

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

Emnenr. 70

Fylke: Sør-TRøndelag

Tilleggsspørsmål nr.

Herad: Agdenes

Emne: FRÅ ROBÅT OG SEGSEL
TIL MOTOR.

Bygdelag:

Oppskr. av: Arne Elven

Gard: Elva

(adresse): Fenes

G.nr. 44 Br.nr. 1.

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle.

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

SVAR

I.
Når ein skal segja noko om dette emnet, så høver det helst å setja ei tidsgrense, og da kan ein segja, at åra 1900 - 1910 må vera liksom opptaket til ei overgang. Fyre den tida rekner vi med berre robåtar. Dei var mest av åfjordstype med råseggel. Dei kunde vera bygd andre stads enn i Åfjorden, t.d. i Rissa, Hemne og andre stader, men etter Åfjords mynster. Dei var av ymse storleik: færingar, omlag 9 alen lange med 4 årar (2 par), seks(æ)ringar, oml. 11 alen lange, 6 (3 par) årer. halvfjerrømmingar - etter inndelinga i $3\frac{1}{2}$ rom forutan skottan' - oml. 13 alen lange og med 8 (fire par) årer, fyringar - etter inndelinga i 4 rom - omlag 14 - 15 alen lange og med 10 (5 par) årar. På båtan' var det ein mann for kvart par årer, når dei var på Skrei(vår)fiskje utfor trøndelagskysten, - på fyringar kunde det vera ein mann meir. På sildfiskje med garn som regel 2 mann på kvar båt, men på fyring helst 3. Så små båtar som færing var ikkje brukt til utreis på fiskje. Av ennda større båtar var det slike som ein kunde kalle fraktestabåtar, lestabåtar, som kunde føre "ein, lest" = 12 tynna. og fembøringar, men av desse var det ingen her i Agdenes, og berre nokre ytterst få i heile Trøndelag. Dette var "lofotbåtar". (som "Den siste viking"). Rett nokk hadde dei store båtar til torskgarnbåtar for skreifiskje men dei var ikkje alle av viss storleik som fembøring. Ein av dei mindste torskgarnsbåtan' av åfjordstype var ein deikalla "Frostingen". Han var på 36 tynna. Namnet hadde han, avdi det var ein frå Frosta som bygde han. Ein mann frå Sør-Frøya, Kornelius Pålson Daløy, fødd i 1829, flytta - etter gifting - til heimstaden åt kona, Fenes i Agdenes, i 1869 og tok over garden etter vêrfaren. Og han førde da ned or skogjen trevyrkje til ny torskgarnsbåt.

Så kom da båtbyggjaren frå Frosta. Alt verktyet han hadde med seg, var ei øks og ein navar. Da han hadde bygd noko på båten, syntes Kornelius, at båten vart for breidlagd nedi framskotten, - for mykje "utlagd", som det segjest her, og han kneip han da noko inn. Men det synte seg seinare, at båten hadde vorte ennda betre etter det som båtbyggjaren hadde lagt an.

Om arbeidsdelinga er det ikkje stort anna å segja, enn at ein eldre fiskar av dei mest vante og "forfarne" var høvedsmann og passa seggel og styre, og ein annan

vant kar hadde plass i framromet eller framskotten og var kalla halskar. Dei yngre, fyrstereis gutan' eller andre mindre vante hadde plass i midtrometeller lastromet. I tvilsame tilfelde, t.d. i uvær, var alle med på råd, men høvedsmannen tok avgjerd.

Nemninga "skårunge" har vore kjendt, men ikkje for alvor brukt. Men handsinga har vore tikje heilt alvorleg, at fyrste gongen dei kom på ein båt, skulde dei spandere "skjenk" på båtlaget. Men dette tok likevel av, etterkvart som brennvinshandelen vart stogga på handelsbuene der fiskarfolket ferdest.

Av truer og merker var kjendt, at styrbords hall spådde god ferd.

Dette gjaldt båtar av åfjordstype.

Til sildnotbruk var det båtar av "listertype". Dei var kalla listersbåtar og hadde snéseggel, men det var ikkje mange av deim. I eit notbruk i Imsterfjorden hadde dei ein noko stor listersbåt, dei kalla Poseidon, og ein mindre, som var frå Hardanger og kaltes Hardingen. Til bruket var det småbåtar av sama type. Kring åra 1885, o.v.

