

Emne nr. 70.

1

Gårdnr. 46 les. nr. 5. i Hareid.

Hjeldeleir Sunnm. historisk bys nr. 1959
og Odd Vollen: "Omlegging av fisket
på Sunnmøre".
Og munnleg tradisjon.

Frå robåt og segl til motor.

Når eg i dette emnet skal gi ei utgreiing om utviklinga i fiskeriet fram til den tida då motoren rådde grunnen så å seie åleine i alt fiske, både ute på opne havet og innunder kysten, så vil eg gjere merksam på at ~~de~~ det gjeld berre for vår bygd, Hareid herad, med dei tre sentra: Hareid, Hjørungavåg og Brandal. Stort sett kan der vere mykje likskap i denne utviklinga i fiskeriet mellom dei ymse bygder på ytre Sunnmøre. Men der er også så mykje skilnad, serleg etter 1890 at ein kan ikkje seie at slik fiskeriet tok seg fram i ei bygd, slik arta det seg også i dei andre. Utgjennom tida frå 1890 og fram til første verdskrigen synte det seg tydeleg skilnad på båttyper og arbeids- og fangstmåtar i dei ymse bygder.

Dei mange store nausta som sto ned med sjøen rundt Hareids-vika for 60-70 år sidan fortalde si soge. Her drog dei storebåtane fram når fiskja var slutt i april månad. Først var det den gamle sunnmørs-otringen. Og den var her vel nokre av også i vår bygd. Den båten hadde ei mast og råsegl, og var kring 24 alner lang med fem årepar.

Kor mange her var i Hareid av denne eldste båttypa sunnmørsotringen er det uråd å seie sikkert. Heller ikkje kan noko sikkert seiast om storleiken av båtane, men den vanlege otringen var kring 24 alner.

Men litt etter kvart vart denne eldgamle typen skift ut med möringsbåten. Han var djupare og meir oppbygd enn gamlebåten. Men største skilnaden og den mest radikale forandringa var at no fekk båten to master og ei heilt anna seglföring. Før var det berre eitt segl på storebåten. No vart det fire segl, fokk og klyver framfor stormasta og storseglet attanfor, med mesanseglet på bakmasta. No fekk dei ein tryggare og betre båt.

Dette var i 1870-åra og frametter til 1890. Men ikkje alle var like snare å ta etter det nye. Ein kunne sjå den gamle sunnmørsotringen med råseglet heilt fram til 1890. Men den nybygde möringsbåten med latin- og gaffelseglet sigra tilslutt, etter ei tid av 20 år her i bygda.

15192

Men korleis var det med storleiken av båtane her i vår bygd. Ein gamal gardbrukar og fiskar (fødd 1864) fortalde at han helst var av den meining at vi her i bygda ikkje hadde så mange av dei størstse båtane. Korkje av den gamle otringsbåten eller av möringsbåten. Det var helst seksringen vi hadde, meinte han. Altså ein båttype på kring 20 - 22 alner. Eg er også helst av same meining. Og dette galdt både den gamle typen med råseglet, og seinare når vi fekk möringsbåten. Men her var også båtar av otringsstorleik 24 - 26 alner, med fem årepar.

Bygda vår ~~å~~ ligg slik til at utroren på fiskeplassane fall lang og tung. Difor vart det nokså tidleg på 1860 1800-talet vanleg at dei fleste av båtane som høyrde bygda til la seg ut i utvara til fiskjes. Då fekk dei kortare ror, og det fall ikkje så tungt som når dei skulle ro heimatt kvar kveld og utatt i gryotta. Men dei som rodde slik til og frå kveld og morgon drog ikkje så langt ut og hadde mindre båtar enn dei som låg lenger ut i havet. - Brandal ligg nærare til. Dei for heimatt kvar kveld.

Möringsbåten ~~\$\$\$~~ Otringen.

Han hadde desse roma: Framskuten, Kjemperomet, Hansromet, Storesiglå, Lisjesiglå og Bakskuten. Dette var otringen med fem årepar. Seksringen med fire årepar var eit rom mindre.

I kjemperomet heldt kjempemannen til. Der sto han og drog garna. To mann tok ut fisken og to andøvde. Tre mann sto attanfor og greidde setninga etter kvart om veret var fint så dei ville setje utatt. Kvar heldt seg på sin plass og sitt rom, både når dei rodde og når dei siglde. Og under segl når han friska på og det var alvor, då skar høvedsmannen (han som styrde) i : Kvar passe sitt !

Når dei kom i land var det ikkje så nøye. Alle var like og visste kva dei hadde å gjere. Men han som "heldt ute båten" (høvedsmannen) var den som hadde ansvaret, og som vel hadde siste ordet når det var usemje om eitt eller anna.

Det var vanleg med 7 - 8 mann på ein storebåt. Av desse var det ein leigdemann inne frå fjordane som oftast i eldre tid. Han var festa på løn. 40 - 60 kroner var vanleg i 1880-90 åra. Leigdemann-systemet

var eldgamalt her i desse kystbygdene. Då kom dei unge karane inne frå fjordane ut til Ålesund, og dit kom båteigarane og så vart det akkordering om løn og vilkår.

Utanom leigdekaren var det lutsystemet som rådde. Kvar mann hadde ein lut, høvedsmannen som dei andre. Men båten hadde også ein lut. Fisken vart så delt etter dette systemet, og kvar turka sin fisk. Og leigdekaren var alle med om å betale det han skulle ha.

