

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

Emnenr. 70.

Fylke: Nordland.

Tilleggsspørsmålnr.

Herad: Kjerringøy.

Emne: Frå robåt og segl til..

Bygdelag: Os.

Oppskr. av: Elling Tidemann

Gard: Stranda.

(adresse): Kjerringøy.

G.nr. 46 Br.nr. 5.

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle.

B. Eller om den er etter andre heimelsmenn: (ta også med alder, heimstad, yrke):

Svar: Båe parter.

SVAR

Før å nemna det første som kan hende skulle vere sist så rodde eg vinterfiske med seglbåt to vintrar før eg drog til lærarskolen. Eg var 4 vintrar lærar i eit fiskevær i Lofoten der Æ fiskararne dreiv fiske berre med ottringar og fembøringar. Så drog eg i 1910 til eit fiskevær i Vesterålen og var der til vinteren 1913. Då eg kom til Vesterålen var det ikkje ein motorbåt i været, men då eg reiste i 1913 var det ikkje ein seglbåt att. Her i Kjerringøy har eg livd mellom fiskarar sidan 1921 og har opplevd same eventyret her.

1. Mine to vintrar som fiskar var 1898 og 1899 og rodde i fiskeværet Myken på Helgeland. Mitt båtlag hadde LISTER BÅT. Det hadde det andre bulaget òg. Men i været var både ottringar og fembøringar. Listerbåtane drifta med garn, medan ottringane drifta med liner. Fembøringane drifta òg med garn. På listerbåtane og fembøringane var det 6 mann, på ottringane berre 4.

2. Ein sjøversdag: Kokken vart tørna ut klokka 5. Han fekk varme ò omnen og dei to kaffekjellane på, ein kjel til kvart båtlag. Når kaffen er koka står kallane opp og får på seg bukse. Kvar må jo ein tur "i Berje", men kjem inn med morgonmaten i handa. Den skollheite kaffen vert skjengt i kommar eller større krus og maten glir ner i ein fart. Støvlane og skinbuksa og kallane er på veg mot sjøen med garn, kavl eller iltaug på aksla. Jollen vert sett på sjøen og karane ror ombord i storbåten. Kvar går til sitt arbeid. Høvedsmannen krabbar seg attover til styreromet og ordnar til roret. Halskaren går til mastra og saman Æ med ein annan får opp storseglet medan eit par andre karar løyser førtøyningane. Fokka kjem opp og båten kjem seg i sig. Sidan kjem klyver og toppsegl opp, det siste om vinden er høveleg spak. Vegen til fiskeplassen er ikring 9-10 km. Er børen god går det berre ein times tid til vi er ved ilane. Slyngen blir huka og slakken drogen inn, men snart er det så tungt at ilen blir lagt om spellet. To menn driver dette med ein mann i bakhanda til stopp. Ilsteinen kjem over korten og garna tek til å koma. Er der fisk i garna tek to menn seg av denne, dei avtiner fisken og kaster den i fiskerommet, to driver spellet og to kører sit i bakhande og greier garna. Når siste ilsteinen er inne er òg garna greidd. Det vert så å segle seg i meå att og garna blir satt i sjøen. Var det godt fiske er kallane godt til mote. Dei gifte sender varme tankar til kjerring og ungar, medan ungguten drøymer om silkeskautet eller bluselivtyet han har sett eg ut på bua i været.

Var det motvind i sundet kryssa ~~W~~ listerbåtane opp, men ottringar og fenbøringar måtte ta til årane. Mange gonger sleit dei karane heller hardt i androren. På fenbøringen var det ein mann om kvar år, men på ottringane måtte kvar mann ro med parret (to årer). Når båten var komen opp i hønna til landingsplassen var det å få fisken sløgd og hengd eller seld. Her måtte alle vera med. Ein mann brukte kniven, risspa opp fisken og skar hovudet av, ein tok ut lever og rogn, ein tredje sperra (batt to og to saman), den fjerde vaska kvar fisk, den femte bar fisken på hjellen og hengde den og glunten, kokken, tredje fiskehøvuda i henker, tjuge hovud i kvar ~~XXXX~~ honk. Ellers var det kokken si sak å finna emne til kveldsmat: Ein fin torsk, feit og fin lever og noko rogn. Kokken var den første som "gjekk ør berget". Han skulle ha kveldsmaten ferdig når fisken var komen på hjellen. Han måtte skunna seg. Fisken vart skoren i høvelege bitar og vaska i 3-4 vata, syra tappa or syrtunna og fiskemokket gjort ferdig i den mest gullreine gryta. Fisken vert hatt i gryta og denne sett på omnen. Så er det å vaska levra og få den i ei anna gryta over varmen med høveleg surt og salt ~~W~~ i mokket.

