

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

Emnenr. 70.

Troms Fylke:

Tilleggsspørsmålnr.

Skånland Herad:

Emne: Fra Robåt og seil til motor. Bygdelag:

Oppskr. av: Otto S.Tande,

Gard: "Knausen"

(adresse): Tovik.

G.nr. 2. Br.nr. 12.

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle.

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

SVAR

Fra gammel tid og frem til 100-årskiftet var det utelukkende seil og robåt man benyttet og båttypen man dengang benyttet var den såklarte nordlandsbåt av forskjellig størrelse. Den største var Fembøring(en) der var inndelt i 4 delvis 5 rom foruten bak og forskått. Som vanlig var akterskåttan overbygget med hus, tjenlig for det mannskap på 5 delvis flere, der skulle være med alt ettersom båten skulle brukes til.

Denne båttype, altså Fembøringen, benyttedes vanligvis som lossement under de forskjellige fiskerier, men under fiske i Lofoten med garen var den selve fiskebåten og hadde som regel 5.manns besetning, samt til enkelte tider en sjette mann, glunt som sjøholder med 2 garen, der vekselvis sattes først eller bakerst i lenken. Denne nybyggen der som regel var i 15-16-årsalderen hadde ellers når båten lå ved land plikt til å hjelpe med i forefallende arbeid, koking, renhold o.l. Hadde som det også var brukelig, mannskapet turom på land, måtte sjøholderen være på land for arbeide med bua, renhold, vannbøring m.v. Typetegning av båt, seil m. videre har De sjølsagt hva som angår med hensyn til nordlandsbåten i de brukelig større som mindre båter.

Attringsbåten, samme type som Fembøringen, men adskillig mindre. Selv om denne båttype var betydelig mindre enn Fembøringen, så hadde den 5 par tollgange for 5. mann, samt en 6 sjette tollgang kalt "kjempen" der var anbragt i forskotten. Denne plass hadde så den før nevnte sjøholder, med vanligvis samme rettigheter og plikter som anført for Fembøringens vedkommende. Attringsbåten hadde også oppbygget hus for mannskapet i akterskotten. Det var serlig under fiske på Finnmarken at det var nødvendig å hus på båten, der dog var slik anbragt at det kunne løftes av båten når behov for huset ikke var nødvendig. Seilføringen var den samme for begge disse båttypen, der var rigget med mast noe foran mittlengden i båten. Nøyagtig mållengde huskes ikke nu, varken på masten seilet (råseil og toppseil, såvelsom båtens lengde som bredde. Dybden på båten var fra kjøll til øverste kant av finkenettbordet som det kaltes (rellingen) ca. 1 metr. for Fembøringens vedkommende og ca. 75 cm. tr. for attringsbåten. En dernest mindre type av nordlandsbåten var den såkalte fireroringen (4. tollganger) også ~~benk~~romming.

2
21
kalt bonkrømming. Så har vi av samme type de mindre størrelser, såsom treroring (3 tollgange) 2.1/2 rums, og den minste nordlands-båttype 2-roring der også i daglig tale ble kalt Kjeks. Begge disse 2 siste, hadde 2 tollgange og førte vanlig råseil. De her 2 sistnevnte båter ble som vanlig brukt i hjemmefisket og forøvrig som færabåt fra gård til gård. I 1880/90-årene var her praktisk talt ikke veier i vanlig forstann, kun gangsti her og der. Det ble da båten som det eneste fremkomstmiddel der måtte til, når noe av betydning skulle føres eller hentes mellom bygdene.

I 1890 årene, eller rettere sagt i første del av 90-årene ^{kom} spissgattet såkalt listerbåt med sneseil. Der som seilføring hadde storseil, fok og klyver, samt toppseil eller som det i daglig tale kaltes som gaffelseil. Det var båter på størrelse fra 25 til 30/35 fot. Solid bygget og sjødyktig. Båten var rigtignok uten dekk, forgoldsvis dyptgående og gjennomgående gode seilere. Det var et stort fremskritt da denne båttype, der praktisk talt med et slag avløste nordlandsbåten. Da der ved denne båttype kunne drives fiske i større utstrekning og lengere tilhavs, ble det snart klart for fiskerne at skulle båten tjene sin virkelige hensikt måtte den bli større og med dekk. Allerede i årene 1895-98 var denne båttype gjort noe større og med dekk. I og med denne gode begynnelse var spranget ikke langt før man gik over til å anskaffe seg større ~~skøyter~~ havgående skøyter, spissgattet og kuttere med hekk, i størrelse fra 40 til 55/60 fot. Mens de tidligere sneseilere og nordlandsbåten var klinkede, gik man over å kravelbygge skøytene. Disse skøytene og kuttere ble for det vesentlige bygget i Salten (Rognan) og Ranen. Sist men ikke minst må nevnes den fremifrå Ibestadværing, Nils Skandfer fra Renså, der etter sin læretid hos den kjente skibsbygger Collin Archer Larvik, slog seg ned i Kulstadsjøen (Vefsen) hvor han etter datidens målestok gik igang med et større båt og skipsbyggeri. Han startet der omkring 100-årskiftet 1900/01. De nevnte sneseilere, såkalt listerbåttype drev Lofot og Finnmarkfise. På Lofoten med vekselvis line og garen, for de båter der passet best for garendrift. Besetningen bestod av fra 4 til 6 mann og for de der drev linefiske i Lofoten medbraktes slepebåt 4-roring nordlandsbåt. Det samme var tilfelle for Finnmarkens vedkommende, da der på den tid kun fiskedes med line og dypsagn.