Kvar mann heldt vegn sjølv, stelte og heldt henne i stand. Ei gong utpå våren når fisken var turr, var det å fløte trereringen eller storefæringen og fare til byen å selje fisken. ~~dei komme seg~~ ~~ei~~ *dei* slo seg fleire i lag med klippfisken på ein båt. Då kunne ein bitteliten lommespegel til 15 øre vere ei storfeld fiskje-gåve, *for ein gjettinge.*

Opplæringa av dei unge var ikkje på annan måte enn at 15-16 åringen fekk vere med anten som to-garne-mann (han fekk ha med to garn i lenka) eller han berre var med utan noko løn eller del i fisket. (Helst slike som var med han far eller ein bror eller ein annan slektning.) Ordet "skårunge" er ikkje kjent her på Sunnmøre. Det høyrer nordlendingane til. Næmingane som tok til ombord i ein storebåt måtte vere med i alt vanleg arbeid som dei andre, når det ikkje var tyngre enn dei greidde det. Dette med hansing for den yngste ombord er nok kjent her, helst frå skøytetida, men var sjeldan eller aldri brukt.

Trur ikkje dei unge vart opplærde etter nokon fast plan. Dei kom snart inn i arbeidsrytma og gjorde ~~arbeid~~ arbeidet som dei andre karane, både ombord og på land.

Ein 84-åring fortalde dette : "Han far vart sjuk og måtte slutta fiskja. Første fiskja mi fekk eg låne vegna hans far, og han fekk pengane eg fiska for. Andre fiskja mi fekk eg båten." (Det vil seia han fekk den luten av båten som faren åtte.) Ungguten 16-17 år gamal var fullverdig mann på 2 år i fiskja. Men han var ein stor og uvanleg kraftig kar. Skikkar og truer ombord og i land i fiskjetida var der nok av. Og mange slag merker dei tok seg lærdom

og varsel av.

Det skal også nemnast at det var ikkje berre karfolka som sleit og streva og hadde æra for ei god fiskje. Kvinnfolka og fekk sin fulle lut av dette umåteleg slitsame yrket. Når karane kom til lands kasta dei fisken opp i fjøra så pass langt fram at ikkje sjøen skulle fare med han på floa. Så var det kvinnfolka sin tur. Unge gjenter og gamle kjerringar bar og drog den tunge torsken nedanfrå fiskedungen og fram i naustet. Og nausta stod langt framme på land, for dette var ikkje inn i ein still fjord, men tett utmed havet der "ho gutina" (tungalda) drog.

Så var det for kjerringane å stå opp i kalde naustet å sløgje og flekke torsk for torsk. ~~U~~ Oftast var det ein av karane som salta i lad. Eit hardt og ufyse arbeid, med slog og gor opp i andlet og hårgard. Men trøste oss, sa ho mor, om vi drølte på og ikkje var på pletten når karane kom til lands. Då fekk vi høyre dei : Kva i all verda vi var forkava med som fekk halde oss på turre landa. Dei var ikkje nådige karane, sa ho mor. Der ^{stod} ~~stod~~ desse slavane ~~xxxxix~~ med stakk oppi naustet og veit ikkje om noko betre liv. Og spør om der er humør. Aldri har orda og replikkane kryssa lufta så sjøsalta og friske som mellom kjerringane attmed sløggjarbenkanen i dei dagar antan det var ute på Flø, nordi Furkenholmen og Hustruhamna eller på dei store sjøbudene inne i byen. Men mang ei helse låg att etter dette umenneskjelege slitet i fiskjetida både for kar og kvinne. Sveitning attmed årane i andror mot straum og skavl. Og så skjelte og frysing etterpå. For kvinnene var det å få frå seg fisken om det leid langt på kveld. Så oppatt i garden og ta fjøs og krøterstell etterpå.

Når det leid ut i 1870 og 80åra vart det meir og meir slik her i vår bygd at til større otringane vart til tyngre vart dei å ro, og då var det best å legge seg til fiskjes lenger uti øyane og kome seg nærare havet. Då var det mange som la seg til fiskjes utå på Ulstein og Flø. Det kunne vere slike som åtte båtar. ~~Da~~ Reiste ~~da~~ ut og leigde seg både losjihus og naust med salteplass. Eller også fekk dei plass som luta fiskarar utan at dei åtte i båtane. Alle her ifrå vår bygd som låg til fiskjes i grannesokna på Flø og Ulstein

dreiv med garn. Der var omtrent berre garnbåtar der ute. Men like mange av dei som låg til fiskjes frå Hareid drog nordover, Låg nord i Furkenholmen og Valkvee, og i Hustruhanna på Valderøya. Vi Hareidsdalingar delte oss altså nokolunde likt mellom nøre og søre Sunnmøre i fisketida utetter i siste halvparten av 1800- talet.

Men vi brukte ikkje same sort vegn der vi låg til fiskje nordom og sørom Breisundet. Dei frå Hareidsokna som beitte på søre sunnmøringane si fiskemark brukte berre garn. Men dei som låg nordi holmā og i Hustruhanna var snørebåtar. Dei brukte berre rykken.

Brandalingane dreiv visstnok alltid heimanfrå.

Fisket med rykk var mykje billegare i drift enn med garn. Det var berre eit snøre med blystein og så rykken. Det var to krokjar smelta saman med bly slik at dei peika kvar si lei. Dette vart fira ned i sjøen ei 30-40 famner etter som fisken sto til. Så var det å rykke opp og ned. Som sagt eit billegt fiske, men mykje hande-slit.

Det kan også nemnast at mange båtlag i allfall i tida før 1870 rodde heimatt kvar dag. Ein mann frå Hjørungavåg bodde fram på Ulset fire-fem kilometer frå sjøen. Han sto opp så tidleg om morgonen at han lappa eit skopar før han gjekk den nesten halve mila ned til sjøen. Så rodde dei "utom land", og drog og sette garna, og kom innatt ~~tillands~~ i Lievågen

til Kuelstis. Det kunne vera opp- til 2 norske mil i ro: stilla eller sigle om vinden var lagleg. Så var det marsen fram til heimen på Ulset attpå. Yunge avna venta enn at alle atringafiskarane frå Harnis og Hjørungavåg (Lievågen) tilbært lått legge seg i i "bera", nærare fiskeplassane.

Fiskebåtar med dekk.

Det var ikkje berre overgangen frå den gamle ottringsbåten og til møringen som særmerkte denne tida. Der var også noko anna radikalt nytt i emning. Deintok til å legge dekk i dei åpne båtane. Og dei tok til å bygge store skuter med dekk.

