

Emnenr. 70 Fylke: Nordalund
 Tilleggsspørsmålnr. Herad: Fjell
 Emne: Fra kobåt og seil til Bygdelaq: Søre litten
 Oppskr. av: Motor Gard: Nordvik
 (adresse): Hans O. Nordvik G.nr. 4 Br.nr. 4
 Nessjøen

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle.

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

SVAR

Når her skal skrivast om dei ulike båttyper, som har vore brukte her i åyarden, eg rekna då frå Gelljongsfjorden i sør, til Fedje i nord, so vil eg først nemna fering og seksaringbåtane.

Dei skalles og for Oselvar-båtar. Feringen hadde 2 par åra, og seksaringen hadde 3 par åra. Storleiken var henholdsvis frå 10 til 10,5 alen og frå 11 til 11,5 alen, (gamalt målt.)

Til desse båtane brukte ein spri-segl og fokka.

Det var framifrå gode båtar, både til å ro, og til å sigla, og det var denne båttypen ein brukte til alt heimefiske, vinter som sommar.

Det var helst snøre og linefiske, som ein dreiv frå heimstaden, og nest i havet til dei yste fiskehamrane, som ein brukte desse båtane til. Når ein

2

reiste på leugre fisketura, som
h. d. på futsildfiskje på Trøndelagen
om sommaru, eller på
vårsildfiskje på Haugesunds-kanten
om vinteren, so brukte ein større
båtar, til notbåtar og garnbåtar.
Storleiken på notbåtane kunde vara
opptil 100 mål. = 150 hl.

(Dei lasta altso 150 hl. sild)

Garnbåtane var noko mindre,
dei lasta frå 40 — 80 hl sild.
Desse båtane kallas spisstevninga.
Dei var bygde anten i Os-bygda
eller i Harang (Hardanger)

Det var på jamnen gode båtar
å sigla, og det var litt av
eit bym, når ein wintersdag
kunde sjå 20—30 slike båtar
komma for fulle seil i ein frisk
bris. Fulle^{seil} vil seia, storseil
fokka, klyver og toppseil.

Spisstevningane er dei eldste
båttypar, og derest (frå kring
1905) tok ein til å bygga
gavlbåtar til notbåtar.

Det var i Harand i Hardanger
dei fleste gavlbåtar var bygde.
Gavlbåtane var som ein spisstevning
framme; men akter var der
gavl, med ein stor rull överst
framme hadde både spisstevninga
og gavlbåtar 3 par bollganga og 3
par åra, og eit par bollganga
akter. Når desse notbåtane

hadde fullt mannskap, so var det 6 mann til å ro framme og båtførar og notakastar skota med kvar si år bak i båten. At ein begynte å anskaffa seg gavlboatar, var fordi det var lettare for mannskapet, både å kasta nota ut, og å koma heime oppatt i båten.

Det var store og tunge landnöper ein arbeidde med, og alt arbeid måtte utförast med handemakt. På ein gavlboat gjekk nota ut over rullen akter, og under kaving tok ein heime ein over rullen.

i rullens lengde

På rullen var der 2 toms eikeleker med ca. 2 toms mellomrom rundt rullen, og likeså kunde ein driva rullen rundt med 2 spaker, ein på kvar side.

Under kaving av not på djupt vatn, (som det ofte var) vart det mykje lettare å få nota oppatt i båten.

Dei 6 menna fram i båten heldt stoppen på grunnstendel og flåstendel på nota, og båtførar og notkastar med kvar sin spakje driv rullen rundt.

Midnota hefte seg i eikelekene på rullen og fylgde med ein i båten. Det var eit ikkje so lite framsteg i si tid.

Vidare skal eg nemna 2 andre båttypar, som var mykje nytta under vårsildfiskje

på Hångisunds-kanten.

Den eine typen kaltes Austlands-båtar. Det var spissstevninga, men skilde seg ut frå Haringabåten, meddi den var mykje breidare og djupare etter lengda.

Dei var helst nytta til garn-båtar.

Den andre typen kalla me Fvissøy-båtar, avdi dei var bygd på Fvissøy, eller der omkring.

(Dei var også kalt Bokna-båtar)

Dei lag nærare Haringa-båtene i stil, men ein sag klart skilnad.

Arbeidsdelinga under sigling, frå himstaden til dei tynde fiskever, var slik at der var 3 mann på båten.

Det var båtføraren som styrde båten og ga ordre til dei 2 andre.

