

1.

Tovik 11.Mai 1959.

Til.
Norsk Etnologisk Gransking.
Oslo.

Jeg sender hermed en del opplysninger om overgang fra robåt og seil til motor under fisket her i Ibestad prestegjeld og omkringliggende strök. Jeg har hatt to gamle hjelpesmenn, nemlig Nils Ellefsen, Grov og Martin Olsen Elvebakken, begge fra Astafjord kommune. Utenfor Ibestad har jeg hentet opplysning fra Otto Tande, Tovik fra Skånland kommune. For at de kunne ha noe konkret å rette seg etter utarbeidet jeg vedlagte spørreliste. Jeg har delt utviklingen i tre tidsbolker:

1. Åpenbåt med råseil.
2. Fra nordlandsbåt til dekksbåt, med sneseil.
3. Da motoren kom.

Det er nemlig en kort, men meget viktig periode da de begynte med dekksbåter. Det gjorde at båtene ble mere sjödyktige, så masseforlisene under storm ble mere sjeldne.

Otto Tande Tovik er 75 år gammel, men har god hukommelse og kjenner nöye til forholdene i gamle dager, så jeg vil anbefale han som kontaktmann for Skånland, hvis De ikke har noen der för.

Ärbödigt

14452

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

Emnenr. 70.

Fylke: Troms.

Tilleggsspørsmålnr.

Herad: Astafjord

Emne: Fra robåt og seil til motor.

Bygdelag:

Oppskr. av: M. Myklevoll

Gard: Renså

(adresse): Renså, Tøvik

G.nr. 80 Br.nr. 8

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle.

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

} Begge deler.

SVAR

1. Åpenbåt med råseil.

1. Nordlandsbåter: Femböring, åttring, halvfemterömning (bonkrömning), firroring, halvfjerderoring (ferring), treroring og mindre båter som 2 1/2 romsbåt og 2 romsbåt (kjeks). Av typer skilte man mellom saltværingar og bindalinger, alle drevet fram med råseil.

2. Femböringen ble vanlig brukt til fiske med garn (etter skrei). Om sommeren ble den brukt til föringsbåt når de dreiv fiske med synkenot etter sei. Når det ble last i femböringen, reiste noen med lasten til heimlassen hvor seien skulle henges opp på hjell. Åttringen, halvfemterömningen og halvfjerderoringen ble brukt til line og juksafiske. De mindre båtene ble helst brukt til fiske med juksa. Det var ofte båt i båt av de småbåtene som lå og fisket med juksa, så det ofte var meget vanskelig for de større båtene å komme fram.

3. På femböringen var det som regel fem mann, men delvis også seks mann. De hadde nemelig foruten de vanlige fem par årene også et par årer fremme i stavnen (såkalt "kjempen"). Derfor var det ofte seks mann. På åttringen var det fem

mann. På halvfemteroringen og firroringen var det fire mann. På ferringen og treroringen var det tre mann. På de mindre båter var det to mann.

4. Hövedsmannen hadde sin plass akterst i båten (i akterrommet). Bakromskaren hadde sin plass nærmest hövedsmannen i bakrommet og kaltes også ösekar. Så fulgte to rom, ett på hver side av masta. De bruktes til lasterom og kaltes for aktersegla og frammersegla. Disse var i regelen ikke bemannet. Framromskaren måtte være allesteds der det trengtes hjelp. Skottrommet (framme) var bemannet med to hvorav den ene var halsekar, og den andre måtte hjelpe halsekaren under hard seilas og ellers når det trengtes. Densjette mannen satt oftes i toft med hövedsmannen som skautmann. Han satt altså på samme tofta som hövedsmannen og passet skautet når det trengtes. Disse plassene beholdt mannskapet både under seiling og roing med undtakelse av framromsmannen som under roing flyttet i bakrommet. Det ble da to mann på hver toft, og en rodde da med en åre hver. Under seilingen hadde hövedsmannen styringen og skautet å passe. Den andre som satt i bakrommet, var som regelen befaren fisker som passet priaren og raketrossen. Raketrossen var festet til en böydd krok av tre og holdt seglet til masten. Priaren var festet til den ytre enden på råen. Den var viktig under skarp bidevindsegling. Ausekaren hadde bare å passe ausingen. Så var det en mann som passet draget. Det var den lina som holdt seglet oppe. Når de skulle fire seglet og sette klo, måtte både ausekaren og fjerde mann trekke i det for å få det ned. Av de to i framrommet, var den ene utkiksmann og kaltes halsekar. Han måtte være særlig snarrådig. Nest etter hövedsmannen regnes han for å være den