Utetter 1880 og 90-åra vann dekkafarty meir og meir inngang i fiskeflåten. Dei skapte ei glansperiode for segla som vi ikkje hadde sett maken til før. Det var store skøyter frå 30 til 40 tonn. Og det var mellomstore skøyter frå 20 til 30 tonn, og dekksbåtar på 14 til 15 tonn. Desse mellomstore skøyter og dekksbåtar hadde vi mange av i 1880-åra og fram til 1900. Alt i alt hadde vi vel då ei 14 - 15 skøyter og dekksbåtar i Hareid, ~~og i Hjørungavåg.~~ ^{herad.}

I 1879 vart det skipa eit aksjeselskap i Hareid og Brandal. Dette selskapet fekk bygt ei storskøyte som fekk namnet "Nordeggen" og var på 38 tonn. Ole J. Teigene var med i dette selskapet frå Hareid, dei andre var alle frå Brandal. ^{Talgren} ~~Teigene~~ var forretningsmann og litt av ein spekulant attåt at han var stor gardbrukar. Difor var det vel han som var primus motor med å få igang dette selskapet. Dei andre, dei som var frå Brandal, var fiskarbønder eller unge søner frå gardane der den gamle fiskarbonden hadde drive med åpen båt frå gammalt av. No ville dei prøve det nye som alt hadde vore drive i mange år frå Ålesund.

Selskapet vart ikkje gammalt, berre 2 - 3 år, så vart det oppløyst og skuta seld til ein fiskegrossist i Ålesund. Dei fekk det ikkje til å løna seg. Det såg ut til at det var dei mindre skutene som greidde seg best.

Utetter 1890-åra vart skøytene og dekksbåtane ein hard tevlar med ottringane om ungdomen i fiskaryrket. Det vart som ei motesak mellom dei unge gutane å ta seg skøyterom. Det var hyggjelegare å koma seg ned i ein lugar enn å site våt og frosen i ein åpen båt ute i ville havet. Meir fortieneste kunne dei også rekne med for skøytene for vidare ikring og dreiv mesteparten av året. Og ~~dærtil~~ så låg der nok litt av sosial framdrift også attom i tankane.

Det vart litt skilnad på ein stakkars åpen ottringsbåt mot ei vakker skute med store segl. Som ein 83 år gamal fiskar sa: "Eg hadde sett meg at eg skulle ha meg blå-

trøye og skyggehue, og difor tok eg meg rom på ei skøyte. Slik var synet mellom dei unge fiskarane. Dei mellomstore og små skøytene og dekksbåtane dominerte i fiskerinæringa i Hareid-sokna, Heile tiåret frå 1895 og til 1905. Men der var også mange, serleg mellom dei eldre fiskarbøndene, som dreiv med ottring. Ein gamal fiskar og gardbrukar frå Ulstein fortalde meg eit lite tidsbilette frå midt i 1890 - åra: " Eg har eit barne-minne om eit ottrinslag eg såg. Dei kom og gjekk gjennom bygda vår. Mange Hareidsdalingar låg til fiskjes ute på Ulstein og Flø. Dei reiste oftast heimatt kvar eller ~~xxx~~ annakvar helg. Dette var ein laurdags ettermiddag. Det ~~k~~ låg mykje snø, og vegane var ikkje brøtte. Der kom karane gåande i gåsegang den eine etter den andre, og slik hadde dei gått ei mil inn til Ulsteinvik. Før dei kom seg over ~~xx~~ eidet og nord i dalen vart det ei mil til. To lange mil heimatt i helga, og dei same milene utatt til båten og losjiet søndag kveld. Då bar dei med seg mat og anna dei trongde for veka. Slik sleit ottringsfiskarane seg fram så mang ein gong. Men dei som låg til fiskjes nord i øyane, Furkenholmen, Valkvæet og Hustruhamna, dei slapp å gå. Dei laut ro i svartestille eller krysse seg heimatt mot straum og vind. Kvifor skulle dei støtt heimatt desse lange vegane ? Ja, det kunne vere så mangt. Som han sa han frå grannegarden som hadde skrive seg til alters : " Dokke må gjere vel å ro meg heimatt i morgon. Eg har skrive meg inn og kan ikkje forsøme altergangen." Dei sleit og rodde over Breisundet og søretter langs dei lange strendene. Då brast det for ein av karene : " Her skal me site og slite berre for det han Sevrin skal kome seg heimatt og gå til alters i morgon." Dei songjekk og dei som rodde, det er eit symbol på den gamle drifta. Same trakkjet år etter år i same fotefara. Men no stod dei unge ferdig å bryte ut. I året 1898 tok driving etter sild til ute på det åpne havet. Det vart eit tidsskifte for fiskarnæringa. Dei store skøytene hadde no spelt ut si rolle. Etter kvart som handelen med fiskevarer tok seg opp, serleg med utlandet, vart det eit viktig problem å skaffe gode produkt. Meir enn noko anna vart det eit spørsmål om å få fisken fort til lands og få han i

salt snarast råd. Altså galt det å ha snarsiglande skuter. Det gav fleire turar og meir fortенeste. Så gjorde dei riggane høgre. ~~Fikk~~ Mykje kappelyst var det vel også.

Dette stod på nokre år, men ut mot slutten av 1890-talet synte det seg meir og meir at det vart vanskeleg å få dei store ~~og mellomstore~~ skøytene til å gi lønnsom drift. Reiarane gjekk fallitt, og desse stolte seglfartya vart borte frå Sunnmørshavet for godt.

Dampmaskina.