Fisken er snart koka, ~~W~~ vert lagt opp og høveleg laka. Noko av fiskesoddet vert hatt i ei ny gryta og koka til mjølje d.v.s. ein sær sars tjukk graut. Denne vert så aust opp i eit stort krusfat. Midt i denne grauten vert det pressa eit søkk som vert fyllt med den nykoka torsketrana. Nokre dropar eddikk og noko sirupp vert hatt over mjølegrauten og mjølja er ferdig og sett midt på bordet. Alle 6 menn et av same ~~XXXX~~ fatet og et graut og tran på same måten som ein annan et graut og mjølk. Etter mjølja et dei fisk ~~W~~ og potet med fiskesuppa til slutt. Betre kost kunne ein ~~W~~ fiskar ikkje ynskje seg.

Etter ein slik sjøversdag med ferskfisk og mjølje til kvelds var det ~~W~~ godt å få strekke seg på bellan med ei nystoppa pipe mellom tennene. Anna kjerring var det ikkje høve til å kose eg med i bua.

Så er det stilt på bua. Kallane søv, men dei søv lett. Er det vind, så veit dei om det og søv vidare. Men i utrorstida er dei oppe. Sjøveret må bli granska. Høvedsmannen får treklompane på tærne og kjem seg på Gløshaugen. Snart er heile båtlaget der. Alle legg eit ord med i laget. Veret er tvilsamt og sjøen grov. Men så ser dei at båtlaget hans Elias ror ombord til sin listerbåt. Då seier han Per, høvedsmannen: "Glunta, vi ror."

Førstereisguten, skårungen, garnglunten, er som oftast kokk for båtlaget. Som løn for det har han eit eller to garn med i sjøen. Han får så dei fiskane som går seg fast i i garnet, eller garna, hans. Men attåt det at han er kokk må han vera med på sjøen. Under draging og setting av garnna må han vera med i alt arbeid. I stilla må han ro si åre og i storm må han vera med å halda båten lens. Under draging og setting må han fylgja med og få kjennskap til dei ymse medene så når vinteren er gått skal han ha kjennskap til alt arbeid ombord i ein seglbåt og ha kjennskap til styringsreglane for ein seglbåt.

Skårungen måtte hanse, elles var han ikkje godkjend i laget. Hansinga var å spandere på båtlaget eit eller anna drikandes, anten brendevin, vin eller noko framifrå i matvegen. Vidare var skårungen mykje utsatt for ablegøyer av ymse slag. Han måtte lesa for Bispen, helsa på Kjerringa eller slakte Galten. Segla båten framom skjæret Galten, måtte glunten leite fram ein tullekniv, eller segla dei framom holmen Kjerringa var der noko som feila sydvesten hans som måtte bli retta på. Etterpå fekk han kjennskap

til at det var Kjerringa han hadde helsa på då han tok sydvesten av hovudet.

Når fisket var slutt var det "å gjer opp laget." Noko var tatt ut på bua t.d. salt, parafin o.l. Desse varene galdt heile laget. Det var høvedsmannen som førde rekneskapen. Han hadde eg rekneskap over kva som var seld under fisket. Når all lagskulda var betalt vart resten delt på båt og mannskap. Ein fembøring og ein listerbåt tok ein heil lott, men ottringen tok berre halv lott. Var dei 4 menn på ottringen vart nettofangsten delt på 4,5 eller på ni halvløtter. Kvar mann fekk te halvløtter og båten ein. Det hende ofte at ingen av mannskapet hadde kjennskap til brøkrekinga sine krinkelkreker. Sterbåtlaget var lettare å gjera opp, for der var i dei fleste tilfelle berre heile løtter å rekne med, fem menn og båten.