viktigste mannen på båten. Både åttringen og fem -
böringen hadde toppsegl og under lagelig höve og
god bris kunne både femböringen og åttringen gjöre
god fart, ja opptil 12 -14 sjömil i timen. Det var som
regel bakromsmannen som dro redskapene. Deövrige i
bakrommet måtte hjelpe til å huke fisken av og å
hjelpe til med dragingen når det ble for tungt for
bakromsmannen. Hövedsmannen brukte som regel ikke
å delta i dette arbeidet, men det var ikke noen fast
regel for det. Fordelingen av folket når de lå ved
land var det ikke noen fast regel for.

5. Det kunne hende at det ble nødvendig under farefull
seillas å skifte ut hövedsmannen med en mer flink
seiler som hadde såpass stålsatte nerver at han bedre
greide å styre båten, men det var meget sjelden, for det
var almindelig at den som påtok seg å være höveds -
mann, var en erfaren og dyktig seiler.

6. Utbyttet av fisket ble delt i lotter: en lott pr.
Mann, en lott for båten som oftest eides av höveds -
mannen, og hvis det var en gutt som var med for
første gang på fisket, fikk han en halv lott.

Alderen på gutten kunne variere fra 12 til 16 år.

Året etter kunne han som regel få to tredjedels
lott . Det kunne hende at en ungdom kunne være med
på fisket som sjölholdere (sjölhaldere). Da hadde
han egen brukspart som ble satt og dradd i lag med
det övrige bruket. Det hendte at en båt kunne ha
både halvkar (1/2 lott) og to partskar (2/3 lott)
på samme fiske. Da kunne det hende at de måtte til -
kalle en regnekyndig fra andre båter eller en som
hadde gått på skole for å regne ut lottene.

Jeg har hört at utregningen ble gjort slik at hele
mannskapet satt rundt hövedsmannen. Så delte han
pengene i postioner slik at når hver av mannskapet
som skulle ha full lott fikk f. eks. 6 kr. fikk
topartkaren 4 kr. Og halv karen 3 kr. Slik holdt de

- på til alle pengene var delt.
7. Noen fast regel for opplæringen av førstereisgutter forekom ikke. Han måtte læres opp ved å se på de andre som var eldre og erfarne fiskere.
 8. Førstereisguttene ("skårungen") hadde plikt til å utføre alt som hadde med koking å gjøre. Han måtte også bære vann, hugge ved og gå ærend. Han måtte læres opp til å bli kjent på leia. Under denne opplæringen kunne mannskapet ombord i båten ha mye moro med skårungen. Han kunne f.eks. bli narret til å hilse på Svolve-kjerringa (et fjell), stikke Rein-kalven eller Oksen. Da kunne mannskapet brøle som okser eller rope mö-ö-ö. Dette kaltes å gjøre skårungstykker.
 9. Hansing (utt. hanjsing) var fast regel for førstereis-guttene. Enten måtte han kjøpe brennevin og spandere på de øvrige av mannskapet eller han måtte koke en riktig god smørgröt helst risen gryngröt. Hansingen foregikk helst når fisket var slutt.
 10. Se svar på sp. 9.
 11. I gamle dager var det en hel del skikker og truer blant folk både på hav og land. Disse gikk fra mann til mann og var visstnok fra meget langt tilbake i tiden. Således var det en fast regel at det ikke måtte startes noen tur på søndag eller annen helgedag. På en fredag måtte en heller ikke ta på tur. Når en la fra land måtte en alltid sny båtens med solen. Hvis en kvinne skrevde over garn eller line-bruket, varslet det dårlig tur. En katt måtte heller ikke komme i nærheten av båt eller bruk når de skulle reise på fiske, og noen "motgift" mot dette kjentes ikke. Når kråka eller skjæra satt og skreik ved stranda når de reiste ut, var det samme som dårlig tur. Hvis kobben (selen) fulgte båten under seiling eller roing, varslet det dødsfall ombord. Det fortelles således at da en femböring ("Hilda Maria" hette den) var på fiske