Kring hundearsskiftet var det klårt at segla snart hadde spelt ut si rolle i fiskarflåten. "Frå robåt og segl til motor" heiter titelen på dette emnet. Det stemmer ikkje heilt for vår bygd. Vi tók i bruk ei drivkraft før motoren kom til oss. Det var dampmaskina. Grunnen til dette var at mange av dei driftigaste skipperane frå Hareid, Brandal og Hjørungavåg lenge hadde stått i nært samband med kjøpmenn og fiskegrossistar i Ålesund. Dei hadde ført både seglskuter og stimbåtar for bymannen, og fått rikleg høve til å sjå kor segla måtte tape for dampen år etter år. Ingen kunne tevla med dampmaskina i fiskebåten enno. Motoren var nok komen, men det var så nytt og uprøvt. Dei torde ikkje legge seg fram i noko som var så ukjent. Dampmaskina var prøvd og sikker i bruk, men det vart dyre båtar etter den tid. ~~Fik~~

Eit aksjeselskap vart skipa i Hareid i 1901. Dei kjøpte ein brukt båt med kolmaskin og reidde han inn til fiskebåt. Året etter hadde eit anna selskap fått bygt ein ny båt - også med dampmaskin. No låg her to store, moderne fiskebåtar for stim på Hareidsvika. Det var det nye havfisket etter sild (drivgarnsfisket) som hadde sett mot i folket slik at dei torde våge meir enn før. Begge desse båtane var bygde av jarn. No var tida koma då fiskeriet tok til å skilje seg ut som serskild næring. Meir og meir gjekk det over til heilårsdrift. Det unge Hareid såg at dei måtte burt frå dei gamle driftsmåtane og noko nytt laut prøvast.

Korleis såg så dei gamle ottrinsfiskarane på alt dette nye som kom som ein storm innover bygda.

Mange av dei eldre fiskarane var mistruiske og tvilande,

endå om dei hadde fylgt med frå einsiglaren til möringsbåten, og vore med i den glorverdige seglskute-tida. Men dei eldste og mest konservative, dei som berre hadde site i den åpne båten heile sitt liv, deibriste på hovudet: " Dette gjeng aldri vel", sa han gamle Lars Holstad, " 40 000 kroner for ein fiskebåt, det kan no vere måte på galskap." Det var ikkje det at dei tvila på maskina eller båten, men det var kostnaden. Det var kapitalen og den store gjelden dei hadde sett seg inn for. Det var galskapen.

Motoren kjem.

Komne forbi hundrårsskiftet er vi med ein gong inne i motoraldren
~~revolusjon~~ ~~1900~~ og åra fram til ~~1907~~ var det ein sann revolusjon som gjekk for seg i den sunnmørske fiske flote. På denne korte tida hadde storparten av småskøy tene og deksbåtane skift over frå årar og segl til motor i storparten av kystbygdene. Men dette stemmer heller ikkje heilt for hareid herad. Her hadde dei mest framtøke sløg seg saman og kosta desse 2 fiskedampane og dermed var ekspansjonstrangen stetta for det første. Hareid kom inn i ei anna leid enn flestalle av dei andre bygdene. Her vart grunnen lagd for stordrift med aksieselskap, og disponentar til å stå for den daglege styring. Det var fiskeri på speulasjons basis som arbeidde seg fram meir og meir her i heradet. Men dette høvde ikkje for motorbåten. Han passa best der dei ville drive garden som før. Det vart den gamle fiskarbonden planta inn i ~~motor~~ drifta. Her i Hareid har desse to linene i utviklinga gått side om side, . Men fiskarbonden i motorbåten som driv garde attåt har vore den tapande heile tida.

Hareid kom altso litt seinare i gang med motor-drift i fiskebåtane enn dei fleste bygder her ute. I 1906 vart første motoren kjøpt og sett inn i ein dekksbåt her i Hareid. Det var tre karar i Brandal, Karl Skarbakk, sonen Peder Skarbakk og Ole E. Brandal. Minst to av desse hadde gardsbruk attåt. Båten heitte " Sverre ", ein dekksbåt 14-15 tonn og kring 40 fot lang. No gjekk det slag i slag. Alle hadde motorfeber og på 4-5 år, frå 1906 til 1911 hadde omtrent alle fått motor inn av dekksbåtar og småskuter. Alt i alt låg

likemel berre ~~4~~ ^{X = 4 maskiner 42 motorbåtar} motorbåtar tilsaman i heile herredet 1910

Den mekaniske drivkrafta hadde sigra stort. Men ikkje motoren åleine. Kolmaskina fylgde med i utviklinga kanskje i endå større grad enn motoren. Det var dei store skutene som hadde teke til med ishavsfart. Dei ville helst halde seg til dampmaskina. Ho var sikrare enn motoren oppe i ishavet, sa dei. ~~Og det skal~~

Og det skal vere visst at dei første motorane var elendige, seier dei gamle fiskarane. ^{X)} Mang ei forbanning vart lesa ned i dei gamle første motorane " fortalde ei ein gamal brandaling . Rett som det var kunne det vera stopp anten du låg ute i ville hava eller inne på hamna. Dei sette grå hår i haudet på mang ein stakkars ukyndig fiskar der han stod og ikkje visste si arme åd nede i eit trangt maskinrom.

Motorane var veike i første tida. Dei var berre tenkt til hjelpekraft attåt segla. Det var eit økonomisk spørsmål med drivkrafta i motorbåtane. Det galdt å nøyte ut vinden og. Vi fekk sanneleg ikkje verte leie av å strekkje segl, fortalde han Lege-Adolf (81 år). Mangt eit slit og mang ein harm fekk dei i denne barne-alderen åt motoren. Likevel var det ingen i Hareid-sokna som hivde han ut og tok steget attende til det gamle. Det ville vere altfor meiningslaust. Men det gjekk ikkje lenge før mange sto ferdig å hive han ut av ein annan grunn. Han hadde for få hestekrefter.

Det vanlege kravet til desse første maskinene var at dei skulle greie å "andøve for ein to-revs kuling", fortalde han Lege-Adolf. Og det var ikkje lite. Storparten av dei greidde ikkje dette kravet. Difor vart dei skifte ut og kraftigare saker sette inn.