Frå 1905 til 1908 levde eg i eit lite fiskevær på ytre side av Lofoten. Været hadde ingen skikkeleg hamn så fiskarane der bruka berre ottringar. Desse vart dregne på land, sett opp, når sjøveret var gjort, og sett ut når karane skulle ut til fiskeplassen. Siste året eg var i været var det kome ei seglskøyte med dekk. Sidan kom det fleire. Dei farkostane er eller var ein mellomlekk mellom ottringen og motorbåten.

I 1909 kom eg til eit fiskevær på ytre side av Andøy i Vesterålen. I det været var det bruka både ottringar og seglbåtar med dekk, men mest ottringar for hanna var skral, og båtane måtte bli dregne på land under heile vinterfisket. Men no er motoren i kjømda. Fiskarane på Andenes hadde fått hanna utbetra så båtane kunne ligge ute ikkje berre vår og sumar, men òg haust og vinter. Sume fekk motor i ottringen sin, andre i seglskøyta. Ottringen måtte bli bygd på neke. Band vart sett inn både i framskotten og i bakromet der motoren skulle stå. Eit breidt bord blir bygd på langs sidene så båten ser ut som ein folkevond springver.

Seglbåtane vart ikkje god med maskin i magen. Dei var bygd for segl, var heller breid framme og for smal frå midten og bakever. Dei hadde lett for å grave seg ner under maskinen.

Den første tida var ei vond tid både for maskinen og for båtiegaren. Eigaren skulle jo få neke undervisning i bruken av maskinen under innmonteringa i båten. Men alt var jo nytt, og alle var ikkje like gløgge, så mange vart mykje plaga i førstninga. Det henda at motorbåten vart liggende dagen på sin tamp å drive utan å koma ut til fiskeplassen. Eg råka såleis ein dag ein gut, faren hadde nett fått motor i seglskøyta si. Eg spurde korleis det gjekk.

"Ja," seier guten, "han far er ein religiøs mann. Ja, han er mykje gudfrøktig, men jamen måtte han bannest på motoren." Motoren ville ikkje tulle rundt. Såleis han, såleis mange andre.

I 1921 kom eg hit til Kjerringøy. Då var her 3 motorbåtar her i bygda. Den første kom i 1912. Til den tid var det ottringa og fembøringar som hadde vere fiskarbåten både på heimsjøen, i Lofoten og på Finnmark. Den første som fekk motorbåt var ein Peder Mathisen her frå bygda. Han fekk skipa eit slag lettlag såleis at han skulle stå for halvparten, kjøpmann Gerh. Kristiansen ein fjerdepart og kjøpmann Ingv. Amundsen ein fjerdepart. Peder søkte og fekk kommunegaranti for lån i banken til sin halvpart.

I 1913 kom andre motorbåten. Det var Torvald Løveld som kjøpte den på banklån med kommunegaranti. Så kom sterkriegen med si oppgangstid og baa te kom seg snart ut av skulda. Torvald selde si skøyte under krigen og fekk kr 40

14365

kr 40 000,00. Han klemde så i veg med ei mykje større skøyte til eit hundre tusen kroner. Men så slutta krigen og deflasjonen kom, og kom brått. I 1921 vart det buslit og banken tok båten og tre gardar som var stilla som trygd for lån. Sorga var stor og Løvold drog til U.S.A. med heile huslyden sin.

Den tredje motorskøyta som kom til bygda var kjøpt av Alfred Brendsund ikring 1917. Han kjøpte på banklån mot kommunegaranti og pant i den faste eigedomen til låntakaren. Både Peder Mathisen og Alfred Brendsund dreiv båtane sine til dei var mogne for køndemnasjon.

Etter 1925 har så den eine etter den andre fått motorbåt så no er her ikkje ein re- eller seglbåt utan dei små tøromsbåtane.

