

## NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

Emnenr. 70 Fylke: Nordland  
 Tilleggsspørsmål nr. Herad: Bindal  
 Emne: Fra robåt og seil til motor Bygdelag: Vassbygda  
 Oppskr. av: Ingvald Wærstad Gard: Telebu  
 (adresse): Lande G.nr. Br.nr.

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle.

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

## SVAR

1. Bindalsbåten , ferring . Vanlig to mann .  
 Hundromsferring 2 1/2 rom . 2 mann  
 Halvfjerrømming 3 1/2 " 3 "  
 Firrømming . 4 rom 4 par årer 4 2  
 Seksring -treroring 3 rom 3 par årer 3 mann .  
 Åttring 5 par årer 4- 5 mann  
 Listerbåt , smålistring og storlistring  
 Femböring . (hylekrok) Skøyter .

Petter Nilsen 88 1/2 år har vært med femböring på Lofoten . Det var første gang i 1888. Han var med Kristoffer Arntsen i Baulien ved Vassås. Da var det ikke femböringer her inne i fjorden . Petter Nilsen kjøpte femböring i 1895 . Johan Hansen på Tosbotnet kjøpte også femböring på den tiden . Femböringen kostet den gang 500 kr. og åttringen 200 kr. Petter sydde femböringseilet selv . Det gikk 120 m . med tykk bomullsduk i et femböringsseil .

Den første turen Petter Nilsen for til Lofoten , rodde han til Vassås . Så tok de løs derfra og seilte til Brønnöysund første dagen . De tok havn om nettene for det var lite om fyrbelysning i leden . Neste dag seilte de til Selöy i Herö . Så seilte de fra Herö til Stött . Så fra Stött til Grytöy . Fra Grytöy seilte de så til Kabelvåg . Turen oppover kunne ta en uke . De var 6 mann på båten .

Da de kom frem tok de løftingen av båten og skiftet rigg . De leide fiskerbu .

Når så fisket begynte var det høvedsmannen som stod ved roret , en passet skautet om det var vind , og så

2

var det to mann til å krömpe seilet . Krömpe seilet eller reve . De kalte det klör . Det var 7 klör i råseilet . Når det var 7 klör satt ,kanne en mann nå på råa. Var det mye sjögang ,måtte det være en mann ved pumpa . Når det var mye vind måtte det være to mann ved roret .

Når de så kom ut ogx skulle sette garna , var det to mann til å sette . En hivde ut stenterna og en kavlterna . Så var det to mann til å ro ,men det kunne henne at de måtte være fire mann til å ro . Når det så ble draging var det to mann til å greie garna og to til å dra . De som drog tok også fisken av garna etter hvert . De fikk opp til 1000 fisk på enkelte turer den vinteren . Båten kunne ta 2 500 fisk . De regnet da med en gjennemsnittvekt av 3 kg. Fisken ble solt etter tall og prisen var 18 öre stykket . Var det små fisk måtte det to til får å bli regnet som en .

Når det så galdt delingen av utbytte ,leidde de båten . De betalte 10 kroner for femböringen og 5 kr for småbåten . For småbåten betalte de 5 kr i husleie når den ble satt igjen i Lofoten . Lotten ble så delt jevnt . Fötste gangen Petter Nilsen var i Lofoten hadde han fast hyre . Det var 70 kr for turen med kost . Da Petter Nilsen fikk båt selv hadde han med kost for hele sesongen . Törrmaten holdt mannskapet selv . På turen til Lofoten hadde de kokamat når de tok havn . Det var da gjerne syrsuppe ,spekesild og havrebröd . " Vi må ha suppe når ve ha rekje " sa hövedsmannen .

Skårungen måtte bære inn ved og vann . Han måtte koke for seg og hövedsmannen . Ellers var det vanlig at de hadde hver sin dag å koke . Hvis en tok jobben for en mann fikk han to kroner for vinteren .

Skårungen måtte av og til böte garn . Når fisket var gjort skulle det være hansing . Skårungen kjøpte 2 liter brennevin ,ofte rom og spanderte . Det kostet 80 öre literen . De laget punsj .