I åra frametter frå 1914 til 1920 hadde den økonomiske makt mellom fiskarfolket teke seg slik opp at dei kunne greie dette lyftet. Motorar med fleire hestekrefter, laga av grovare og kraftigare materiell. Bygging av nye båtar, eller bygge dei gamle større og sterkare. Men denne ekspansjonen var minst like sterk når det galdt "kol-skutene". i Brandal. ^{Og dampbåtane i Haris fram til 1920.} Sameleis som motorane var dei første dampmaskinene i ishavs-skutene små. Dei skulle bruke segla attåt.

X) Men av koste ein motor berre i 600 til 800 kr.

15192

Her i vårt herad var det vanlege fiskarar og innfødde bygdafolk som var dei første både med dampmaskina og motoren i fiskebåtane. Eg kjenner ikkje noko tilfelle at innflyttarar var først med det nye. Innflytting var her lite av den tida. Og fiskarane sjølve var det som tok seg av stellet med motoren. Helst ein av dei yngre som hadde lyst og handelag til det. Oftast var denne karen med og monterte, og fekk litt lærdom på den måten. Dei gamle skaut seg meir attom og overlet det til dei unge. Det måtte dei eldre finne seg i.

Var det noko som gjekk sundt eller måtte rettast på, var det å gå til bygdesmeden eller motorverkstaden i byen. Galdt det reservedeler måtte dei skrive til fabrikkene etter det. Der var skarp konkurranse mellom motorfabrikkane, men fiskarane heldt seg helst til dei gamle merka. Det var Alfa og Dan det mest gjekk på. *Gaumen fahr.*
 Var motoren påliteleg så var det berre lovord å høyre. Og snart vart det slik at ingen ungdom ville vere med båtar som dreiv på den gamle måten berre med årar og segl. Som han sa den unge voldingen: "Eg var heldige eg som fekk vere med Jopeter'en." (Jopeter - ei av dei største og mest moderne selskutene før første verds- krig.)

Spør vi korleis bygdefolket såg på denne framvoksteren og på fiskaren og fiskarlivet i det heile, kan denne replikken kaste litt ljøs over det: "Berre ein får døtrene sine gift med ein fiskar, så er dei framfødde."

Motorfabrikkane hadde ikkje reisande agentar som tråla bygdene og agiterte for kvar sine merke. Det var faste agentar i Ålesund som fiskarane vende seg til når feberen vart altfor sterk. Og ikkje var det så lett å få sjå dette vidunderet igang heller, i allfall ikkje før 1900. Ein gamal brandaling fortel: "Første gongen eg såg ein båt med motor var ein gong i midten av 1890-åra. Eg var berre gutungen, og var med han far til byen. Der får eg sjå ein liten båt-tasse kome farande tvers over hamna. Farta var ikkje så stor, men det var ingen som rodde og ikkje hadde han ~~mast~~ mastr eller segl. Eit underleg syn. Eg trur det var ein hamneingeniør eller noko slikt som åtte dette mirakelet."

Det var sjeldan eller aldri ein hørde nokon av fiskarane som opponerte mot motorane. Alle dei unge var liksom inn-

stilte på den nye tid. Eg har ikkje høyrte om nokon her i vår bygd som trudde at motoren skremde fisken. (Når eg tenkjer vel etter så kan det hende at eg høyrde ein eller anna replikken pålag slik: "Det er ikkje anna å vente enn at torsken stygst vekk så mykje som kakkar og lamar oppover han." Men det var også alt.) Noko protestmøte eller resolusjonar er ukjende i vår bygd. Heller ikkje noko utnemne på motoren. Men Bjarne Rabben fortel at syd i Herøy-sokna var det ein mann som sa desse orda om ein motorbåt som kom farande: "Åja, det er bra fart, men det er no også alt."

Nei, fiskarane skjønna at der fanns ingen veg attende. Vil du vere med så heng på.

Ishavs-skuta "Gunhild".

Denne skuta er ei av dei eldste i heile Hareid og har ikkje hatt kol-maskin. Ho var av dei minste og sette difor inn motor då dei slutta med segla.

Sommaren 1914 var ho på Ishavet som vanleg berre med segl. Ho var den siste på skansen. To år etter fekk ho sett 1917 inn ein 14 hk Alfa-motor. Sidan har ho skift motor tre gonger til, større og dyrare for kvar gong. Dette gir eit lite bilete av gangen i utviklinga fram til idag.

Det er klart

at spørsmålet om kapital ofte har vore vanskeleg å løyse for fiskarane og fangstfolket. Som ein gamal brandaling sa: "Det vissaste var å setje både hus og gard i pant. Heile Brandal har vore pantsett mange gonger."

Men etter kvart som økonomien kom seg, vaks motet og. Dei første dampmaskinene var på 20-30 hk. Ut i 1920-åra var dei komne opp i 150 - 200 hk. Og skutene vart bygde om i same tempo. I første tida var dei på 50 - 150 tonn. No er dei komne opp i 300 - 400 tonn dei største.

I Hareid

vart det ikkje bygt dekk i ein einaste otring. Overgangen gjekk direkte frå den åpne båten til store og små skøyter, og *dekkbåtar.*

Andre tekniske nyskapingar.

Først og fremst var det spela. I den gamle tida før 1900 var det berre handemakta å lite på, med eller utan handspel. På desse siste var det å stå og sveive så

~~nis~~veitten rann. Det var tre slag spel: Sveivspel, spakespel og rundgangsspel, alle for handemakt. Med dampmaskina kom stimvinsjane i bruk, og på den måten fekk dampbåtane ein føremun framfor motorbåtane. Men kring 1910 tok motorspela til å syne seg, og mange av dei var fabrikerte ved norske verkstader. Desse sende så ut agentar som skulle fortelje og reklamere for desse underlege maskiner som sto på dekk og sparde mannehanda for slitet. Somme av fiskarane hadde lita tru på det. Nei, sa ein gamal otringsfiskar, ei maskine som kan drage garna for oss det er ikkje råd å finne opp. Det kan ikkje vere anna enn bedrag. Ein yngre fiskar var litt meir optimistisk: Ja, kan dokke finne opp noko som kan lette arbeidet for oss, så skal me såvisst ikkje drøle med å kjøpe det.