100

SMI

i Mehamn, fulgte en kobbe under seilassen kjölevannet på båten. En mann her fra Renså (Jakob Olsen Hette han) ble slått ut av seilet og omkom. Etterpå var kobben forsvunnet. Det var vel helst kobben som i trua ble omdannet til draug som det går mange historier og overtru om. Det fortelles således om en mann på en gård her i Ibestad prestegjeld. Han skulle ned til sjöen og se til ottringen sin som var oppsatt. Da hankom nær båten fikk han se en skikkelse som kom krabbende opp fra sjöen. Han skjönte straks det måtte være draugen. Han sprang og gjömte seg under båten. Draugen kravlet opp i båten og satte seg på fremste tofta, tok årene og gjorde som han skulle ro. "Nei her höve ikkje", sa draugen". Så prøvde han på neste tofta, men det gikk på samme måtten, og slik gikk det til draugen kom til tofta til bakromsmannen. Da sa draugen: "Jau, her höve det." Da ble mannen sint, sprang opp og tok en åre og slo draugen over nakken og sa: "Ja, höve dæ för dag, så höve dæ för mæg." Og åra gikk tvers av. Men draugen for ut av båten, og satte ut i sjöen så grönålen stod etter han. Katten var særlig et dyr som det fulgte uhyre med. Mötte man en svart katt på vegen når de skulle reise på sjöen, var det vanlig å oppsette turen den dagen. En hadde tru med at det var enkelte mennesker og enkelte båter som det fulgte uhyre med. En ser jo fremdeles i bladene om slike uhyrsbåter, så en del truer er fremdeles levende. men litt etter litt forsvinner de her nord, særlig blandt den unge slekt.

2. Fra nordlandsbåt til dekksbåt.

1. Det var mange som begynte å innse at åpne råseilbåter var usikre i storstorm og förté med seg forlis og ulykker. Alt i 1890 var det to båter som ble kjøpt til Ibestad prestegjeld. Den ene var kjøpt av Johan Lind Johansen Årstein (senerea stortingsmann for Troms fylke), og den andre var kjøpt av Enok Hansen og hans

brödre i Grov (Astafjord). Ikke lenge etter bygde Enok Hansen dekk på sin båt og kalte den "Samuel Balto".

2. I tiden etter 1890 gikk befolkningen over til å benytte åpne sneseilere, den såkalte saltværingstypen, fordi de første ble bygd på Rognan i Salten. En hadde også en båttype som de kalte Bodö-båttypen. Omkring 1895 var det 2 driftige fiskere her på Renså (i daværende Ibestad herred) som gikk igang med å bygge to i den tid framifrå moderne fiskekuttere kavelbygget med hekk. De var forsynt med storseil, mesanfokk, klyver og gaffelseil. Den første av disse kutterne ble bygget av Johan Edvard Olsen Renså, og den andre året etter av den senere så kjente skipsbygger Nils Skandfer. Den siste båten ble kalt "Ivar Åsen". Så reiste Nils Skandfer til Larvik, gikk i lære hos den kjente skipsbygger Collin Archer. Etter sin læretid (2 a 3 år) startet han et båtbyggeri på sitt fødested på Renså og bygde båter etter egne tegninger og konstruksjoner. Men det viste seg at det var tungvint å skaffe seg de nødvendige materialer, særlig når en tok hensyn til spanter og mastetrær. Derfor flyttet han sitt båtbyggeri til Kulstadsjøen i Vefsen og bygde en rekke båter - de såkalte Skandfer-skøyter. Det var omkring århundreskiftet flyttingen foregikk. Størrelsen på disse båtene var 30 og 40 fot. De båtene som ble bygd av Johan E. Olsen og Nils Skandfer var ca. 40 fot lang med en besetning på fra 4 til 6 mann.
1. Som før nevnt var det saltværingstyper, Bodö-typer og Skandfer-skøyter.
3. Det var vanlig 5 a 6 mann på disse båtene.
4. En brukte de samme redskapene som på nordlandsbåtene, garn, line og jukse.