Petter Nilsen har drevet fiske i 12 år på seksring . De brukte da juksa. De var tre mann og hadde da losji i femböringen .

I 1906 rodde Petter Nilsen fiske i Åsværet som leikar . Han var med en mann fra Brönnöysund . Det var 2.mars og en fel uværsdag . Det gikk med 8 mann

fra Bindal på Folla . Hövedsmannen var heime en tur og det var en 23 åring som fungerte som hövedsmann . Dagen för hadde det vært godt fiske . Vi hadde bare fiskehoder til ballast da vi for ut . Været var fint . Det var sönnavinds gråe med stor sjö . Vi seilte ut i lag med en storliststringsbåt . Og om det ikke var større avstand fra båtene en en bære ,så var det så vitt vi så mastetoppen på kameratbåten .

E sa til dei om morgenen at hadde hövedsmannen vært til stede så hadde det ikke båret på sjöen .

Vi seilte ut og kom til iåan . Da kom vinden på oss som av en sekk . Det var orkan . Da sa han som var hövedsmann : " Kva gjer vi no?" 3 rev i fokka ,ikke kompas , hva skal vi styre etter . ?" Vi skal styre etter båra " sa e . Andre båter kom og seilende . De spurte om vi hadde kompas siden vi seilte så stött .

Vi var heldige og kom i leia ,men vi kom ikke opp i havna . Vi måtte gå baut . Da rev vinden ned riggen . Da tok vi til å drive ned mot et skjær . Hövedsmannen var rådviål ,men e sa at vi måtte få ut åran . Vi kom oss forbi skjæret og kom bak en holme så vi fikk repaseglet . En ny ranværing var kommet seg opp i havna og vi kom oss da inn til slutt .

Den listerbåten som vi var sammen med ut la seg på været . Det bar vestover mot slöngen med den . Vinden tok masten og de mistet en mann . Det var den værste uværstag e har vært ute " sa Petter Nilsen .

Når det gjelder hurtig seiling forteller Petter Nilsen : E segla en gong fra Kabelvåg til Brönnöysund på 22 timar . Det var med den förste femböringen min . En annan gong då e kom frå Finnmarken ,segla e frå Lödingen til Brönnöysund på 27 timar".

Förste motorbåten Petter Nilsen så ,så han i Melöy . Vi lå i stilla . Motorbåten kom og gikk forbi . Vi syntes det var rart .

I 1908 rodde Petter Nilsen på Hamnöy med garn . Da hadde fiskerane massemöte og protesterte mot motorbåtene ,men det hjalp ikke . Ellers sa fiskerne om motoren : "Det var ein artig kar å ha dersom han ikkje hadde skremt fisken .

Andreas Thommassen Govasli har også drevet Lofoten .

4

Her følger hvad jeg fikk vite av ham i den rekkefølge som jeg fikk opplysningene . Jeg ba om å få høre om første lofotturen hans . Han ga opplysning om bemanning på de forskjellige båtene . Her i Bindal bygde de for bare :ferring ,treroring og firroring . De andre større båtene var helst ranværing .

I 1903 -4 rigget de om breie og stöe åtringer til sneseglere . Det var også listerbåter i bruk . Man snakket om smålistring og storlistring . Storlistringen skulle kunne føre 10 favn ved . Utenom disse båtene var det også i bruk seglsköyter . De hadde doryer med . De første seglsköytene kom fra Salten . Den første notorsköyta som kom til Sorvågen kom fra Salten . De hadde et lotteri der som het Saltdalslotteriet . En smågutt vant motorsköyta . Nils Arntsen Forvik kjøpte sköyta . E husker de hadde slik plunder med motoren . Det var av de første motorane . Sköyta lå og rak på havet da vi rodde ut og den kunne ligge der når vi rodde opp igjen . Vi syntes ikke at det gjorde noe vi som brukte årene ,for det var vanlig oppfatning at motoren skremte fisken . Det var i 1904 eller 1905. Andreas Govasli var 18 år første gang han var i Lofoten . Han er født i 1885 ,så det skulle vel være 1903 han var i Lofoten . De reiste da nordover med "treruten".