Ein eigen båttype hadde dei på Nordmøre. Dei likna mykje på åfjordsbåtan', men var meir utlagd i botn og sidan' og hadde soleis liksom meir buk. Det var gode sjøbåtar, men kanskje ikkje så snarsiglande eller lettrodd som åfjordsbåten. Dei var kalla "geitbåtar", noko som nordmøringen' ikkje likte. Dei hadde råseggel, men dette seglet var breidare på den eine sida i nedre kant, difor var det kalla "lårseggel". I sidevind måtte denne kanten av seglet vera framtil på båten. I baut, t.d. under kryssing måtte dei tæned seglet og "rakkje - til" seggelråa på andre sida av mastra. Dette tok tid og var noko tungvindt. Dei hadde ikkje slike båtar her i Agdenes til fiskeribruk, men det hadde vore nokre brukt som føringsbåtar.

Listersbåtan' og sné - gaffelsegla er av nyare tid. Dei kunde ikkje hamle opp med råsiglaran' i fart, men er vel lettare å manøvrere. Men det er den skilnad på dei to siggelypar, at snésigleg klemmer båten ned, men råseglet lyfter båten opp. Og under kollsegling eller at båten bli nedbroten av sjøen er det omlag sikkert, at listersbåten søkk, men at åfjordsbåten i slike tilfelde ranger utav seg ballasten og held seg flytande.

Dei fleste i båtlaget hadde reidskap sjølv. Men man- av dei eldre som hadde dreve fiskjet i fleire år hadde reidskap så dei rusta ut ein som ikkje hadde reidskap, og denne vart da "lottakar" med halv lot og kosten.

At dei kunde sette lit til "slumpelukka" (Fortuna) viser denne hendinga: I Daløya, ein gard på Fast-Sør-Frøya budde dei fem sønerne hans Pål (eller Paul) Dalø. Ein morgon dei skulde utpå havet, vanta den eine vabeinet sitt, det hadde kome ut or båten og reke bort. Men utan vabein kunde han ikkje dra snøret, - men det bli vel ei råd, sa han, og så sigla dei avstad utover havet. Da dei hadde kome så ei halv (norsk) mil utpå, kom dei like åt vabeinet, som da låg og flaut på rek møt fiskeplassen.

99

II. Motoren

Den fyrste som kjøpte og brukte motor i båt her i Agdenes var kjøpmann Paul Stensen. Han var fødd kring år 1865 her i bygda. Far hans var Olaus Stensen, sonen hans Johannes Stensen, som kom frå Fjordane (Sunnfjord) og kjøpte garden Kongensvoll - med handelsplass - etter skjøte frå Andreas Moxnes d. 27. aug. 1804. Som ungdom reiste Paul til Sør-Amerika (Argentina) og var der nokre få år under harde vilkor. Ein gong sat han oppi eit tre om natta for å berge seg mot røvarar og villdyr. Etter han kom heim frå Amerika, tok han til med fiskhandel, serleg med lax, som han kjøpte og sendte til England. Han kjøpte også saman med ein annan eit skogstykkje til uthoggst i Snilfjorden, men den drifta gjekk det kleint med. Attåt fiskhandelen hadde han vanleg krambuhandel.

For småfiskhandelen og krambuhandelen brukte han for det meste robåt til å føre heim varone dei par km. frå damskipsstoppestad, men for laxsendinga måtte han ha ein større båt - frå fyrst av ein snøseggelbåt med namn "Pronto", som skulde vera eit spansk namn og tyder snar eller rask. For utførsel måtte laxen førast 10 - 12 km. sjøveg til Hestvikja på Hitra for å få han avstad snarast muleg. Så vart det slik han kjøpte motor i året 1907. Det var ein "Dan" motor, vonleg av dansk type, men levert frå Isidor Nilsen i Nidaros. Han var ikkje serleg stor, 8 - 10 H.K. Men det skulde vera den fyrste - eller kanskje den andrebåtmotor i Sør-Trøndelag.

Det måtte vera noko av eit vågesprang å gå som den fyrste til å kjøpe motor. Serleg "kapital"kunde han ikkje ha. Elles er heimkomne "amerikanerar" ikkje å bli klok på i pengevegen. Han greidde i all fall forretninga si utan lån som vi har kjennt til, ennda det ikkje var det ein kan kalla stor forretning. Han var ein hjelpsam og god mann for grenda og bygda.