(Juksa) I og med 100-årsskiftet, var det vesentlig dekkede seilskøyter en benyttet i fiskerinæringen på kysten helt opp til Fønmarken.

For nordlandsbåtens ulike typer var bemanningen fra 3 ~~til~~ 6 mann, hvorav den ene som hovedsmann. De øvrige mann ombord hadde sine bestemte ro og sitteplasse alt ettersom de rodde eller seilte, For fembøringen og åtringsbåten var plasseringen av mannskapet under seiling av betydning. Nermest hovedsmannen i bakrommet satt den såkalte bakromsmann, der sammen med hovedsmannen var de der under fiske hadde arbeidet med å sette og drage bruket, hviss det var line man benyttet, samt huke fisken når den kom opp til båtripen. Det øvrige mannskap skiftedes med andøvingen og for å holde båten i passende stilling i forhold til den vei bruket skulle settes eller drages.

Under seilas var det selvsagt hovedsmannen der hadde det fulle ansvar med alt hva der hadde med fiske, seilas og andre gjøremål i båtlaget. Under seilas i stormfult vær det hovedsmannen som hadde all kommando ombord i båten, og som sjøl passet styringen på båten, skjøtet (skautet)

Når der til tider under fiske i ukjent farvan, i mørke og storm, ble der holt rådslagning mannskapet imellom, men det var som regel høvedsmannen og bakromsmannen der til alle tider tok avgjørelsen. Ellers var det i den tiden, som regel dyktige og erfarne menn der skipet seg sammen i båtlaget, bortset fra første-reise gutten. Lottfordelingen blant mannskapet var 1 énn part pr. mann, samt 1 lott til den som eidde farkosten, (båten) når proviant og andre fellesutgifter først ble trukket fra. Likeså med den part første-reis gutten skulle ha 1/3-del eller 1/2- part alt etter guttens dyktighet og alder, Opplæringen i fisket gikk fra far til søn, uten noen nevneverdig skolering i driften for den unge mann der første gang skulle tilsjøss. I den gamle tid var der mange blant fiskerne der hadde sine merker og truer om forskjellige ting under fisket. Således måtte ikke båten vendes mot solen og hente det at den ble snud den gale vei, ble det fortgang med å snu den den riktige vei, altså med solen. Skårungens plikter og rettigheter var som regel hva foran er notert. Som skårunge ble gutten ofte satt på prøve ved å la seg lede til å hilse på en fjelltopp der bar et vanlig mann eller kvinnelig navn, til stor spåt og ergelse for den unge og tildels ærekjære mann. Hansing bestod som regel ved turens slutt i gave eller annet traktement til det øvrige mannskap. Som oftest bestod dette i tobakk, sigarer og en eller 2 drammer til var mann. Endnu den dag i dag forekommer at der hanses ombord i en eller annen form. Brennevinet er nok nu mer og mer forlat i slike situasjoner.

De kravellbyggede seilskøyter. Motoren kommer. Etter å ha driftet med denne siste gode og store tilvekst i fiskerinæringen frem til vinteren 1907/08 kom tanken på anskaffelse av motor mer og mer i snak blant fiskerne og det varte ikke lenge før der oppstod noen dristige karer der gikk igang med anskaffelse av motor. Der var allerede et par båtlag der anskaffet motor i 1906 senhøstes slik at båten var driftsklar til Lofotfisket 1907 men det var først sommeren og høsten 1908 at der likesom kom mere fart i tilgangen på motor. De første som anskaffet motor var 2 båtlag fra Ibestad kommune, Troms fylke. Da våre naboland Sverige og Danmark en god tid førut var kommet langt på vei i fabrikasjonen av div. typer olje og bensinmotorer, søkte agenter fra disse lande over til Norge, for som de mente at også Norge burde gå over til anskaffelse av maskinkraft i sine fiskefarkoster. Her må i første rekke nevnes et dansk motorfirma Isidor Nilsen vistnok fra Kjøbenhavn, sente en av sine medeiere i firmaet Einar Nielsen, oppover til Harstad hvor han slog seg ned som agent og verkstedholder for montering av de motorer han solgte. Ved siden av utførte han reparasjoner og delvis nybygging av fiskebåter. D a n som motoren kaltes var 4-takst solid og driftssikker, enskjøndt som følge av at fiskerne var ukyndig og lite vant med å stille en motor, oppstod som rimelig kan være mange ulemper der medførte stopp i driften som følge av at smøreapparatet ikke fungerte, vannavkjølingen der tildels kunne være både for meget og for lite. Således var det hyppig at det oppstod varmgang i de forskjellige lagre, krumtapp og aksling o.lignende. En annen dansk motor "Møllerup" 4-takst var en enda mere driftssikker motor enn "D a n" motoren kunne prestere. Denne motortype arbeidet seg godt opp og hovedagenten for Nord-Norge, skipsbygger N. Skandfer Kulstadsen