Den eine av dei paste forseila, fokka og klyver-skjot, den andre paste pik-fallet, og firde i det hvis vinden vart alltfot sterk. Han måtte også pumpe, når båten tok inn mykje sjö.

Det var nemlig ofte at ein sigla so hardt, at båten kringde so mykje, at ein tok inn mykje sjö.

Det måtte ein då pumpe utatt, so snart ein kunde.

Vart vinden alltfot sterk, måtte ein ha inn rev i storseil og fokka, f. d. 2 rev i storseilet og eit rev i fokka.

14638

Ubyttet av fiskje var til vanleg
delt solus:

Lossifartøyet fekk ein hundepart
(10%) av ~~av~~ fiskje, og dernest
blei resten delt med ein
halvdel på reidskap, og den andre
halvdel på mannskapet.

Det kvar iinskild av mannskapet
fekk kalleb lüt. Ein kunde
hyra seg på full lüt, eller
ein kunde få hyra for veka
og halv lüt.

Det galt also folk som ikkje
var eigar eller medigar i
redskapane, og dette gjeldur helst
notbruk. Mannskapet på
ein garnbåt var som regel
interessert i reidskapane, med
kvar ein garnpart, medan ein
av båtlaget (båtforarar) eigde
garnbåten. Han fekk då frakt
av dei andre for båten. (Pålliga)

Det var mange merke
og trier, når ein reiste på
fiskje. T. D. Hvis båten halla til
babord, betydde det god tur.
Men hvis det kom opp ein
kobbje fram for båten, varsla
det dårleg tur. Kom Kobben
opp attanfor båten, var det
sikkert ein god tur.

Høyde ein hane gal når ein
skü til å reisa på fiskje.
Kunde ein lekesogod vara hime,
det blei berre bontur av det,
men hvis ein høyde hundegjøying

vilde det verta ein bra tur,
med godt fiskje.

Ein kunde rekna opp mange
slike merke og truer, dei går
frå den eldste til den yngre
generasjon, og skal sandt seiest,
so tur ein fiskar litt på
slike merke i dag og, om ein
noko mindre, som før i tida.

Motoren kommer.

Den første motorbåt her i bygda
kom i 1909. Han ble innkjøpt
frå Sverige same år, og var
bygd av eik, silet og ca 36
fot lang, og hadde innsett
ein 8 hk. Lyskil-motor.
Han var rigget med stü-master
og hadde storsil og fakka.
Han ^{var} heilt open, (tuten dekk)
med eit lite skür over motoren.
Båten hadde tidlegare vore brukt
som snürpebåt, og hadde soleis
innsett motordrevet snürpespill. =
(Eitlags vinsj).

Mannen som kjøpte
båten var den kjende nobel i
den tid: Hans Pedersen Lie,
(ogso kalt: Liasjeren).

Samtidig anskaffet han seg,
sammen med et par andre partnere,
kristingsnürpenot med tilbehör.

Det var ein stor
spekulasjon i dei dagar, men
det var godt kristingfiskje
i åra framover, og det gjekk

14638

framifrå godt.

Samtidig med
Hans P. Lie var det 2 andre
notbaser her frå Fjell, som
leigde motorbåt og snürpenot.

Det var vistnok eit firma
i Stavanger som var eigar.
Den eine av desse to var

Rasmüs Vaage, og den andre
Paal Björöy, begge frå Fjell.

Det kan eg fortelja om,
fordi eg var på kristingfiskje
med Paal Björöy i 1909.

Det er i år akkurat 50 år sidan,
og det var noko utanom det
vanlege, at me künde kasta
kristing midt bort på fjorden,
snürpa saman grunnen på
nota, å få fleire hundre skipper
kristing i kvart kast.

Motorbåten som me brukte,
var og ein Svenskebåt av eik,
som hadde iussatt ein 8 hk.
Lynsekil-motor, og der var ligar
framme på han, som 2 mann
kündde i, nemleg maskinisten
og båtföraren.

Me hadde lossi-farty med,
ei vanleg seilskjøyta, og me hadde
landnot i ein stor notbåt, likeins
spellbåt og to lettbåter. Alt dette
sleppe motorbåten frå den eine
kasteplasseu til den andre, alt
etter som fiskje var best.

Det var lettvind og greidd mot
föt, då ein maatte sigla og ro.