¶ Vi skulle til Sund i Lofoten . Her sto åtringen . Når vi kom på treruten var det å stable opp kistene og legge seg på dem nede på mellomdekket . Det var styggvær på turen og mange var sjösjuke og kastet opp, men jeg kjente ikke noe og spiste lefse og hadde det bra . Isak bror min var hövedsmann . Han skulle nå overta første båten sin som han hadde kjøpt av grannen Domenikus Hallaraune . Isak hadde rodd ilag med ham i mange år . Nå sluttet Domenikus Hallaraune og solgte båten til Isak . Det var en av de første åtringene som ble rigget til snesegler . Min andre bror Harald var også med og så en Gutvik Rörvik . E var skottgutt . E hadde 200 onglar line og skulle ha den fangsten e fekk på dei . Den første dagen e var på sjöen fekk e vont over magen av å bakse med dei store årene . Etter som e vart vant gjekk det over . E som var nymöring ,var andövar . 2 mann sette og firo lina . Hövedsmannen var etterst i båten . Bakromsmannen var nestkommanderende .

Steinsegla og skottrommet . Skottkaren må passe segl-  
stekka under segling .

Lotten . Båten hadde 1/2 lott . (båtslotten)

Var det 4 mann så delte man lotten i 9 og båten fekk  
1 lottdel . E fekk ikkje annan lott en fisken eg fekk  
på 200 onglar . Dei andre tre delte så lotten .

Törrmaten hadde de hver for seg . E koka maten for to  
en del av vinteren og hadde 25 öre dagen for det .

Verst var det når e skulle koke mölje . Hövedsmannen  
var streng og levra måtte være fin og pent rensket .

Det som ble igjen satte e bort i krusfat til dagen et-  
ter . Da var den så god at den minte om moltegraut .

Vi hadde hver med ei våg flatbrö , 18 kg. Så hadde vi  
fra 30 -50 lefser hver . De var ferdigsmurt . Gjevast

var den som kunne gjemme lefesa lengst . Vi reiste i  
midten av januar og det var mange som hadde igjen  
lefse til påske ,men da var den gjerne hard . Det var  
sukret som skulle gjöre at den holdt seg spisende .

Vi berget maten godt ,for kista stod på en brisk i  
gangen og der var det luftig . Så hadde vi med lands-  
smör for hele sesongen . Det hadde vi i en dall som tok  
omkring 5 kg. Men smöret for vi pent med . Kaka (bröd)

hadde vi med for hele vinteren . Det hadde vi i tønner.  
Det kunne være en 50 bröd på mannen . Så hadde vi med  
spekekjøtt . Gjerne saulår og bog . Fläsket var billig  
så det kjøpte vi i Lofoten og hadde til söndagskost .

Det var erter og flesk . E hadde ikke hamsing det året .

Andre året kjøpte vi et anker konjak på 40 liter . Da  
betalte vi 2 kr. literen . Det ble da delt når vi fekk  
det til bua . Det ble vanskelig om flasker Og det bar

til å smake på det under delingen . Det var ursfjordinger  
i nabobua . De kom og fikk smake . De danset . De som  
var i andre enden på samme bygget spurte om morgenen  
om vi hadde tresket om natta ,siden det var slik rammel .

Det var en god fiskevinter . Vi fekk 10 kr pr 100 for  
fisken . Det var nå slutt med å regne i storhundre(120)

På den tiden var det mange listerbåter utover S eterlandet  
i Velfjord . Jeg tror det var 8 og de drev med garnbruk .