Den nordlandske fiskaren er ein farande fant. Virkefeltet hans er frå Russegrensa i nordaust til Karmøy i sør. På ferdene sine fekk dei kjennskap til nye båtar, nye skikkar og nye maskiner. Kvar Peder Mathisen eller Torvald Løvold såg den første fiskarbåten med maskin kunne dei neppe no ha gjeve opplysning om nokon av dei no var i live. Men det er visst at det var på ferdene sine sør eller nord i landet. Det er jo greit at sat dei sjølv og sleit på årane i ein fembøring eller ein ottring anten det no var på Lofothavet eller det var på Egga utafor Finnmark, og det kom ein motorbåt framom så måtte dei sjå føremenn med ein maskinbåt. Det kan og bli nemnd at baa var med i fisket på Island med stimbåt. Dei hadde kjennskap til maskindrif. Når så oljemotoren kom såg dei straks den føremom han baud på. Han tok liten plass samanlikna med dampmaskina, og fyringstoffet var lett å få tak i.

Etter opplysning av ein som stod Peder Mathisen nær skulle Peder sjå den første motorbåten i Nufsfjord i Lofoten anten i vinteren 1909 eller 10. Då rodde han fiske der på Ottring.

Det vart vidare opplyst av denne heimelsmannen min at hausten 1911 gjekk Peder Mathisen i kompaniskap med ein Peder Alsos her frå Kjerringøy. Alsos hadde då ei seglskøyte som heitte "Asny". Alsos selde ein halvpart i skøyta til Mathisen, og så gjekk dei to halvt om halvt om maskinen. Maskinen var ein 7 HK ALFA. Han var kjøpt gjennom ein agent i Bodø, og kosta i kring kr 3 000,00. Men "Asny" var då berre "klinkert", d.v.s. borda var klinka saman med saum. Vinteren 1912 fekk dei skøyta kravelbygd og noko lagt ut frå midten og attover. Motoren vart sett inn i skøyta i Bodø, og då Mathisen skulle vera maskinist var han med i Bodø under monteringa. Då prøveturen var undagjort gjekk Mathisen til Finnmark og var førar og maskinist og hadde ikkje kluss av noko slag korkje på båt eller maskin heilt til 1917. Då gjekk Alsos ut av det laget. Hans part vart då kjøpt av Gerh. Kristiansen og Ingv. Amundsen. Då måtte han ha ny maskin og ny kravelhud på Asny. Til denne tid ~~XXXXXXXX~~ hadde han bruka baa segl og maskin. No fekk han mykje større maskin så frå 1917 vart det berre maskinen å lite på. Pengane til denne utvidinga av skrog og maskin fekk Mathisen ved lån i bank mot kavering av heradstyret og ved pantsetting av eine midler. I dei krigsåra 1914 - 18 var det heller lett å få banklån, i ymse høve alt for lett.

Dei første motorane vart nok sett inn i seglbåtar, både opne og dei med dekk i. Men det synte seg snart at dei båttypene dugde lite for maskin. Dei var for smale frå midten og attover. "Asny" t.d. vart lagt ut både i 1912 og i 1917, samstundes vart det sett inn både fleire og sterkare band.

Dei som fekk motorane vart stornøgde så sant dei fekk motoren til å tulle rundt. Som før nemnd var det mange som vart ille plaga. Men stort sett var dei nøgde. Det hadde dei grunn til. Dei som gjekk over frå årer og segl til motor hadde kjennskap til slitet med årane og måtte vera nøgde med motoren.

Men dei som ingen motor hadde var missnøgde, ja, brennarg på motoren. Denn harmen kom særleg fram i Lofoten. Ikring 1910 vart det i fiskevær i Lofoten haldne store folkemøter som vedtok høgtravande resolusjonar mot motoren. Det var så greidt, så sjølvstakt at motoren skremde fisken. Krav om at staten måtte sette forhold mot bruk av motor på Lofothavet var vedtatt fleire gonger. Men tallet på motorer auka for kvart år. Det var særleg torsken og silda som ikkje skulle kunne fordra moterlarmen. Men etter kvart vande både silda og torsken seg til larmen - og fiskarane med, så det gjekk ikkje mange år før motbøren mot motoren spakna av både i sjøen og på land. I førstninga var det nok dei som snakka om "stinkpetta" og anna. Men det tagna snart.