Folket her såg, at skulle ein
fjelgja med, og ha noko utbytte
av fiskje, so måtte ein ha
motorbåt og snurpenot.

Og frå 1909 til 1914 var her
ein ekspansjon i utrustning
til fiskje, som ein ikkje tidlegare
hadde sett maken til.

Det ble i 1910 og 1911 innkjøpt
9 slike snurpebåter her til Fjell
frå Sverige. Omlag halvdel
av antallet var kvervel bygde
båtar, omlag 38 fot lange, og med
12 hk. Lylekilsmotor, eller 15 hk.
Advance-motor. Dei fleste hadde
lugar framme, som var innredde
til bustad for 2 eller flere mann.

I 1912 - 1914 ble her (framleis
frå Sverige) innkjøpt mange
motorfarty til snurpebruk,
men det var skjøyter, altso
dekkafarty, og helst kvervelbygde.
Dei hadde anten 16 hk. Lyskil-
motor, eller 22 hk. Advance motor.
Saka var nemlig den, at ein
med dekkafarty, ikkje trong
ha særskilt lossfarty med.
Mannskapet budde då under dekk,
og snurpenota hadde ein oppå
dekk.

Frå 1914 var det omlag blitt
med importen av "skjøyter"
frå Sverige. Frå det året, og i
åra framover tok Hordalands-
fiskarane til med, å tinga sine
snurpefarty hos norske fartybyggara,

14638

berleg i Risør.

Det var pene skjøyter, som var bygd av eik på firu spant, kravelbygd og fint rigga.

Men framleis leverte Svenskane uindel, ~~større~~ motormaskiner til norske fiskefarty. Dei vanlege merke var: "Popular", "Advance" og "Skandia".

Dei nyare fiskefarty som vart bygd, både dei på Risør og andre stader, vart etter kvart noko større. Frå 1914 og ăra framover bestilte ein farty fră 48 fot lengde og til 60 fots lengde. Motorene auka og i storleik og hestekrefter, fră 25 hk. til 30 hk. og opp til 40 hk.

Ėg nemde ovanfor at Svenskane leverte dei fleste motorer til norske fiskarar fram til 1914, men all dă var R bbestadmotoren montert i mange fiskefarty her. Det offisielle namn er:

"Wikmann"-motoren, men i dagleg tale sei me "R bb " eller R bbestadmotor.

Den vart fabrikkert av br drene Haldorsen, R bbestadneset. Etter kvart vart dei svenske motorane utkonkurreert av dei norske. Fiskarane lykte dei fekk b de billigare og betre motorar til fiskebruk, fră norske motorsabriker, men fră dei svenske. Vil i den forbindelse

14638

numna, at me som har folgt med Rübberstad-motoren frå den barndom (med dei ymse barnesjukdomar) og fram til i dag, me må seia, at han har hatt ei veldig, ja, nesten uventyrlig utvikling.

Dei motortyper som har vore mest etterspurt og nytta både i fiskefarty og transportfarty er "Rübe" og "Union" motorer. Det vil vel vera rett å seia det slik at frå 1914 har "Rübe" motoren vore innsett i dei fleste farty her i Nordalund, og frå 1930 har "Union"-motoren (fabrikert i Bergen) vore betrakta og benytta som omlag jamgod med Rübe.

Nye båttyper!

I 1916 kom dei første dorryer her til Fjell.

Det var ein heilt ny type båter. Dei vart nytta som motbåter for smørpebot til spot- og vørsildfiske. Dei var svært elastiske og kunde tåla stot, nokso hardt stot, både sideregen og ^{fram}baug og akterstavn. Dei var ca 20 fot lange, og vart rodde fram under kasting. Der var ikkje kjeipa eller stollganga på dei båtene. Ein måtte bruke "seftera" og rindara til å ro med. Sefterane 3 på kvar sida framme, sette ein i hol i dsinga når ein skü ro. Når ein var ferdig med

roinga og jekk or båten, tok ein seppherane og la dei inn i båten.

So var det utstykt med 2 veldige øyeboltar i forst og 1 akters, som ein festa halgane frå davidane på (moderskipet) snurpelbåten i, og so vart dorriane heist opp jamt med brodekket, ein båt på kvar sida.

Men ein kan seia det slik, at eino var snurpefiske etter storog vørsild i sin barndom.

Landnotfiskje slo bra til i denne tidsperioden, frå 1915 og til omlag 1930. Både storog vørsild søkte inn mot land, og det var rike sildeår.