Dette var som sagt i 1910 og motorspelet var oppfunne. Fiskarane vart fort kjende med det og snart sto det i arbeid alle stader der motoren kom inn. Motor og spel fylgdest frå no av i fiskebåtane, og kring 1914 var denne revolusjonen fullenda. Eit grenselaust slit i mange hundre år var tilende.

Nokre opplysningar om dorisen.

Dei farty som fiska med liner, sette og drog vegna frå småbåtar heilt frå 1870-åra og fram til 1925. I tida fram til 1895 brukte dei ein rund og forferdeleg tung jolle som vart kalla Svenskerull. Dei store skutene hadde opptil fire stykke av desse svina med seg ut på torskebankane. Det var eit forferdeleg slit å bakse desse båtane ut og inn på dekket. Det kunne ikkje gå i lengda. Ein måtte finne fram til noko nytt som var lettare å arbeide med.

Kring 1880 kom amerikanske fiskefarty hit til Sunnmøre på bankfiske. Det gjekk dårleg med dei, og då dei reiste bortatt selde dei småbåtane sine. Desse flatbotna, lette båtane vart modellar for den sunnmørske doris-typen. Fleire ville ha æren for denne typen. Eg var inn til ein av desse, ein åtti år gamal fiskar i bygda vår. Det kom på prat om dorisane. Veit du, sa han, den mannen som igrunnen skulle ha æren for den ~~ne~~ doris-typen som slo igjennom til slutt, den mannen han ligg her. Men andre fekk æra og fortенesta, og eg fekk inkje. Ein gamal utsliten fiskar som mintest attende og var litt bitter i sinnet.

Mannskap og luter, vegn og driftsmåtar frå 1860 og fram til 1915.

Otringane.

Eg har før i denne artikkelen skrive om dei driftsmåtar som rådde i otringstida, og har ikkje noko serleg å legge til. Eg meiner det var seksringar og små otringar med dei gamle råsegla som rådde grunnen fram til 1870-åra. Kanskje var her ein eller fleire "fjørungfar" som dreiv fiske frå Hareid, men det veit eg ikkje sikkert. Etterpå kom möringsbåten, ein stor open otring med moderne segl. Og den siste av desse siglde på Sunnmørs-havet midt i mellom motorbåtar og dampskip heilt fram til 1910. (Sjå elles side)

Store skøyter, 35 - 40 tonn.

På dei store skøytene var det kring 12 mann ombord. Dei dreiv bankfiske etter longe og brosme sommarstida ute på Storegga. Dei vart kalla "liggarar" avdi dei låg ankra etter store varp både 8 og 14 dagar i gongen før dei tok laust og for til lands med fisken. Dei brukte frå småbåtar. (Sjå skildringa av denne brukta ~~x~~ av lektor Ingvar Bjåstad i Tidsskrift For Sunnmøre Historiske Lag.)

Storskøytene dreiv også etter torsken vinterstida. Fram til 1900 var det helst berre desse to fiskeria å lite på. Lutsystemet var det same som på dei opne båtane. Men skuta hadde to til tre luter etter storleiken. Desse storskøytene dreiv ikkje med garn, berre med liner, og med rykk (snøre) med vegna sto i sjøen. Om den sosiale stillinga til dei som kosta ei slik storskøyte her i Hareid - sjå side VI om Nordeggen.

Mellomstore og små skøyter, 20 - 30 tonn.

Dei hadde 8 - 10 mann. Lutsystemet omtrent som på dei store skøytene. Men driftsmåten var noko annleis. Dei låg ikkje "faste" ute på bankane. Dei "beseilte" kring bøyene og vart kalla "beseilarar". Når storskøytene hadde opptil seks dorisar, hadde desse skøytene fire. Kring 1900 tok desse skøytene til å sigle på Finnmarka. etter loddetorsken i april - mai. Det var som eit utfyllingsfiske. Dei brukte berre liner der og som i torskefiskja her heime.

Dekksbåtane, 14 - 20 tonn.

15

Desse hadde ei sju - åtte mann til vanleg. Og driftsmåttane var som på dei mellomstore og små skøytene. Men dekkbåtane brukte helst garn etter torsken og då trengde dei heller ikkje dorisar ombord.

Denne båttypa slo stort igjennom på heile Sunnmøre. Men ÷ ho vart aldri dominerande i vår bygd. Her var vel ei seks-sju litt større dekkbåtar som sidan fekk motor innsett. Men her var minst 14-15 dampskuter og dampbåtar når det leid fram mot 1920.

Etter hundreårsskiftet tok mange av dei største dekkbåtane og dei mellomstore skøytene til med ei utviding i drifta. Dei reiste på sild- og torskefiske ved Island, og la seg også etter silda i Nordsjøen. På den måten vart dei i drift størsteparten av året.

Dampbåtar og stimsuter.

Driftsmåttane med dampene og dampskutene var omtrent den same som for skøyter og dekkbåtar. Men lutsystemet var onnorleis. Dei delte det ikkje opp i luter på kvar mann, men i prosentar. Båten hadde 40 % av brutto fangst, mannskapet 60 %.

Båten heldt all vegn.

Dragaren. Dankar- og togarnsystemet.

Der var alltid ymse slag omframstillingar ombord i båtane, som ikkje hadde noko med lut- og prosentfiskarane å gjere. Dette galdt for alle båtsortar, frå otringar til seglskuter og stimbåtar. ÷ I torskefiskja var der ein mann ombord som vart kalla "dragar". Det var helst ein eldre fiskar som fekk vere med ut på havet og drage seg torsk medan vegna sto i sjøen. Dei kunne stundom få seg ei heil fiskje på den måten. Til vederlag skulle dei hjelpe til ombord, lempe fisk, koke kaffi og ymse anna som fall føre. Dette var ein gamal skikk, og dragaren var like viss som dei andre ombord, serleg på skøytene.