III. Etter at motoren kom.

Det er jo greidt at omlegginga frå seglbåt til motorbåt måtte bli eit stort brigde i arbeidsmåten på sjøen. Før det første så kom det hus på motorbåten. Det var det ikkje på ottringen og sjeldan på fembøringen eller listerbåten, når dei fiska på heimsjøen eller i Lofoten for då hadde dei husvære på land. På motorbåten var hus med om. Der kunne dei varme seg, og der kunne dei lonke på kjelen. I styrehuset stod høvedsmannen som ein annan kaptein og hadde varme frå maskinen. Dette var noko heilt anna enn å sitte i ein åpen ottringsbåt. Under fisket var det maskinen som andøvde, maskinen som gjekk ut lina eller om ikkje så lenge vart det maskinen som drog bruket. Kort sagt: Maskinen gjorde alt tungarbeidet. Slitet med blodsmak i munnen var slutt. Og vegen mellom været og fiskeplassen, som før ofte måtte bli kryssa med livet som innsats, gjekk no beine vegen utan slit. Motoren rodde utan å bli trøyt.

Sidan motorbåten kom kan fiskaren lettare fylgja fisken frå N var til var. Det lot seg mindre gjera med ottring eller fembøring. Er vegen lang kjem motorbåten snøggare fram enn seglbåten. Var det motvind gjekk det seint med å krysse, og var vinden før sterk måtte seglbåten i hamn. Motorbåten går anten vinden er med eller mot og i dei fleste tilfelle kjem han fram til fastsatt tid. Såleis kan det med motorbåten bli bra lenger tid til fising, og med det større fangst.

Her på heimsjøen har motorbåten òg fått stor tydnad. Her er årvisst eit bra kveitefiske. Men kveita er ein djupvassfisk, som ein må ner på 3 til 4 hundre fannar etter. Før motoren kom var det å dra med handmakt garn eller kveitelina. Det var eit slit utan like. No er det motoren som dreg. Før måtte dei vera 4-5 menn på kvar båt, no kan dei vera ein eller to eller høgst tre på kvar båt til det fisket. Er det så fiske ute i Vestfjorden så når motorbåten lenger ut.

Eit anna gode som motoren førde med seg er det lettare samkveme grendene og bygdene i mellom. Kjerringøy har i alle tider hatt doktar saman med Folla. Doktaren budde på Styrkesnes eller Røsvik. Frå dei grendene til Kjerringøy er det mellom 35 og 40 km. hard sjøveg. Folket her i Kjerringøy måtte både liva og døy utan hjelp av doktaren. Den-

ne skulle nok ha kanterdag her på Kjerringøy ein gong i månaden. Men kven hadde høve til å vera sjuk nett den dag= en! Men så kom motorbåten. Då skulle doktaren vera her på Kjerringøy ein gong kvar tredje veke, så annan kvar veke og no ein gong kvar veke. Og er det så at ein vert sjuk ein annan dag i ~~XX~~ veka så er doktaren hjå den sjuke om 3-4 timar anten det er med eller motvind.

Ein annan føremon som kom med motorbåten var at fiskarar= ne står meire fritt når det gjeldr salg av fengda. Vil ikkje ein kjøpar betala full pris for fisken så er det berre å gå til ein annan.

På dei mindre motorbåtane, dei som no til dags vert nemnd SJARK, er det som oftast berre ein mann. Han er både høvedsmann, maskinist og matros. Denne eine mannen kan vera med både i heimefisket, i lofotfisket og fisket på Finnmark. Er båten større, ikring 30 fot, er dei som oftast 2 menn på båten. Er båten ikring 40 fot er dei 3 til 4 menn og er båten 45-50 fot vert det eit mannskap på 5-6 menn. Dette i dei tilfelle at fisket skal gå før seg i Lofoten eller på Finnmark. På heimefisket eller garnfiske etter kveite er det alstøtt berre 3 menn, utan omsyn til kor stor ~~KÅ eller liten~~ båten er. Ein må nok difor kunne seia at på motorbåten er det mindre mannskap enn på seglbåten.