Den neste som skaffa seg motorbåt (saman med nokre andre) var Sigurd Gossé. Det var vistnokk kring år 1915. Faren, Edvin F. Gossé, var av fransk ætt og kom som maskinist på ein sildfraktebåt hit frå Stavanger, og vart gift med ei "gardgjente" og slutta sjøfarten. Garden var liten, men hadde laxfangst og kunde godt fø ein huslyd. Men ungdomane vilde ut og tjene pengar, så fekk dei bygd ein liten dekka båt hos Hans Kvale her i bygda. Det skulde

4.

vera som seggelbåt eller skjøyte og ha hjelpemotor. Det vart ein liten (5-6 H.K.) "Buffalo", amerikansk motor.

Ennda ein er å nemne av dei som kjøpte motor tidleg, nemleg Johan Imsteren, som ei tidd hadde landhandel og var postopnar og hadde D/S=expedisjon på Kongensvoll. Han fekk fatt i ein 3 H.K. motor til ein open båt som han fekk bygd heime. Det var kring 1910. Johan Imsteren var son til ein gardbrukar her i Agdenes. Morfaren var frå Hemne og hadde kjøpt garden på auksjon. Faren var også frå Hemne, kom som dreng og vart gift med dotra, tok over garden og sleit hardt i det, og med stor barneflokk. Eldste sonen reiste da ut, gjekk amtsskule, var "handelsbetjent" i Hommelvik og Valdersund, og i Kongensvoll, der han tok over forretninga frå Reidar Halvorsen, men slutta forretninga der, kom inn hos M. Thams & Co. Nidaros, - og etter ei tid tok over forretninga der under namnet "Norsk Lax- og fiskeeksport".

Dei som i den fyrste tid skaffa seg motor, greidde dette med eigne midlar og utan lån, ennda dei ikkje var økonomisk sterke. Det gjaldt da berre små og etter måten billege maskinar. Men da det seinare vart til det, at mange skulde ha motor, vart det trong til lån, avdi det da mange kom med av folk som ikkje hadde midlar å kjøpe for - i 1920 - 30 =åra.

Korleis folk skaffa seg motor? Dei vendte seg åt firma eller agent i byen i den fyrste tida. Av utanlandske merke var Bolinder kanskje den mest søkte. Dei hadde ein "reklamebåt" gåande millom fiskarbåtan' utpå havet utanfor Titran - dette var da einaste motorbåten der ute den tid (1912-15?) - det var ein dekkbåt, og fiskar-an' var oppglødd for kor fint og stilt denne båten gjekk. Omreisande agentar var det lite av, Eg veit ikkje av andre enn ein som i seinare tid reiste for Rappmotoren, ikkje nett for å by fram til salg, men mest for å syne kraft og fart med denne motoren. Ein tidleg-motor her var gamle Gideon, men no er det andre merke frå ymse fabrikar. Sabb-motoren er kome godt inn no, når det gjeld i småvorne opne båtar. Av "magnetmotorar" var Sleipner av dei fyrste, men seinare fekk "F.M." overtaket, og nokre av "Real" er i bruk.

Å stelle og bruke motoren såg ikkje ut til å vera noko sers stor eller vand sak. Dei fekk noko rettleiding av selgjaren og av andre som hadde kjøpt og brukte motor, og da var det berre å sette igang. Det kunde bli stopp eller kluss einkvan gongen, men det var merkeleg kor dei greidde vanskane. Og kvar feil gav nylærdom. Nye pakningar la dei sjølv, og ganske snart kom det "mekanikkarar" som sette opp verkstader, der dei laga eller sette inn små deler, støypte inn utbrendte lager m.v. Men i den

5.

aller fyrste tida etter motoran'kom måtte dei til verkstad i Nidaros for vøling.

Som før nemnd greidde dei kjøpet av motor med eigne midlar i fyrstninga. Men seinare da mange utan midlar skulde ha motorbåt, vart det noko låning. Her i Agdenes er det ein sparebank, men denne vilde ikkje gi lån til sjødrift utan mot gode kaveringsmenn. Men så kom det igang ein aksjebank, Fosen privatbank, og han gav lån til sjødrift og soleis også til motorkjøp. No gjekk det slik som med mangen ein lånar, at mange ikkje greidde vilkora i banken. Båt og motor vart sett til tvangsauksjon. Men både avdi at båt og motor såg kleint ut etter dårlegst stell, og det ikkje var kjøpehuga folk - og kan hende dei kvitte seg for å by ifrå ein granne eit driftamiddel - så fekk banken lite att av utlånet og gjekk konkurs. Men så kom Fiskarbanken. Det er ein bank med så strenge vilkor, at han ikkje kan gå konkurs, for heradstyret må vera med å kaverer for låna der, (så både Per og Pål, og enkjer og farlause må vera med å betale, om det går galt med lånaren). Med omsyn til kostnad kan ein vel rekne 1/3 eller 1/4 av prisane no.

