

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

Emnenr. 70.

Fylke: Hordaland

Tilleggsspørsmål nr.

Herad: B ø m l o

Emne: Fra ROBÅT OG SEIL Til
MOTOR.

Bygdelag:

Oppskr. av: Johs. Tvedt

Gard: Vorland

(adresse): Bømlo

G.nr. 59

Br.nr. 36

A. Merk av om oppskrifta er etter ~~egne~~ røynsle. Egen og samtale med

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

født 1883 skipper Sigve Øritzland - og gbr. og fiskar Størk Størksen
Begge adr. Espevær. *født 1876*

SVAR

Han som svarer på Emne nr.70 er født 1883. Det blir derfor omkring århundre skiftet (1900) og nærmeste år utover jeg skriver om, og det med personlig kjenskap, fordi jeg har vært med i all slags fiske - fra hummerfiske til makrelldørging i Nordsjøen.

Første gang jeg deltok i vintersildfisket var i 1898.

I.

Fiske med landgarn. (nær land).

Fiskebåtene, som bruktes her, var bygget i Hardanger. En mindre båt (småbåten) til å sette ut garna med og annet forefallende. Dette var nærmest en stor færing cr. 18 - 20 fot lang.

Og så hadde man fiskebåten (Storbåten), som bruktes til å dra inn redskap (garna) og fangst på. Storbåtene kunne variere i størrelse. De kunne laste fra cr. 40 til 50 mål sild (1 mål var $1\frac{1}{2}$ hl) Men der var fiskere sørfra (Åna-Sira og Vestagder) med såkalte Listrebåter, som lastet 60 opptil 80 mål.

Var det stille vær ble det en slitsom jobb å ro storbåten til setteplassen, der garna skulle drages. Foran lasterummet var to ro-rom med plass for to mann med hver sin åre i hvert rom. Det ble fire roere, og den femte (høvedsmannen) i bakrommet (aktenfor lasterommet) passet roret og skuta (skyvde) med en åre. Det var 5 mann i fiskelaget.

Som regel var det vind, og da bruktes seil. I maks- vær var det lettvent og greit å seile. Men var det storm kunne det gå på livet løst, for å berge garn og fangst.

Jeg husker en morgen i febr. 1900. Vi hadde satt garna ved Røværsholmen. Det var storm av SV. Komme på setteplassen måtte seilene låres og årene tas fatt, for å prøve å få båten til garna. Men stormen var så svær, at båten ville reke på land, trods vi rodde så blodsmak kjentes i munnen.

Men ved å la det drive noe sidelangs, nådde vi så langt at høvedsmannen fikk slengt båtshaken om vaklina og båten hang etter settegarnlina. Så var det å hale inn lina - 30 favner reising (iletau), som garna var festet til.

Vi hadde trinse (blokkskive) på bauen, men det var ikke tale om spill (vins). Det var å slite alt vi kunne og så fort som mulig. Og da ilen (stor stein) var lettet fra bunnen, var det å legge seg på årene, for å hindre

~~Forsøksbåten~~ båten fra å reke på land. To mann med årene og de tre andre mann halte inn garna.

Det var et hardt slit, men vi fikk da berget båt og redskap med 15 mål sild som fangst.

Slik var det ofte, og det var så dagligdags, at ingen ante at det kunne bli anderledes.

Når så fangsten var solgt og garna satt ut til fanget for neste natt, så var det å komme seg ombord i losementa.

Vi hadde en skøyte (nærmest en stor dekket båt er 30 - 40 fot lang) til losji. Det var vårt "hjem" mens vi var på fiske. Der kokte vi, der spiste vi og der sov vi - og der oppholdt vi oss ved landlige under orkansvær.

Der var hus forut (lugar) for to mann og akterut for tre mann. Jeg var forut, og der var skotveggen (panelingen) så glissen, at jeg satte tollekniven mellom panelingsborda. Men så var jeg sterkt forkjølet (hoste og snue) under oppholdet ombord.