Er båteigaren sjølv med under fisket er han både høvedsmann og maskinmann. Han var med under innstallasjonen og fekk då kjennskap til maskinen. Men ellest så er dei fleste no så godt inne i kjøring av ein motor og pass og tilsyn med denne at ein kvar fiskar kan vera maskinist. Biskop Bergrav vart difor storleg undersam då han hørde at høvedsmannen satte køkken, ein 15 år gamal gut, til å passe motoren. Han køyrde båt og maskin som ei gamal maskinist. Slik er det. Dei tek til på sjøen i 14-15 årsalderen og får kjennskp til alt arbeid ombord, både i maskinen, i rorhuset og på dekket. Men sjølv sagt, det er høvedsmannen som er den første ombord anten dei er to eller ti mann på båten. I mange tilfelle kan høvedsmannen vera heller ung likna saman med det hine mannskapet. Det kjem alt ann på kven som er båteigar. Er det ein ungdom i 25-30 årsalderen kan det godt henda at han har ein eldre mann under seg, ein mann som har vere både kar og høvedsmann i fleire år. Eg har ikkje kjennskap til at det har skapa vanskar på noko vis. Det er ein uskriven lov på sjøen at mannskapet skal rette seg etter høvedsmannen anten han er 20 år eller 60. Ei onner sak er at den unge kan samråda seg med den eldre. Det gjer han jo sjølv sagt dersom han ikkje er ein tosk.

Noko døme på at eldre folk som var før veik i seglbåten no kunne ro fiske etter at motorbåten kom har eg ikkje døme på. Det var slik i rebåten at kvar mann hadde sin plass i båten anten dei rodde, segla eller fiska. På ein deksbåt er det meire fritt. Der må det bli skifta plass rett som det er. Den gamle er heller ustø og tyngre på foten og slett ikkje så snar i snuinga som ein må vera sm skal ferdast på eit lite båtdekk. Motoren vart såleis ikkje noko betring før dei gamle.

No er det blitt slik at ingen fiskar kan vera motoren ~~XXXXXX~~ forutan.

I førstinga trudde nok sume at larmen frå motoren skremde fisken, men den trua er det før lenge sidan slutt med. No kan dei fleste ikkje tenka seg å vera motoren forutan. Med motorbåten dreg dei på fiske, med motorbåten dreg dei til grannegrenda og med motorbåten dreg dei til byen. K Fiskaren er blitt ein farande person.

14365

IV. Andre tekniske....

Motoren kravde ein annan type båt. Seglbåten måtte vera heller dryg frå midten og framover. Seglet tvinga båten framover, og det var med framskotten at seglbåten skulle ta mot dei hardaste støyane av sjø og brotskavl. Då motoren kom vart denne ~~XXXXXX~~ sett noko att om midten. Båten vart med det noko attsett berre av maskinen. Under kjøring drog propellen båten endå meire ner. Dette kunne ikkje gå i lengda. Ein ny type båt måtte til, ein båt som var drygare frå midten og attover. Ottring, Fembøring og listerbåt vart sett på land, og kom ikkje meir på fiskarhavet. Det siste desse båttypane vart bruka til var som ekspedisjonsbåter av dei ekspeditørar som ikkje hadde kai, dampbåtane kunne legge til. No er dei heilt borte både frå sjøen og hamma. Den siste står på eit eller anna museum, som vel er.

Ein stor part av seglbåtane var rusta ut med spell til både å dra opp line og garn og til å dra opp førtøyningane med. Men desse spella var handdrivne, og det måtte allstøtt vera to menn om desse gognene skulle kunne bli bruka, ein til å dra spillet den andre til å stoppe. Då motoren kom vart det ikkje lenge før det kom spell drengen av motoren. Då klara ein mann det ved spillet. Sjarkane vert ofte bygd utan dekk, men med hus framme. Der i huset vert motoren sett. Men spillet får plass ute i rommet, men så langt fram til husveggen som mogleg. På husveggen har rattet fått plass. Fiskaren har såleis alle desse ^{gognene} ^{gognene} at han når til å passe alle tre.

No er det kome motorar mest i alle båtar, ikkje berre i dei som er ute etter fisken med liner og garn, men g og dei som er ute etter sild~~er~~ og sei med not. Sjølv sagt er der motor i den store skøyta, men ikkje berre det, der er òg motor i notbåten og til og med i lettåttåttane (småbåttane). Og inne på fjellvatna møter vi påhengsmotoren. Det å bruka årane er blitt gamaldags.

Motoren møter vi over alt: På sjøen, på landevegen og på jarnveglinene. Det vert truleg ikkje lenge før vi møter søte smågjenter med motorer i skoene.

Kjerringøy i mars 1959.

Tidemann