III. Da motoren kom.

- 1 Martin Olsen, Elvebakken i Astafjord sier at den første båt med motor i, så han i Finnmark i 1899. Båten eides av Ole Hansen, Oldervik i Ullsjord (Troms). Det var en ca. 50 fots båt med 6 hestekrefter. Det ble fisket med line på den. Her i Ibestad prestegjeld kom de første motorbåtene ved århundreskiftet. De ble kjøpt av folk på begge sider av Bygda-fjorden på öyene Rolla og Andörja.
- 2 De første som kjøpte båt med motor i, skulle være Martin Markussen, Vik i Ibestad herred. Han kjøpte motorkutter "Sirius" i 1902. Samtidig omtrent kjøpte Markus Jensen, Ånstad i Andörja herred, Johan Olsen, Vik i Ibestad og Peder Röch, Ibestad. Her i Astafjord begynte de å sette inn motorer i sine sneseilbåter. Det var "Anna", eier Jörgen Kristoffersen m.fl., som satte inn en 10 HK Skandia (Lysekil), likeså i "Mira", eier Andor Myklevoll m.fl., også en 10 HK. Det var også flere som satte inn motorer i sine båter. Dette skjedde fra 1909 og årene utover. Her i Sörgårdene (Astafjord) var det Hartvik Nilsen som i 1908 satte inn motor i sin nybygde båt "Tordenskjold". Den var bygd hos hans bror, den før nevnte Nils Skandfer, og motoren hette Möllerup. Samtidig satte Karl Hansen, Sandstrand i Skånland motor i sin båt "Havörna".
- 3 Samtlige av disse som er nevnt, var fiskere med nordlandsbåt før de skaffet seg motorbåt. Alle satt i alminnelig bra økonomisk stilling, men de måtte nok låne penger i bank for å dekke utgiftene til kjøp av motorene. Oftest slo flere seg sammen om båt og motor. For å få penger i bankene, måtte de stille sine eiendommer i pant og enda skaffe flere kausjonister for å få lån.
- 4 Bygdefolket stilte seg avventende, men også interessert i foretagendet. Som ventelig snek det seg også avindsyke blant dem som ikke syntes de maktet å anskaffe motor. Men det varte ikke lenge før folk forstod at det var det eneste riktige å få motor i fiskerbåtene sine.
- 5 Nordlendingene har alltid vært et reisende folk. På de store fiskeriene kom de i beröring med folk fra andre de-

ler av landet. På den måten fikk de kjennskap til nye bruksmåter og nye redskaper, og på den måten fikk de høre om motoren, ja, enkelte også se en motor i fiskerbåt.

6 Motoragenter kom til skøyteeiere og fallbød de motorer som de representerte, og da folk hadde liten kjennskap til de forskjellige motortyper, hendte det at de ble jukset av smarte agenter. Etterhvert var det folk fra bygda som ble agenter for motorer. Jeg kan således nevne Adolf Andersen, Renså, som var agent for "Stabil", og brødrene Magnus og Ingvar Jensen, Ånstad, som reiste som agenter for "Bolin-der."