4

4

stadsjøen (Vefsen Helgelanf) der i seg sjøl var en utlært og faglig kyndig maskinman, gik denne motortype ganske snart foran Dan-motoren hva fiskeribedriften angår. Et annet firma Skandia fra Lysekil i Sverige opptok salget av motorer i Nord-Norge ved å etablere seg med daværende Harstad Mek. Verksted, nu Kaarbøs Mek. Verksted Harstad. Da dette verksted hadde en forholdsvis stor kapasitet i bygging og reparasjoner av alle slags fiskefarkoster og andre større motor og dampbåter. Verkstedet hadde en fra før rummelig driftskapital så det falt dette firma ganske lett å skaffe massesalg av motorer til fiskerne. Atter et annet firma i Sverige, uten at jeg kjenner firmanavnet fabrikerte en solid og serlig driftssikker motor, den såkalte "B o l i n d e r." motor. Denne motortype ble en ganske lang tid enerådende i Nord-Norge slik at de før nevnte motortyper måtte opphøre her i landsdelen, og ikke nu lenger er falbydende i markedet. Atter en annen motortype "Munchtel" fabrikkert i Sverige uten at jeg ft. kjenner til firmaet, har tiltrods sterk konkurranse fra norske firmaer holt salget gående, en døg i mindre målestok, da de norske motorer av ulike typer praktisk talt nu er enerådenden i landet.

Som det fremgår foran, så skal det hevnes ^{et} fiskerne i Skånland herred, ganske enstemmig skuttett opp om å gå til anskaffelse av motor i sine farkoster. I et såvidt ømtålig spørsmål der gjalt store investeringer der for det meste måtte skje med lånt kapital. En fiskeskøyte eller kuttertype på omlag 50/55 fot kostet i fullrigget tilstann med motor, seil 2- til 4 og delvis 6 doryer, omkring 12.000/15.000,- kroner. Da spørsmålet om anskaffelse av motor ble aktuelt samledes fiskerne seg til allemannamøte for rådslagning, da det viste seg nødvendig å ha ikke direkte drivende fiskere med som kautjonister for å kunne reise kapital. I det første motorår 1908 var det riktignok nogle få fremgangsrike fiskere der tok resikoen med anskaffelse av motor og som på forhånd hadde tjenlige farkoster for innstallering av motor. Her skal da nevnes endel foregangsmenn: Fisker og småbruker Karl Hansen, Isak Isaksen, (gårdbruker) Albert Isaksen, Karl Pedersen, Teodor Torbergesen, Hagbart Nilsen, Johan Hveding, Daniel Madsen, som noen av de første der anskaffet motor i sine farkos~~t~~ i Skånland kommune. Fiskerne der for det meste også hadde et lite gårdsbruk, å støtte seg til, var ellers uten nevneverdig formue, samtidig som gården førut delvis var belagt med lån. Det var jo ellers ikke til å undgå at der reiste seg ganske sterke motsigelser ved å gå til låneopptak om det over hode kunne fås, da som det ble hevdet at fisket ikke ville tåle så store utgifter og bekostninger ved anskaffelse av motor i tillegg til den gjeld en hadde fra før ved anskaffelse av båt. Enkelte sterke røster blant folket gikk også ut på at motorlarmen vilde skremme fisken og dermed ville sette bomm for drift med motor i fisket. Det gik dog ikke lang tid før det ble alminnelig kjendt og vurdert at motor i fiskebåtene vilde bli en absolutt nødvendighet slik forholdene på sjøen og i fisket hadde utviklet seg. Da anskffelse av motor var en ganske kostbar affære i tillegg til anskaffelse av farkoster, -sjødyktige båter der kunne avgi tilstrekkelig plass(rom) for motoren, olje og vanntanke. I den første tid da opfatningen var den, at motoren der var av forholdsvis mindre type fra 6-8-10 HK. skulle tjene som hjelpemotor i motvinn. idet seilføringen den første tid var som vanlig, og som en antik måtte be-