Vi reiste på fiske (til Utsira og Røvær) i midten av januar og sluttet i første halvdel av mars (1900). Da hadde vi fisket for godt og vel 2000.kr. (Og vi var med beste (heldigste). Ellers gikk det på fra 800 kr. til 1500 kr.

D e l i n g a v U t b y t t e t .

Båter og redskap tok halvdel. Den annen halvdel ble delt likt mellom oss fem mann. Basen eiet båter og utstyr og tok intet for basjobben. Jeg var lotmann (med bare vetterne) og fikk altså kr.200.

Men en ordentlig dress kostet 50 kr. og et par gode sko 15 kr. , så jeg var vel fornøyet.

Noen opplæring i vanlig forstand fant ikke sted. Når unggutten kom med, så var det ved det han så og hørte han lærte og samlet erfaring. All opplæring var ved å praktisere på stedet.

Ellers rådte familiere forhold. Der ble samsnakket mellom de eldre erfarne om, hvor man skulle reise og om hvor man skulle sette redskapene o. s. v., men basen gav ordenen.

Jeg vil ta med et minne fra 1899: Vi var bare 3 mann på en 18 fots åpen båt og kom til Røvær. Det var vanskelig å få tak over hode (losji). Men endelig fikk vi da plass på en stuele (loftsal). Der var 20 mann før oss, så nå ble vi 23. Der ble lagt havrehalm utover golvet til natten. Og så var det å legge seg i halmen med sine medbrakte sengklær overseg. Der lå vi tett sammen "som sild i tønna". Der var ikke en ledig plass på golvet. Om morgenen prøvde en å tende enfyrtikke for å se på klokken. Men stikka ville ikke ta fyr. Det var som om den var blitt fuktig. Da var det et "lyst hode" som sa: Prøv å få opp døra. Døra kom opp og fyrstikka tendt ø- og nå brant den.

Fiske med drivgarn.

Til drivgarnsfiske, som tok til straks over nyttår, bruktes dekkede havgående fartøy (skøyter og kuttere) 30 til 50 tonn. Noen brukte engelske trålerkuttere eller silde drivere, som var innkjøpt fra England.

Den tid seilte man utover havet nord-vest av Utsira noen mil på sjø, og satte garnlenken på cr. 40 garn. Om været tillot det, så lot man lenken stå til utpå morgensiden, og så drog man garna inn og seilte til Haugesund med fangsten. Men tenk for et slit. Først å hale inn

kabel og lenk, ofte i frisk kuling og stundom i storm, og så det meget anstrengende arbeid og riste silda av garna mens man seilte innover til Haugesund med fangsten.

I noen av de innkjøpte engelske fartøy var der innsatt donky (kullfyrt dampkjel), som drog inn kabelen som garnahang i. Men enkelte norskbygde fartøy var nå blitt satt donky inn i. Donkyen var et betydelig framskritt til avlastning i slitet. Foruten å dra kabelen som nevnt, kunne man gå til spillet (vinsen) med faller, når det skulle seil og til å teite trosser med under fortøyning m. m.

Det kunne, som nevnt, være strabasiøst og hardt slit i storm. Men i pytt-stille vær var man helt hjelpeløs. Da kom man ingen vei. Bare drev (rek) med strømmen.

Det hendte nok flere gange, at man ikke kom tillands med silda den dag den var fisket, og da måtte man bare sette ut garna der fartøyet lå når det kveldet - og håpe på seilevind neste dag. Heldigvis var det sjelden det var pyttstilla dag etter dag.

Derimot hendte det ikke så sjelden, at det kunne være vindstille når fiskerne lå utlosset i byen, og ikke hadde seilevind til å komme ut på fiskefeltet. Dersom de da hadde et lite håp om, at der var fangst å få, så tok se slep (taubåt) ut til fiskefeltet. En slepebåt tok gjerne en hel flotilje på 8 - 10 fiskefartøy o. m.

Savnet av mekanisk drivkraft i fiskefartøy ble mer følelig.

Utbyttet av drivgarnfiske ble delt med 35% på folk (7 mann) og 65% til fartøy og redskaper.