7 Den første undervisning fiskerne fikk om bruk av motor, var av montørene under innstalleringen og under prøvekjøringen etterpå. Noen teoretisk undervisning i motorbruk forekom ikke. I den første tiden hadde fabrikkene sine egne montører til stede under monteringen, så fiskerne fikk lære en del av dem. Det hendte at fiskerne for en tid stod hjelpeløse når motoren slo seg vrang, men det viste seg at fiskerne var så gløgge at kjennskapet til bruk av motorene og forskjellige finesser snart ble bedre og bedre. De kunne også snart forstå å velge de beste motortypene.

8 I byene langs kysten av Nord-Norge var det oppstått forholdsvis store verksteder for reparasjon av fiskerbåter. Disse tok også opp reparasjoner av motorene når noen feil oppstod.

9 Sverige og Danmark var kommet lengre enn Norge i fabrikkasjon av motorer. Derfor sendte de sine agenter hit for å få solgt sine motortyper, samtidig som de fikk nordmenn til å ta agentur for dem her i landet. Det kan nevnes at en danske som hette Ejnar Nielsen var en av de første som kom opp til Nord-Norge med sitt agentur av den bekjente Danmotoren. Videre hadde skipsbygger Nils Skandfer overtatt agenturet av en annen dansk motortype som hette Möllerup. Så hadde Harstad mekaniske verksted overtatt agenturet for motortypen Skandia, som fabrikertes i Lysekil i Sverige. Denne motoren ble derfor mest kalt Lysekil. Av andre motortyper kan nevnes Stabil, Bolinder og Grei. Den siste

typen viste seg å være av dårlig kvalitet, og ble revet ut av de båtene som hadde anskaffet dem.

10 Det er vanskelig å få opplysning om dette, men det oppgis at motorene kostet fra 4000 til 10000 kroner. En 10 HK Skandia (Lysekil)-motor ble i 1909 betalt med kr. 3300,-

11 Det hendte ofte at flere slo seg sammen for å kjøpe både båt og motor. Alle eierne måtte da sette sine eiendommer i pant for å få lån i bankene.

12 I den første tiden ble motoren bare brukt i stille vær og i trange farvann. I medvind og god bøl ble det for det meste brukt seil som før. Motoren var så svak at båten gjorde ikke så stor fart som når en brukte seil. Men litt etter litt ble det kjøpt sterkere motorer, og seilene ble ikke så godt stelt med, så bruken av seil opphørte etter hvert. Alle båtene hadde imidlertid noen seil for det tilfelle at det skulle oppstå motorskade.

13 I den første tiden hadde båtene sin opprinnelige form og konstruksjon, men det måtte snart lages et særskilt rom for motoren mellom kahytten (i de båtene som hadde kahytt) og og lasterommet. Videre ble det nødvendig med forsterkning av skroget, særlig der hvor motoren ble plassert. Det ble ikke nødvendig med så mange seil, så en sløyfet klyver og klyverbom og toppseil. Stormasten ble kortere og ikke så solid i dimensjon.

14 Det kunne nok være noen gamle hövedsmenn som stilte seg skeptisk til dette nye påfunn, men stort sett ble motoren godt mottatt alt fra begynnelsen, og det varte ikke lenge før det bare var en mening om at motoren praktisk talt var uunnværlig ikke bare til fiske, men i alle farkoster som hadde med sjöen å gjøre. Litt etter litt ble de motortypene som en fant ikke hövde i fiskerbåtene, sjaltet ut.

15 Ja, praktisk talt alle var fornöyd med bruk av motor i båtene.

16 Det var bare de motorene som en ikke likte som ble revet ut; straks ble nye og bedre typer satt inn i båtene.

17 Det var nok enkelte fiskere (særlig av de gamle) som mente at motoren skremte fisken, men denne oppfatning falt snart bort.