Ved kjøp og drift av motorbåt var det ikkje noko lag, det var ein enkel eigar. Det har ikkje vore såpas store motorbåtar her, at det var høvelegt med sameige. Båten hōvde mesta berre for huslyden.

Ein kan ikkje segja, det var sers gode tider, da motoren kom, men folk flest hadde ikkje store krav til levemåten og gjorde det ytterste for å greie seg sjølv. Det var ikkje - som no - sjølyvsagt å få offentleg hjelp. Det var også mindre offentleg skuld og mykje mindre skattar, så kvar hadde meir rådvelde over si inntekt, noko som ein kan segja ein ikkje har no. No bli innkoma for folk slik "avpussa", at det bli ikkje noko vidare att til anna enn "daglegt brød".

I den aller fyrste tid var motoren tenkt som hjelpar attåt seggel, men det vara ikkje lenge. Han gjorde berre ugagn med propellen, når han skulde stå atille under segling. Ganske snart fall segla ifrå, så motoren måtte greie framdrifta åleine.

Frå først var det heilt små motorar som vart kjøpt, difor vart dei sett i opne båtar, og såleis er det enno, at dei driv mest med småvorne opne båtar - opptil 30 fot - med 15 - 18 HK motor. Men mange har mindre opne båtar med ned til 5 - 7 HK motor. Etter motoren kom i bruk, kom - og kjem - dei langbygde båttypane bort. Dei vart for "stiv" å manøvrere, måtte arbeidast om for propel og ha høgare bording. Dei nye båtan' vart difor stuttare, breidare og meir hōgborda, og da segla var med berre som nødhjelp, vart mastra stuttare. Båten måtte ha sterkare og fleire band - eller spant. Soleis vart det ein skøyte- eller sørlandsmote.(skapnad).

Folk var igrunnen glad i motoren. Dei kunde få "henge på" med ein liten robåt einkvan gogen også dei som ingen motor hadde. Dei vilde gjerne ha, men gruva for kostnaden. Elles fann dei ut, at han ikkje alltid var å lite på, og det kom helst av for lite kunnskap, - og noko av at motoren ikkje var så godt laga i alle dele som han no plar vera. Dei som hadde motor hadde jamt mykje stræv med han, med å ta sundt og sette saman, når noko var i ugreie, - og å kline seg til med fedt og sot. Men det var aldri så galt, at nokon reiv ut motoren av den grunn. Det vart da betre med-kvart. Om nokon lét ille om motoren,

6.

så var det helst dei som ikkje hadde midlar til å kjøpe motor sjølv. Om nokon fekk motorstopp og låg og dreiv utpå sjøen, så stod dei motorlause på land og frygda seg over armingen. Men ålvorlegast var det likevel, at motoren skremte både fisk og sild. Det vilde motorfolka ikkje høyre da, men no er dei kome til det, at motoren er ei skremsle likevel, - men ein kan vel ikkje slutte med han. Utpå fiskeplassan' var ikkje motoren velsett av den grunn, men ingen gjorde motmæle eller oppstyr.

Fiskarar og sjøfolk har havt ord for å vera overtru- iske, men dei heldt ikkje motoren for å vera fårleg i uvær på annan måte, enn at ein da ved motorstopp kunde reka ned på land eller ein grunne og sette livet til. Overnaturleg makt eller trolldom til å gjera skade var ikkje motoren truande til.

Slik som det er med livande skapningar, soleis er det med motorane, at kvar har eit serskild læte, som ein kan kjenne dei på. Sume banker hardt i langsam takt, andre raskare med finare mæle.

Det hendte, at det vart sett "utnamn" på motor eller båt. Her var det ein som hadde ein HEROS 7 - 9 HK. motor i ei lita dekk skøyte. (Skøyta hadde full seg- gelrigg) Denne motoren var 4-takts med langsam omdrei- ing, omlag 240 i min., 120 exp., men kvar smell var overlag kraftig og kunde høyrast nær sagt på milevis. Motoren vart da kalla "Domdagen".