14651

holdes for fremtiden. Imidlertid så gikk det ikke så lenge før en så det slik at den anskaffede motor var for liten, fremdriften ble for svak serlig i motvinn og storm. Det ble likesom en kappestråd om den som kunne ha større og bedre fart. Når så en gik til å skifte motor, ble det snart en nødvendighet for alle der ikke kunne holde "farten" å skifte den gamle og kjøpe ny og større motor. Det ble en kostbar affære for fiskerbefolkningen der allerede på forhånd var mer og mindre gjeldbunden. Når først en båt-eier hadde skiftet motor, måtte andre følge etter, idet den som hadde den beste farkost og sterkeste motor, kunne samle det beste mannskap i driften til sin båt. Det var som vanlig i dekkede båter at motor ble anskaffet. Var det en passe stor og sjødyktig apen båt, ble under tiden en slik båt også satt motor i. Det var som før sagt i styggevær, motvinn og trange farvann at motoren viste seg å være uovertruffen som fremkomstmiddel i alle forhold i fiske, fangst og anne/drift på sjøen. Det kan nevnes at det kun var en skjelden gang at motoren måtte skiftes ut på grunn at den ikke egnert seg som motor i fiskerbåt. Fiskerne hadde en på den tid god tilpasningsevne til å greie ut med de forskjellige vanskeligheter der kunne oppstå, hvilket igjen viste at det kun gik forholdsvis kort tid innen den alt overveiende del av fiskerbefolkningen mestret behandlingen av motoren gjennomgående meget bra helt fra starten av. Fruten enkelte mindre tekniske endringer der ble nødvendig i motordriften, f. eksp. anskaffelse av travers oppe ved godset på mesanmasten for bedre å anbringe talje for opptak av dory eller annen mindre hjelpebåt under fisket. Lanterneføringen i mørke var stort set den samme som tidligere for seilskøyter. En annen og mere betydelig forandring ombord i båten, var at der i rommet hvor motoren ble plassert måtte skjæres tilsvarende større åpning i dekket, hvorover der ble bygget keising med dør eller luke ned til motorrommet. Styreanordningen var som regel plassert akterom mesanmasten med en passende fordypning i dekket, men da motoren kom, ble der ^{der} kahyttaket og delvis over motorkeisingen bygget styrehytte (rorhytte) På de større båter ble der i og med oppbyggingen av rorhytte plass også til en mindre besikk for karter og i navigeringen. Desuten ble det vanligvis skiftet over til å bruke patentankere i stedet for stokanker. Motoren drev ankerspillet, hvorved anker og kjetting, taug og taljer ble innhevet ved bruk av motoren. Som en vil forstå ble arbeidet ombord lettere. I stille vær når man skulle ut på sjøen var det som regel å gå i småbåten eller doryen for å taue eller som det vanligvis kaltes å buksere båten ut og opp i havn i stille vær, når seil ikke kunne benyttes. Det må således erkjennes at motoren fra første stund ble til stor nytte på alle områder, så driften på sjøen kunne skje snarsagt til alle tider når veiret var lagelig. Manskapet ombord ble det vanlige i antal som før, men hadde den fordel at fisket kunne utstrekkes lengere ut på dagen enn hva tilfellet var med seilfartøyer. En mann ombord ble utlært til å passe motoren og ellers gik høvedsmannen til hånd i et og alt som forelå under driften. Ellers var arbeidsfordelingen ombord i alt vesentlig som tidligere. Da motoren kom ga den sjangsen til at serlig unge og driftige menn fik lyst å drive sjøen i langt større utstrekning en tidligere. Eldre folk hadde ikke noe i mot å skipe seg med unge og driftige høvedsmenn, og fiskere der alt hadde tenkt å legge opp gik på-

6
ny ombord og var med i fisket, men driften ble harere med tiden så det krevdes forholdsvis unge og kraftige menn ombord. Det gikk ikke lang tid før det ble alminnelig antatt, ^{at} motor var en absolutt nødvendighet ikke bare i fiskeriene, men i all annen transport på sjøen. Det gikk heller ikke lang tid før man tok motoren til hjelp i landvars arbeid, såsom til trekkeverk, sagbruk o.l.

Det er idag å merke med velbehag, hvor framsynt fiskerne alt var i den for ca. 50-år siden da motoren kom - og hvor forholdsvis snart fiskerne kunne mestre situasjoner der til stundes kunne se ganske håpløs ut.

En vil sluttelig beklage at nærværende oppsett er springende og lite sammenhengende i formen, hvilket dessvære skyldes at jeg har vært sterkt opptatt hele høsten etter, og blir det helt frem til jul. På etterm vinteren vil det bli noe romsligere så jeg for anledning å hefte meg mere med disse saker.

D.s.

*Tovik Inn 12. Novbr.
1959*

14651