Det var ikke kommet motorbåt til Velfjord da e reiste  
til Amerika i 1907. Då e kom igjen i 19011 var det flere  
motorbåter . Ole Olsen på Bakken var vistnok en av de förste

Han drev med garnbruk . De ble ikke konkurransedyktige uten motor . Det ble da å oppta lån for å få motor . Petter Hanset Hongset og Hartvik Hansen Hongset (Hörer til Sömma) var de förste som fikk motorbåt i Ursfjord . Den ble brukt til skyssbåt da Hartvik Hansen var lærer på Hongset og Hongbornes. Her i Tosen var vistnok Elias Lande og Konrat Kolsvik de förste som fikk motor sköyte . Det var en kutter som het Bindalsfjord . E fikk se den förste gangen på Svolverhölen . Elias kjente meg og ropte om e var her .

På röytvold i Bindal ,var vel ellers de förste motorbåtene i Bindal . Sverdrup hadde jakt og drev fiskeoppkjöp. Skjölstad som kom fra Folla til Bindal til "Röytvold hadde og fartöy ."

Andreas Thommassen mener at det var i tiden 1907-12 at motorbåtene begynte å komme her i distriktet . Når det gjelder hurtig seilas så har man en herme etter Anton Kolsvik : " Vi hengte på suppa i Trömsösundet og då suppa var kokt var vi i Brönnöysud . "

En gang drev han til havs . Då sa han : " Vi var så langt til havs at me såg naustdöran i England " .

Sigvart Pettersen Lande f. 1888 var på Lofoten förste gang som 18 åring . Det var en hard vinter . De hadde Åtring . På den atterste tofta hadde de "kjemperor " . De var fire mann ombord . Han var med en båt fra Vega . De segla nordover på listerbåt . Åtringen hadde de stående i Lofoten . Han var halvlottskar . Han fikk 40 kr. for å holde seg törrmaten selv . Fjerde året han var i Lofoten var han med en motorsköyte . Det var en Mattis Sörland fra Veröy som eide sköyta . Det var den fordelen med motoren at de slapp å sitte å ro ,men det var nesten aldri fred å få . Disse folka fra Veröy var som villmenn . Det bar ut i all slags vær . Mens andre hadde landligge måtte de ut . Det var en 44 fots sköyte . De var sju mann ombord . Hövedsmann og motormann . Så var det tre mann ved garna . En mann stod ved korten og det måtte være en med ben i nesen . I sær når man dro line . Da kunne det henne man fikk en hel del andre liner samtidig . Når da de som eide linepartene kom borttil hugg de til seg den fisk de kunne få tak i . Ellers stod mannen ved korten med kniven i munnen ferdig til å kappe line om han fant det nödvendig . Fridolf Furness husker at de

## 4.

var to skøyter som fikk en linevase så stor at de klarte ikke å hive den opp ,men måtte slepe den inn til land . Sigvart Pettersen for på sjöen den vinteren . Det var så mye is på masta at den var som en tönne på tykkelse . Han hadde da öksa med seg og skulle bort til masta og hugge lös isen . Det var svær sjö så han kröp bortover garnhaugen . Han sanset da ikke på at det kom en svær bære som tog han med over bord . Han prøvde å huke seg fast ,men fikk ikke tak i noe . For hver av de store bærene som kom gikk han under . Det var flere ganger han så sköyta seile over seg . Han kom ikke på at det var farlig . Han kunne svömme litt og var kledd i skinn . Det ble således ikke kaldt . Det gikk en time för de fikk han ombord igjen . De kastet ut en redningsböye , men den rak vekk för han fikk tak i den . Til slutt kastet de ut en boie som de hadde tamp i . I denne boia så han at det hangt en tamp ned og denne tampen fikk han til slutt fatt i og hang fast . Det var ellers en knute på änden . Da han kom ombord ble det kaldt og han ble svært sjuk og kastet opp en masse . Han hadde mistet en vått under basketaket . " Det var fjerde og siste året e var på Lofoten " , sa Sigvart Pettersen .