I denne tida, særleg frå 1920 - 1930 kom det inn mange motor-gavler på fiskefeltet.

Det var altså gavlbåter med med motor, opp til 20 hk.

Motoren stod framom notrommet.

Bankette notmann sette motor i ein stor ro-gavlleit dei hadde, men dei fleste vart bygd for formålet. Dei var kravel-bygde, og som regel hadde dei ligar framom maskinrommet.

Dei slepte dei andre robåtane.

Der var nemlig mange robåtar framleis, men det var no som

Epseu seie i diktet om Terje Vigem:
"Leil og mast lod han hjemant stå."

14638

12

Men grunnen for det, var no ein
heilt annan.

Me skal no sjå litt ^{på} garnfiskarane
på stot og vårsildfeltet.

Frå tidlegare, med åra og seig,
har dei fått motorbåtar, fyrst
opne båtar, seinare dekket og
større båtar. Utviklinga har
stadig gått i retning av større
båtar, og sterkare motorar.

— Me har no følgd utviklinga
av dei ymse båttypene og motorar
frå 1909 og fram til 1940.

Inntil dette år var der
ikkje innsett motor i dorriane.
Men etter 1940 førde utviklinga
i stot og vårsildfiske til, at
det vart innsett motorar i
alle dorriar, og samstundes
fekke ein og motordrivne
snørpespel. Det sparde manskapet
for bliet med å sveiva snørpe-
lina opp med handkraft.

Frå 1948 og fram til 1958
har utviklinga innan vinter-
snørpeflåten vore heilt eventyrlig.
Fiskebåtane som har vore
bygd i dette tidsrom er dobbel
so store, som dei som var
moderne snørpe og fiskebåtar i
1948. Dei lastar 30-4000 hl. sild.

Dei er utstyrt med dei aller
mest moderne hjelpemidler,
og kostnadsammen for kvar
slik båt kjem på noko over
ein million kroner.

Til utstyret høyrer 2 dorrier med maskiner og anna tilbehør, og so er det lettbat med motor og ekkolodd, og udeleg er det minst 3 snurpenøter, og det er mange båter som har 4 slike snurpenøter. Som alle vil forstå er ^{det} store investeringar som må til, det er millioner av kroner. Men eg vil og ta med, at ein slik fiskebåt har fiska på ein vinterseong over 40.000 hl. sild.

Vil so gå attende til drivgarnspåten og sjå litt på kva båttypar ein der er komen fram til. Og me kan med eingang slå fast, at det er stråmlinje-typen, som dei 10 siste åra har vore den rådande. Det er altså båtar med framoverligjande stjerne og båg, og kryssaktende. (Kryssakt) Tidlegare nytta ein berre tre-materialer til slike båtar, men er no meir gått over til å bygja stål-båtar.

Båtar som driv garnfiske er frå 60 til 90 fot lange. Men havfiske krev sterke motorer, og ein er no gått over til å anskaffa boscylindret motormaskiner, da dei gir ein jammare vibrasjon i skroget. Dette er vanlege rådjemotorar til den båtstørrelse som er nemnd ovenfor.

14638

14

Skal også takast med i dette skrift,
at dei 2 siste år har ein like til
a "byggja" lettåtar av plast.

Den har tidlegare alltid vore byggd
av trematerialer.

Det har også forekomme, at ein har
bygd dorryar av plast; men det
er einno berre på forsøksstadiet.

eg nemnde tidlegare i denne skrivelse
at dorry-båtane var om lag 20 fot
lange. Dei var då utan motor.

Etter at alle dorryar no har motor,
og mykje større snürpenøter er
nytte no, må dorryane byggas
mykje større enn før.

Det vanlege er ^{no} 30 fot lengde
og innskilde over det; men trass i
den bygde ein slik stor båt
med maskin og halv snürpenøt
representerer, så vert dei heist opp
i dei solide daver, og heng der,
ein på kvar side av moderskipet,
(til vanleg kalt snürpebåten.)

Her er 14 slike havgående
fiskebåter i Fjell herad.

eg har no fortalt om
dei ymse båttyper som har vore
brukt her, frå århundreskifte
og fram til idag.

Har sjelv vore med og drive
fiske fra båt med åra og segl,
og seinare opplevd den revolusjon
motoren førde med seg under
fiskeriet. eg har nemleg hatt
fiskeparty i 30 år, frå 1923
og til 1953. Med helsing til