Stimbåtane hadde i torskefiskja med seg ein rådgjevar som vart kalla "garnmann". Han gav råd kvar dei skulle setje vegna. Løna hans

Så var det unggutane som fekk vere med som "dankemann" ombord i lineskutene. Dei fekk hefte til ein stubbe på omlag 20 onglar på kvar line. Det dei fekk der var deira eige.

15192

Togarnsmannen fekk bruke to garn i setninga. Fisken han fekk der var hans. Mangein 15-16 åring fekk si første opplæring på denne måten, og tente seg nokre kroner attåt.

Om den sosiale stilling åt dei som kosta seg fiskebåtar kan kort seiast at det var vanlege folk i bygda. Småbrukarar som måtte drive ei eller anna form for fiskeri attåt for å leve. Men det var av dei driftigaste og mest framtøke. Det var altså slik at sosiale spørsmål hadde lite å seie i den første tida. Seinare når fiske- og fangstnæringa meir og meir arbeidde seg fram til stor-drift, då kan det nok hende at ~~klaffen mellom~~ avstanden mellom fiskaren på dekk og han som hadde svinga seg opp på konjunktur-toppen tok til å vekse.

Med lærdomen og kunnskapen i navigasjon sto det ikkje frakt til med mange av desse første pionerane. Det var ikkje så farleg alt med dei heldt seg berre i heimlege farvatn. Men sidan når dei tok både Island og Ishavet inn i dei årlege fartene sine, då vart det verre. Ein gong kom ein av desse skipperane av den gamle sjølv-lærde typen siglande og fekk land i sikte. Men kvar var dei på kysten tru? Vel, dei såg nokre sauer oppe i ei strand. Skipperen kommanderte nokre karar ned i småbåten: Ro iland og fang ein av sauene, sa han, og sjå kva som står på klaven. Karane lystre ordre, og det gjekk framifrå. På klaven sto Ulla (på Haramsøya), og karane visste kvar dei var komne.

Ein annan gong galdt det kva fart skuta hadde. Logga var han ikkje serleg fortruleg med, og gode råd var dyre. Vel, skipperen fann seg ein fjølamole, gjekk fram på baugen og kasta han utfor bord. Gjekk så att-over dekk etter som fjøla rak. Komen attpå hekken snur han seg og ropar til karane: "Åja, seks mil, så på ein omtrent."

Smått med bokleg lærdom, men nøgda praktisk dugleik.

Om mat og klæde og sparsemd.

Otringsfiskje var eit hardt liv, Dei fekk ikkje vera kræsne karane korkje med mat eller klæde Syre kaggen hadde dei med seg i båten , og ofte måtte dei riste hol på isen för dei fekk drikke. Syreblenda var vissaste drikken attåt ölet för kaffien kom. Ein liten dunk heimebrygg hadde kvar mann med seg. Dei hadde ikkje omn eller varme i dei opne otringane. " Eg glöymer ikkje kor glad me var förste gongen me fekk koke oss kaffi ombord . Det var i 1895. Me fekk i ei koke-maskin og han Arne Grimstad var no litt av ein fyndel . Han laga eit lite rom opp-under fram-tofta og der plaserte me maskina med kaffi-kjelen på. Det var noko til herlegheit, (fortel ein samalfiskar.) potet-kake lagt ihop to og to med litt smör i mellom og stundom ei lefse heimanfrå var maten ombord med kald syre-blende til drikke. Ikkje anna vente at lunge-branden tok mange offer. Ilosjiet på land var det betre. Torske-haud med lever og kams og ball var vanleg kost, i skifting med ymse anna. Og so oftast graut til-kvelds. Mange båtlag hadde egne kokkar som kokte både til eit og to lag. Det var dei lag som låg i brakker og buder nordi Holmå. Men dei lag som leigde seg inn på Ulstein og Flö fekk verts-folket til å stelle åt seg. Turr-maten hadde dei med seg heiman-frå. Stundom kunne de nok hende at kakene vart litt lodne sist i vika. Då berre strauk dei henne over brok-låret og so gjekk ho ned. Dei var hadbalne i si livs-föring, og visste ikkje om noko anna. Ein ung-gut som var med ein otring som togarns-mann soseint som i 1908

fortalde meg dette: Han Elling Røyset, f. kring 1850, brukte alltid å klæ heilt av seg når han la seg om kvelden. Han drog av seg endå til skjorta, og gjekk naken i køya. Han måtte ikkje ssite på klæa med han låg. Han var vandz å spara. Og slik med alle dei eldre. Dei fortel om ein kar som låg til fiskjes og kom heimatt med meir smør enn han hadde med seg. Han skrapa og grov so lenge på kaka at det vaks i smør-öskja.

Om fortanesta på otringane.

Ei medels torske-fiskje på ein otring i 1890-åra k var 400 til 500 kr. Det svinga frå 2-300 til 6-700kr. Rasmus Larson Grimstad fortalde at kunne dei få so-pass på lyt som 100 dale då var dei væl fornögde med torske-fiskja.

Tru og ovtru ombord og iland.

Var det vindstille skulle det vera god hjelp i å kleie mastra. Endå betre var det å driva ein sylv skilling inn i mastra. Då kom bören straks.

Eg har ofte kleia mastra fortel han Rasmus-Hans (83år) og jamen fekk me bör og. ~~Men~~ Men dei gamle i båten likte det ikkje.

Mangt såg dei som varsla ulukke. Ein mann kom etter vegen og skulle på sjöen. det var i grålysinga. Då møtte han ein båt som låg kolvd midt på vegen. Otringen som denne mannen var med forliste den fiskja og heile båtlaget kom bort.

Kjerringane var "oveidne" men det var helst på heime-sjöen. Vi höyrde ikkje noko om det i fiskja ute på havet, (fortel dei gamle.)

Men altfor mykje lystigheit om morgonen med same

15192

Med alle dei eldre. Det fortel om ein kar som låg
til fiskjes og kom heimst med meir smør enn han
hadde med seg. Han skraps og grov so lenge på kaka
at det vaks ik smør-öksja.