A n d r e f i s k e .

Etter vintersildfiske var det å få korn(havre) og poteter i jorda, og så var det makreldriving (i mai).

Der var så et lite opphold, og da tok man tyngste del av slåttonna (resten måte kone og barn ta seg av). Og så ut på M a k r e l l d ø r g i n g i Nordsjøen omkring 15.juli - til bort i september.

Men skulle vi følge fiskeren gjennom hele året, er jeg redd det ville føre for langt. Det kunne bli en bok av det.

Dere spør Om truer og merker man hadde. Til det kan jeg bare si, at det var ingen som trodde på slikt. Det var et tilbakelagt passert tids-avsnitt, da jeg kom på fiske.

Og så over til

II.

M o t o r e n .

Dette å komme fram og tilbake til fiskefeltet i stille vær var et særlig problem. Å ta slepebåt var dyrt - og slepebåt var ikke alltid "for hånden", når man hadde mest bruk for den.

Nei, egen maskin - det var det man skulle hatt.

En av de mest (absolutt den mest) foretaksomme mann i Bømlo på den tid (omkr.1900) var B e r n e r Gabrielson G a r v i k som bodde på E s p e v æ r.

Etter konfirmasjonen reiste han tilsjøs med seilskuter i flere år, og ble en meget flink sjømann (ble det sagt). Han var født på Espevær 1864, og var hele sitt liv en uredd foretaksom optimist. Døde 1945 ? på Espevær.

Han disponerte en hel flotije av fiskefartøy. Drev salteri og Ishavsfangst. Han drev trelasthandel og trandamperi m. m. Under første verdenskrig kjøpte han et Dampslip S/S Malulla. Men det gikk ikke bra. Det ble økonomisk knekk for ham.

Han (B.G.) giftet seg i 1892 med en dame fra Fredrikstad Frk Oleanne Kristiansen. Under et besøk i Fredrikstad hadde han fått høre, at i Danmark var noen som hadde satt motor i fartøy istedet for dampmaskin. Dette måtte være noe å ha i fiskefartøy. Resolutt reiste han over til Danmark.

Etter hjemkomsten fikk han andre også interessert. Og det førte til, at han og 4 andre gikk sammen om å bygge et fartøy til å sette motor i. Fartøyet ble bygget på Løvfallsstranda i Kvinnherred og fikk navnet "A l f a"

Alfa var på 50 tonn brutto, og der ble innsatt en 4-takts A l f a - m o t o r på 20 hestekrefter innkjøpt fra Danmark. Sikker pris har det ikke lykes meg å få oppgitt, fordi alle parthavere er døde.

Pengene ble skaffet ved banklån.

Dette var i 1902.

M/k "A l f a" ble sendt på Islandsfiske og ble bestemann av alle ilandsfiskerne det året. Så man fikk både glede og utbytte av motoren med en gang.

Dette satte fart i motorkjøp. Berner Garvik eiet sammen med sin bror O l e G a r v i k, en Listerbygd skøyte 40 fot (15 - 20 tonn). Og i denne skøyta som het "G a r v i k" ble nå satt inn en 12 hesters Paragonmotor. De reiste til fiskeværet og kjøpte sild av garnfiskerne og reiste til byen og solgte siden med god fortjeneste, mens andre oppkjøpere lå og drev i svartestilla.

Men i årene nå framover ble det kostet motor i båter og fartøyer så å si "på løpende bånd", og særlig etter at M. Haldorsen & Sønner i Rubbestadneset var begynt å lage Wichmann motorer. Så da verdenskrigen brøt ut i 1914 kan en si, at det var vanlig å hå motor i fiskefartøy og båter.

Disse første motorene var nok ikke så fullkomne som de ble senere, men de arbeidet bra, når de ble behandlet *av* kyndige folk. Men de som stelte med motoren hadde ingen opplæring - bare prøvde og eksperimenterte seg fram til erfaring. Intet under at i denne første tid lå ofte motorfartøy og drev hjelpeløst.

Men heldigvis hadde man alltid seil, som kunne heises, når motoren stanset, så det hendte sjelden ulykker.