Når det gjelder den förste motoren her i Indre Tosen har jeg ikke fått noen sikre Årstall,men det var etter förste verdenskrig . Det var gjerne to eller tre som slo seg sammen . Kjennskapet til motoren fikk de nok i Lofoten . I Lofoten for det mange motoragenter . Min svigerfar Törris Kristensen Trelnes i Brönnöy . Han drev fiske på Lofoten i over 50 år . Han fikk först motor i en ottring . Det var åpen båt med en liten löftung . Det var under förste verdenskrig han fikk motor . Da han kjøpte ny motor ,fortalte han at han kjøpte motoren av en skandiaagent i Lofoten . Han fikk siden åtringen ombygd til sköyte med 15 hester Skandiamaskin . Da han var velstående ,var det ikke mye han lånte på båten . Ellers var det nok banklån de måtte få til hjelp som kjøpte motorbåter . De mennene som först fikk motorbåter her var nok litt av foregangsmenn . Konrad Kolsvik som etter å ha vært medeier med Elias Lande ,bygde så ny sköyte sammen med Borkamoo. Det var sansynligvis i 1926. Denne

drev de så Lofotfiske med i mange år . Men etter hvert begynte <sup>H</sup>inar Borkamo å gå i fraktefart med den . Før krigen var det mye vedføring her fra fjorden . Så ble han leid til å gå bygderute for Torghatten trafikkselskap og det gjør han fremdeles .

Borkamo er en skoggård og eieren av gården var lenge regnet som en av bygdas rikeste menn .

Ute i Bindal har jeg lite kjennskap til hvem som først fikk motorbåt ,men det er sansynlig at de var snarere ute . Ellers har jeg inntrykk av at det var serlig i slutten av første verdenskrig at så å si alle båteiere anskaffet seg motorer . Det hadde vært god fortjeneste på fiske ,så det spilte nok inn . Det ble jo bedre om penger blandt folk . Dessuten var mistroen til motoren da falt bort . De første motorbåtene hadde seil med og de brukte det til hjelp om det var mye vind .

Dessuten hadde de jo seile å falle tilbake på om motoren skulle fuske .

Når det gjaldt bruk av motoren har jeg inntrykk av at de lærte av hinannen . Straks etter første verdenskrig ble det holdt kurs i motorlære .

Når det gjaldt reparasjon måtte de til Brønnøysund hvor det var et lite motorverksted . Når de skulle bunnsmöre båtene satte de dem på land på flo sjö og stötter båten opp . Så skrapet man og bunnsmurte på fjæra sjö .

De mest brukte motorene var Bolinder ,Grei og Skandia . 15 hester i sköyta ,mente svigerfar skulle bli bra . Min svoger mente derimot at de skulle ha hatt 30.

På Skandiamotoren var det luftstart .

Til å begynne med hadde de motoren bare til fremdrift , men det ble ikke lenge för de også fikk motoren til å dra ankerkjettingen og garna. Dermed ble arbeidet med garndragingen lettet betydelig . Den 15 hestes Skandia-motoren kostet vistnok litt over 4000 den gang .

Til å begynne med var det mange som fikk satt motor i åttringene , og sekkingene ,men det ble snart mer alminnelig å få bygd dekksköyter til motorbruk . Mens nordlandsbåtene var "klinkert" , ble sköytene "klavert".

Ved siste byggemåte ble bordene lakt kant i kant så siden ble slett .

Når de skulle sette båt i en åtring ble båten forsterket



der motoren skulle plaseres . Småbåter fikk også motor til bruk ved skyss og fart til Brønnöysund . I 1920 hadde Egil Jakobsen berg en liten motorbåt som han ofte skyssset til Brønnöysund med . I den tiden jeg reiste på lærerskolen måtte jeg ofte få motorskyss til Br.sund. Det var da ikke noen biltrafikk . På Tilremsmarkedet kom det dengang motorbåter fra hele distriktet . Storparten av trafikken til markedsplassen gikk da med motor- og robåter . På markedet kunne en så få kjøpt feringer og småbåter .

Hvordan motoren ble mottatt .

Det var vistnok bare i den første tiden at man mente at motoren skremte fisken . Og som tidligere nevnt var det massemöte for å protestere mot motoren . Men det var så mange fordeler med motoren ,og dertil viste det seg at den var ikke så farlig til å skremme fisken .

I fiskebåtene brukte man glödehodemotorer ,og de ble jo svært sikre etter hvert . I småbåtene var ofte bensinmotorer i bruk .