Om fortene på øringane.
Et medels forske-fiskje på ein øring i 1890-års k
var 400 til 500 kr. Det svinga frå 2-300 til 6-
700kr. Rasmus Larson Grimstad fortalde at kunne kr
dei få so-pass på lyt som 100 dale då var det var
formögde med forske-fiskja.

Tru og ovtru ombord og iland.
Var det vindstille skulle det vers god hjelp i å
kleie maste. Endå betre var det å drive ein sylv
skilling inn i maste. Då kom døren straks.

Et har ofte kleie maste fortel han Rasmus-Hans
(83år) og jamen fekk me bór og. Men dei gam-
le i båten likte det ikkje.

Mangt såg dei som varslu utlukke. Ein mann kom et-
ter vegen og skulle på stöen. det var i grållysning
D Då møtte han ein båt som låg kolv midt på ve-
gen. Øringen som denne mannen var med forliste
den fiskja og heile båtlaget kom bort.

Kjerringane var "oveidne" men det var helst på
heime-stöen. Vi høyrd ikkje noko om det i fis-
kja ute på havet, (fortel dei gamle.)
Men altfor mykje lystigheit om morgonen med same

dei skulle reise ut, det likte dei ikkje. Eit båt-
lag hadde med seg ein kar ombord på som heitte
Skokke-Jakob. Det var ein lystig selle. I gryotta
når dei skulle gjere seg klar på sjøen, då kunne det
godt hende at han Jakob tok seg ein springdans på
golvet. "Ej vante de'kje vært me teke laust idag,"
kom det stilt frå høvedsmannen.

Rykkane,

som vært så vanleg i bruk frå 1870-åra, var laga her i
bygda av Ole Hjelle, Hareid, og sønene hans.

Ein otring, nybygd på Bjørkedalen kring 1880, kosta
omlag 600,- kr. Ein liknande båt bygd i ~~1880~~ 1895
kom opp i 1000,- kr.

Meir om skøytetida.

Rasmus-Hans fortel: Eg kom ombord i ei storskøyte
kring 1894. Eg var 18 år og hadde aldri vore på egga-
fiske før. Vi skulle egne liner, og eg måtte få opplær-
ing. Då tok ein av gamlekarane og sette meg ned på dekk.
Sette seg så sjølv rettæ attanfor og synte meg grep for
grep korleis eg skulle bere meg åt. Det var oftast slik
at dei nykomne fekk det arbeidet som var minst viktig,
og sidan avanserte dei oppover i gradene.

Ein gong fekk eg ein ongel inn i handa, så langt at
knappt halvparten stakk utor. Eg bad skipperen om ein
barberkniv. Kva du skal med den? Eg synte han handa.
Å, du store syn! Han kommanderte meg ned på dørken.
Sette seg sjølv på tvers over bringa og herdane mine,
tok ei knipetang og drog ongelen ut med agnhaldet
strittande mot. Han slo berre noko flytande i såret,
og eg gjekk i båtane og kjende ingenting meir.
Dei hadde noko som dei kalla "borddagsmenn" på skøytene.
Desse stelte med fisken ombord, sløgde og flekte. Dei
var ikkje med i båtane. Lut hadde dei som dei andre,
men mindre fritid. Karane skiftet åt om dette arbeidet.

Fortenesta.

Dei gjorde både to og tre turar for sommaren med
dei store liggarane. (Sjø side) Det kunne
verte ei 30-40 kr. i lut på kvar tur. Dertil hadde
dei ei lita attåt-forteneste. Dei brukte noko som
vart kalla "fyller-hond". Det var nokre få onglar midt
i kvar line. Den fisken dei fekk på desse onglane,

delte mannskapet mellom seg.

Det sto glans av storskøytene. Den som var så heldig at han fekk rom, på ei slik skute med ein god skipper og godt mannskap, han var framfødd, sa dei den tida. Dei nøyttte veret nokså langt, Rullinga var ofte ei plage. Vi sette oss ned på dørken og spente ihop med føtene for å få maten i oss. Det måtte til når hiv-inga var på det verste.

Der var mange dugande skipperar på storskøytene, men stundom var dei også ille ute.

Ein skipper låg ute på Storegga. Berre stille veret i første tida. Men så tok han til å blåse og auka på litt etterkvart til kuling. Dei sleit varpet. Så var det turen tolv mil innat til byen etter nytt varp. Dagane gjekk, dyre fiskedagar. Dei kom seg utatt og let ankeret gå. Med same skuta ~~komme~~ song opp - der gjekk dette varpet og. Brent av i klyssset. Skipperen var ein dugande kar, men han kjende ^{tungt} ~~svært~~ ansvaret overfor reiareren. Den sterke mannen gret.

Litt meir om vegna.

Det er ikkje berre nye båttyper og nye fiskefelt som har skapt omskifte i fiskerinæringa. Nye vegnsortar har også stundom beintfram skapt tidskifte i sjødrifta. Ein av dei vegnsortane som aller mest har revolusjonert sildefisket ho var ikkje i bruk her i Hareid før kring 1910. Men i desse 50 år har denne vegna drege inn millionar for bygda vår. Snurpenota kunne ikkje brukast anna enn av dei største båtane. Dette er ein av grunnane til at her er så lite motorbåtar i Hareid. Vi såg på snurpenota som den største økonomiske vinning for bygda. Inkje noko anna driftsmiddel har gjeve bygda så mykje kvart år som snurpenota etter sild på Norskekysten, i Nordsjøen og ved Island.

To av dei mest framtøke

mellom fiskarane skal nemnast. Det var Johan E. Hareide. Først fiskar og skipper på skøyter og dampbåtar. Sidan arbeidde han seg fram til stor fiskebåtreidar. Han døydde i 1915. - Så er det Peter S. Brandal. Han var ein av pionerane både i fiskeriet og Ishavs-drifta. Han døydde i

Desse to er det som har sett størst merke etter seg i fiske- og fangstnæringa i Hareid.

15192