Men det kunne være temmelig irriterende, når motoren stoppet, for det hendte rett som det var i førstning^{er} for mange. Før nevte O l e G a r v i k, som var en meget pålitelig troværdig og avholdt mann, en gang motoren stoppet, så irritert, at han "føk" mot maskinisten og sa:

"Du får han ikkje til å gå. Men finn morkerten (slegge) til meg, så skal eg ordna dette skrapet". De som kjente Ole godt, sier at det var ikke tom trussel. De er forvisset om, at dersom han i det øyeblikk hadde fått slegga i hånd, så hadde motoren sporenstreks blit knust.

Motor var hjelp.

Til å begynne med ble motoren nærmest regnet for hjelpereidskap for seilaxsen. Man kostet jo full seilrigg til fartøy som man satte motor i.

Men etter hvert som motoren ble mer og mer drifts-sikker, så ble det ene seil etter det annet sløffet. Bare fokka forom mastera og et treiseil (sneiseil) bak mastera ble beholdt i mange år framover.

III. Etter motoren kom.

Det tok sin tid å leve seg inn i de forhold motoren skapte. Vinden kostet jo ingen penger. Men som det ble sagt: "Skal du nå løysa fartøiet, så kostar det pengar. Om du intet fiskar, så må olja betalas likevel."

Selv hørte jeg en fisker (Hans Tollevik) i 1921 sa: "Før motoren kom, var det rå å tena pengar. Etter motoren kom er det i allfall blitt mindre fortjeneste."

I dag ville nok både han og alle andre uttalt seg omvendt.

Der er alltid pesemister, og de var frampå også mot motoren. Den var intet mindre enn livsfarlig i pålands-vær og i trange farvann om den stansa, ble det sagt.

Det ble også sagt, at motoren skremte fiske og særlig silda. Men fiskerne fant snart ut, at om de lå med maskinen igang for kasteplass, så kom silda likevel på kasteplassen. Og da ble skremslerne nytteløse. Mørke spådommer og negativ kritikk av motoren forsvant litt etter litt.

Med hensyn til antal mann ombord, så er mannskapsstyrken den samme som i seiltiden, men motoren har lettet slitet umåtelig for mannskapet. Og fortjenesten (alt tatt i betraktning) betydelig øket takket være motoren.

S n u r p e n o t a .

Jeg kan ikke slutte av uten å nevne, at motoren gjorde mulig en ny fiskemåte - det såkalte snurpefiske.

Her begynte man først i 1903 med snurpenot, som skaffer meget sild. Men derved ble prisen pr ~~100~~ mål trykket ned. En dag med rikt fiske kunne prisen pr mål være nede i 1 -en- krone. En dag med lite sild kunne prisen komme opp i kr.4. - til kr.8.- for målet.

Hr. skipper Sigve Øritzland (76 år) adr. Espevær var i 1910 skipper på snurpebåt D/S Kvaløy. Han opplyser, at i 1910 leverte han en sildelast på 700 mål for litt mindre enn kr.1200.- Gjennomsnittsprisen han fikk det året var kr.2.- pr mål.

Men i 1916 (krigstid) solgtes sild til 50 kr., 90 kr. og 105 kr. på en og samme dag fra morgen til kveld forteller Størk Størksen (83 år) adr. Espevær. *(pr. mål)*

Utbytte av snurpefisket ble fordelt med 33% til mannskap (15 mann). Bas hadde 3 - (og enkelte 4) luter (loter) og dertil fri kost. Skipper hadde 5% av brutto fiske og ~~utbytte~~ dertil fri kost og hyre (kr.100.- pr måned). Fri kost hadde også maskinist og stuert.

Båt og redskap hadde 67% ÷ den frie kost.

.....
Det kan sies, at stort set var tiden fra 1890-åra og utover til krigsutbruddet 1914 jevnt og smått oppadgående økonomisk for fiskerne, som var vant med elendig økonomi og måtte resignere og klare seg med litet.

xxxxxxxxxxxx