I förstningen var det åpne båter som tidligere var brukt som seilbåter som fikk motor . Etter første verdenskrig begynte det å bli mer vanlig at man fikk bygd ny sköyte for motordrift ,når den gamle åpne båten var nedslitt . Når man så fikk sköyte ,fikk man rummeligere og bedre mannskapsrum .

Med motor kom man hurtigere og sikrere frem til Lofoten . Som Petter Nilsen fortalte kunne det gå en uke på turen oppover om det var lite vind eller uvær så de måtte ligge over . Med motordrift måtte været bli svært dårlig om de ikke skulle komme seg frem . Det var også en lettelse å komme seg inn av havet med motordrift . Før hadde de ofte måttet ty til årene . Motorbåtene tok ofte småbåtene på slep inn fra havet .

Redningssköytene holdt lenge på seilene . I 1920 -19218 Og 22 og 23 va r jeg flere ganger ombord på redningssköyten "Oskar Tybring" i Tromsö . De hadde enda bare seil til fremdrift . De mente at seildriften var sikrere enn motoren .

Jeg har hørt gamle folk si at fiske var ikke å sammenligne nå og så den gang de bare hadde seilene og årene til fremdrift . Nå kunne manskapet sitte i en varm lugar, når de seilte inn av havet .

Hövedsmannen eller rormannen sto i en lunt styrehus som ble delvis oppvarmet av motoren .

Det hadde vært kappseiling før når de skulle ut og sette . Nå var det om å ha en motor som var så sterk at de kom seg fortest mulig på feltet . Etter hvert er da også skøytene og motorene blitt større og sterkere .

Kuttere eller hekkskøyter er vanlige .

I 1916 da vi kom til Sömma var det mange åtringer ibruk på fiske . Det var da både med og uten motor . Det var da mange naust ved Gröheimssjöen som man kaldte den .

På en plass stod det 5. På Trelnesvika var det mange båter . Frem til annen verdenskrig var det mange store skøyter der . I dag er det mindre igjen . Dette skyldes at folk som før drev både gårdsbruk og fiske nå er gått over til bare å drive gårdsdrift .

På Berg brukte jakten Bankfisken tilhørende Rönneberg Kristiansund å ligge . Den ble da ført av Hartvik Reinfjord . Den fraktet da fisk nedover . Fram mot siste verdenskrig var det vanlig at den lå på Berg når sesongen var over . Det var seilbåt .

Lensmann Storjord og Törris Jarholm hadde under første verdenskrig en galeas sammen .

I dag er det ikke åtringer å se på sjöen . Sekstringene er også vekk . Det kan muligens stå noen i naustene enda , men de er ikke i bruk . Femböringen ser man bare på museer .

Jeg har ikke hørt snakk om ökenavn på de som hadde motorbåter .

111. Det første motoren førte med seg var større kapitalbehov. Nå ble det den mest velsituerte som kunne få tak i det nye driftsmidlet . Det ble da gjerne to og tre sammen om båten . Driften ble dyrere . Det måtte mere fiskes for å få tilsvarende lotter . Man måtte ha større utrustning av bruk . Det ble da at man betraktet den fiskeren som hadde motorbåt for å være mer velsituert enn de andre .

Manskapsforholdene ble vistnok ikke så mye forandret . Den mann som stod ved roret kunne også se etter motoren . Stillingen av motoren hadde han jo i styrehuset . 400  
Skipperen kunne som regel stille med motoren . Hadde han en sönn , ble det gjerne han som fikk ordne med motoren .

Svigerfar hadde 4 mann på sköyta . De hadde da ikke egen kokk ,men kokte selv . Skulle man ha kokkglunt , ble det altså 5. Svigerfar drev med garn . En mann passet da motoren og styringa og det ble tre til å arbeide med garna . De hadde da motorkraft til å dra garna . Större sköyter som fisket med dorier måtte ha flere mann .