Ein annan, ein 2-takts bensin- magnetmotor, PERFEKT var det vist, 7 - 8 HK., i ein liten open båt, hadde så rask omdreiing, at smellan' kom raskare enn som frå eit maskingever, og dei hadde ein sermerkt høg og kvass klang. Når denne båten ~~for~~ fór etter fjorden ljoma og gjalla det frå alle fjell, med ymse tonehøgder, så det vart som et "orkester", og det vart da sagt: No kjem'n "Fallera".

I eit anna høve vart utnamnet lagt på båten. Det var ein livbåt kjøpt frå eit havarert D/S. og hadde inn- bytta ein 4-5 HK. REAL motor. Da eigaren var "målmann", vart båten kalla "Målkua". Han som la på namnet - og var omlag åleine om å bruke det - vart seinare NASIST- ORDFØRAR og "angivar" under siste krig - med mulkt og straff for landssvik.

III.

Det vart ikkje serleg omskipling av båtlaga, etter at motoren kom. Det vart - og er - brukt etter måten mest små båtar, der det hōvde best med sama mannskap som før. Noko serleg arbeidsdeling kan ein ikkje segja det vart på båtan'. Kvar gjorde - og gjer - det som skulde gje- rast, eter som det trengdest. Einast motoren hadde fast mann, og det var eigaren, som også var høvedsmann. Men om ein yngre var med som motormann, så hadde han ikkje kommandoen for det.

Ein kan vel tenkje som så, at det må vera lettare å arbeide på motorbåt enn på robåt, og at eldre og veike folk kunde vera med hellere der, men slik er det nokk ikkje. Er ein for gamal og sliten til å vera med på fiskje i robåt, så er han det også i motorbåt.

Omtale av motoren har det vore på mange vis, - ikkje berre til oppkveikjing. Når ein hadde kjøpt motor, så vart det sagt han, at han skulde bli vare at han hadde fått motor. Og det var jamnast sannt. Ein fekk da noko å prøve tolmodet og sinnet på ved motorstopp og ein ikkje kunde finne feilen. Men elles er han rekna og avheldt som ein god hjelpar. No bli det ikkje tala om motoren på annan måte, enn at "det er ein god motor", og "den" skal vel vera den beste, o.s.b.

Om verknaden på fiskjet har det vore tala både for og imot. Frå fyrst av tala dei for motoren dei som hadde og imot, dei som ikkje hadde motor, som heldt det for at motoren skadde fiskjet. No er dei helst kome tildet, både motorfolk og andre, at motoren ikkje er bra, avdi den skaper uro på skapningen' i havet og gjer arbeidet "jagande". På den andre sida kan ein ikkje tenkje seg no å vera motoren forutan i dei nye driftsmåtane som han sjølv har ale fram. Ennda fiskeriet og sjødrifta elles har vorte til stordrift, er arbeidet så reint usegjande lettare. Men når inntekt og utgift skal vegast opp, så kjem ein i tvil om nettoen bli større no med motordrift enn før utan motor. For den einskilde kan den kanskje bli det, men "samfundsmessig" neppe. Når "sesongen" er over, så er fortjenesta på det nermaste oppbrukt. og verre var det ikkje fyre motoren heller.

Motoren har tikje over maktbruket. I robåten hadde ein høve til og var nøydd til å bruke kroppslege kref-ter, det var ei opptrening til kroppsleg styrke. Det var som det står om Grette den sterke, at han auka i styrke for kvart stortak han gjorde. No har ikkje folk tilsjøss slik oppøving, og får vel ikkje slik seig styrke som dei gamle hadde. Kystfolket i det heile bruker kropp og armar mindre no i motortida og veiknar vekk, både kroppsleg og åndeleg. Er sjøvegen dei skal fara så mykje som 2 - 3 km. er det nærepå utenkjande å bruke robåt. Til- takevna veiknar, og ein ser ikkje å gjera noko utan til- vising av andre. Istaden for som før, at sjø- og jordbruk gjekk saman, er dei no meir skild, - likt med andre næ- ringsgreiner -. Folk vil ha pengan' opp i nevan "på da- gen", noko som jordbruket ikkje kan gi alltid.

Men når mesta alt anna er utprøvd og for det meste slege feil, så bli jorda siste redninga, - men det er berre ei kvinnfolkråd! (Les Johan Falkberget: om An-Magridd i boka Nattens Brød)!

NORSK ETNOLOGISK ARANSKING

14374