- 18 I den første tiden var det dem som mente at motorene ble for dyre både i anskaffelse og drift, men også der ble meningen snart en annen, da folk fikk se at de ved bruk av motoren kunne komme snarere til fiskeplassene og lenger ut fra kysten uten å være redd for å bli overfalt av storm. I den første tiden ble nok seilene heist i medvind for å spare på oljen og derved få mindre driftsutgifter.
- 19 Det var nok de av mannskapet ~~xxx~~ ombord i båtene som så med misunnelse på skipperne og mente at de (mannskapene) arbeidet bare for å berike dem, særlig når de så at skipperne bare stod i styrehuset og ikke deltok i sjølve fisket, men denne oppfatning var ikke vanlig.

IV Etter at motoren kom.

- 1 Som regel var hövedsmannen (skipperen) i båten motorkyndig, da han alltid var med under monteringen, og han kunne da være behjelpelig med maskinisten hvis det trengtes. Også en del av mannskapet var meget interessert i bruk av motoren, og i enkelte tilfelle kunne de være behjelpelig i maskinrommet. Maskinisten (motorpasseren) hadde lott som de andre av mannskapet. Han måtte holde rede på hva de trengte av olje og smøreolje og varsku skipperen når det trengtes å kjøpe olje.
- 2 Noen endring i kommandoforholdene forekom som regel ikke, bare når skipperen var syk eller borte av båten kunne en annen bli tilsatt som fører.
- 3 Som regel var det hövedsmennene av nordlandsbåter som anskaffet seg motorbåt, og de fortsatte som skipper på disse båtene. Navnet hövedsmann gikk mer og mer av bruk. Men når farten gikk til fjernere farvann, trengtes det folk med kystskipperskole. Da hendte det at de gamle førerne måtte vike plassen for de yngre som hadde gått på skole.
- 4 En hørte ikke at folk syntes det var urimelig at det kom yngre og mere kyndige folk som førere istedenfor de gamle.
- 5 Folkeinnstillingen er meget velvillig. Alle er enige om at motoren er helt nødvendig for å kunne drive rasjonelt fiske. Alle har også forlengst forstått at motoren var "et

velsignet fremskritt som gjorde slutt på blodslitet som fisket var før motoren kom" (Nils Ellefsen)

- 6 Når samtalen kommer inn på dette emnet, er det bare lovord å høre. Motorene er nå så velprøvd og driftssikre at en vanligvis ikke hører klager over dem. I de seneste årene har imidlertid dieselen fortrenget semidieselen på større fiskefarkoster, og en kan høre diskusjoner om dette temaet.

V Bruk av lossement (losjifartøy).

- 1 I Lofoten bruktes lossement fra gammelt av, men en kjenner ikke til at lossement ble nyttet i noen særlig utstrekning utenfor Senja. På Finnmark hadde de fleste burom, men det ble også brukt lossement der.
- 2 Som regel var det femböringer som av en eller annen grunn var sjaltet ut som fiskebåter. Om innredningen av disse gis det divergerende opplysninger. Nils Ellefsen oppgir at det gamle femböringshuset ble brukt til oppholds- og soverom, og at den midtre delen av båten ble utstyrt med overbygg, som ble brukt som eignerhus. Tande oppgir at de 3 midterste avdelingene i båten ble overbygd, og at dette overbygget ble innredet til kombinert soverom, oppholdsrom og bysse.
- 3 Ofte slo 2 åttringsmannskaper seg sammen om et lossement, men det hendte at hvert åttringsmannskap hadde sitt. Ellers kunne flere mindre båter slå seg sammen om et lossement.
- 4 På Lofoten var det nattline først i sesongen, seinere dagline. Men også jukse- og garnfiskere brukte lossement.
- 5 Da lossementet skulle gi plass for opptil 10 mann (2 åttringslag), ble det ofte trangt om plassen. De hygieniske forholdene var under enhver kritikk. Ofte var det skittent og utrivelig, men de fleste fiskerne hadde en merkelig evne til å samordne seg, så det hele virket temmelig bra, og de fleste syntes å være tilfreds med forholdene.