Folk som har drevet med motor kunne jo ikke tenke seg å gå over til seildrift igjen . Motorutrustningen krevde mye kapital ,men så hadde de nytte av båten utenom fiske også . Det vanlige var at båtene ble brukt under Lofot-sesongen og så lå de ubrukt eller sto i naustet hjemme eller i Lofoten . Nu kunne de bruke sköyta i skyss og i fraktefart . Det kunne være å gå til Namsos etter tre-last for båter i Brönnöy og Sömma .

Her i Bindal må læge og doktor ha båt . Siden jeg kom hit i 1923 har det vært vanlig at lensmannen og lægen hadde motorbåter . Det var gjerne store dekksbåter . Prestene har i de senere år hatt små åpne motorbåter . Motoren har fört med seg at det ble mere fart på arbeidet . Det ble om å gjöre å nytte ut tiden best mulig under fisket . Det ble kortere seilingstid til og fra fisket . Det ble travlere under fisket og mindre landligge . På den andre siden sparte man slitet med å ro de store tunge farkostene når det ble stille .

For dem som rustet ut store sköyter å kuttere ble det nödvendig å drive helårsfiske ,men det er ikke så mange på disse kanter som gjör det .

I de senere årene er da störjefiske og reketråling kommet til . Krabbefiske er også blitt vanlig på disse strökene ute ved kysten .

Notbruk har en ikke her inne i fjorden . Det er gjerne sörfra og delvis lenger nord slike bruk finnes .

IV. Nå r det da gjelder nye redskaper ,så er det vel nöylongarn og nöylontråd som er kommet til .

Båttypene er vel stort sett som för ,bare at de er blitt större og har fått kraftigere motorer . Så er da radioen også kommet til . De har da sender og mottaker . Ekkoloddet er også kommet ibruk . Med det kan man jo se om det er fisk i sjöen .

De har fått elektrisk lys ombord .

14369

På nyere og større skøyter har de nu fått W.C.

På de åpne båtene og de første sköytene var det en innretning som manglet .

I den første tiden hadde de fullt seilutstyr ombord . Seilene ble brukt til hjelp for motoren på turene opp og ned langs kysten . Nu ser man sjelden seil på motorsköytene som går på kysten .

Sköytene brukte å ha to master . Stormast og mesang . Mesanseilet har jeg sett i bruk på sköytene ,men det er lenge siden nu .

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

14369

Når det gjelder de som først fikk seg motorbåter her i distriktet har jeg fått opplyst at Bindalsbruket muligens fikk sin første "Bolinder " omkring 1909 -12. Det var da en båt til skyss, og slep av tømmer .

Iver Skåren fikk omtrent på samme tid motorbåt som ble brukt til skyssbåt . Motoren var muligens "Kampen ". Andre motorer som senere kom i bruk i Bindal var "Hein" og "Grei". Det var tale om "Danskehein ".

Bestyrer Nils Martinsen ved samvirkelaget her , som er fra Leirfjord , mener at den første som fikk motorbåt der var Edvart Meisfjord .

En Vistnes fra Vevelstad som arbeider på veianlegget i Tosen , mener at Olaf Olsen i Vevelstad var den første som fikk motor der omkring 1912. Det var to stykker som omtrent på samme tid fikk montert motor i Åtring der . Når det gjelder bygdene Sømna Og Brønnøy , regner jeg med å kunne skaffe sikre og mer utførlige opplysninger senere . Jeg er ofte der ute og skal da benytte anledningen til å få tak i opplysninger som kan være av interesse.

I går traff jeg Ditmar Tårnes fra Brønnøy . Han er født i 1890. Han mente at Bang Nilsen og Henrik Laukholm i Brønnøy fikk skøyter i 1910. Det var Gideon motorer . Straks etter fikk Eldor Kristiansen motorskøyte .

I 1906 var det tre motorskøyter i Vestlofoten sier han . Eierne var :Rikhard Giske, Leonhard Festdal og Aleksander Henriksen .

Protestmøter var det vanlig med den gang i Lofoten sa Torgnes .

De første motorene var Gideon , Alfa og Dan .

Lande den 21.mars 1959

Ingvald Wærstad .