

Den 10 februar 1960.

Emne No.

## "Fraa robbet og segl til Motarboot"

Er 78 aar og driv havfiske fraa 1896 til 1930 i sea imaskjarsfiske til 1959 - og solus kjerner denne utviklinga godt. Men emnet er stort og omfattende.

1. Open boaten kjerner ein fraa Saga langt attende i tida. So tidleg som i Steinaldren - er det mest frily at det var boatar av skinn som vart brukte.

Konservator Kjemmedal seier at det er kring 9.000 aar sid dei første landnaamsmenn kom til Norge. Han har funne graut tilhagde reidskips etter dei fraa Farna (Kardmöre). Det er greit aa skyna, at skulde dei livnere seg i Norge, moatte dei ha boaten til hjelp.

2. Opp i gjennom dei mange hundra aar som er gått, ser det ut til at skape- og farna av boaten, har vore anlag den same. Boatane likna fraa eit Vikingeskip, dei var lang, smale og grunne. Juse landstüter hadde litt avbrak i skapet. Vi kan nemna, Nordlandsboaten, Vestlandsboaten (Sunnmørsboaten) og Listerboaten (Färlandsboaten).

3. Gamle Sunnmørsboaten var bygd i fleire størrelser:

Fdingen	9-12	alner lang	med 2	par aara.
Tverringen	13-18	alner lang	med 3	par aara.
Seksringen	20-22	-	-	4 - -
Attiringen	optil 28	-	-	5 - -

Dei boatane som var mest brukte til havfiske, var Attiringen og Seksringen. (Ei aln er 63 cm.)

Lengda av boaten var maalt etter ripen (Hanken)

Emnenr.

70

Fylke:

Møre og Romsdal

Tilleggsspørsmål nr.

Herad:

Haram

Emne:

Fraa roboat og segl til  
mater

Bygdelag:

Oppskr. av:

Knut Leksmøy i Haram

Gard:

Leksmøy

(adresse):

G.nr. 2

Br.nr. 1.

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle.

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

1

SVAR

Hallingen i perioden 1600 - 1908-10.

Hallingen var vanleg 28 alner lang 4,5-5 alner brei og kring 2 alner djup.

a. I boaten var 6 tofter: Den fremste: 1 Kjempeboffa, 2 Romboffa, 3 Storseglboffa, 4 Lilleseglboffa, 5 skente Lilleseglboffa og Bakromboffa.

b. I boaten var også 5 ram: 1 Kjemperamet, 2 Andrramet, 3 Sigley-ramet, 4 Lille-sigleramet og 5 Bakramet. Spaa sig-berginge-1.

c. I boaten var 5 par adler. Dei hadde samele namn som røma.

d. Se hadde dei 2 ærekar ("æresske") i boaten.

e. Speire og speirevol.

21

Riggen var ei marker med eit roasegl dei kalla "Flabremarsegl". Seglet gjekk fraa stammen og rakk kring  $\frac{2}{3}$  av lengda- og breiden.

a. Paa framliket av seglet var kause med fang for aa speikka seglet godt.

b. I seglet oppom midten, var fest ein kause som var eit dobbelt fang i. Dette heitte "handryfta" og vart brukt i storm, for aa "bakke" seglet i stor spaa.

c. Mitt fraa seglet i underkanten- var fest eit fag som heitte "Flabben". Det var også brukt i storm.

3

d. Under kryssing måtte seglet takast ned  
 og luvast rundt maska.

4. Månskapek: Til vanlegt høvfriske, var det  
 8 mann ombord i ein flakking.

a. Dei tvo som hadde plass for Kjempefotta  
 var dei sterkaste, og vart kalla Kjempenemmen.

Dei andre menn hadde også sine nisse  
 plassar i dei andre rama. I Bokramet  
 hadde yngste mann og Styemannen sin  
 plass.

b. Under sigling i storm hadde Kjempenemmen  
 aa passe "Hondryffa" og "Kobben".

Dei som var i Sigle-rama måtte  
 måtte passe for aa "duse" boaten fram  
 for sjå.

Styemannen og yngste mann, måtte passe  
 styringa og "Skautet" for seglet.

5 Underfiske: For fiske eller tarst var  
 brukt garn, liner og fiske (handsnære).

a. Når ei garnsetning skulde dragast  
 for eit fup for 60-80 fanner - var det alltid  
 Kjempenemmen som først skulde dra  
 ilen og 2 garn. So fekk dei bytte og andre  
 som skulde dra 4 garn. Dei andre som  
 kunne vera ledige, måtte taka fisken  
 og garna. Når det var nok vind, måtte  
 1-2 eller 3 mann so for aa halda boaten  
 fram mot garna.

6. Avgersta ombord i dei yngre bilfelle:

a. Under fisket var det Styemannen som  
 hadde avgersta. Men han brukte til vanlegt  
 aa spøge- og sanne seg - med dei elste  
 menn ombord. Fiskeins var det i tve  
 og småkukkere

15208

7. a. Utblytte av fiske<sup>4</sup>: Det var alltid rekna med ein lüt for mann. Og 2 mannlüter til boaten. Når ein var 8 mann og 2 mannlüter til boaten, var det aa bytte fiskerukka i 10 lüter.

b. Det vanlige var at ombord i kua boat var det fra 1 til 4 "Karskara". Disse hadde hadde ei utvalg fart län for karskafiske som varde fra "Kynnesmesse" 2 februar til "Marimesse" 25 mars. "Karskaren" hadde föll kost: fritt hüs og ei fart län av kr. 40-50,00 for mila fiske i 1880-1895. Etter den tid til kring 1905 steig "Karslämma" til kr 100,00-120,00.

c. Den som hadde ein "Karskar", maatte halda garn for denne mannen, og so fekk han mannlüter av fisken, ragna og lura. Fiske etter fark om vinteren og vaaten var det mest verdfulle fisket her i landet i eldre tider.

d. Veret hadde mykje aa seia for den mengde fiske ein kunne faa i sesongen. Tenksilde var kunne det vera mykje fiske, andre var mindre.

e. Middeltalet av fiske (stykke), for Botning i aara fraa 1880-1905 laag kring 3000-5000 stykke.

f. Prisane for ründ fiske kunne skilje naka, fraa kring 60 öre til 80 öre.

g. For klippfiske var prisane fraa kr. 4,50 per noag (18 kg) til kr. 9,00.

8 Oppklaring av änggüter til fiskeruket: Det første eit änggüter maatte læra, var aa brüka "falkniver" for aa laga seg ein boat av ein boardit. Han maatte laga anoten fraa den og segl av ei "nave" (rosegel). När güten var f stäkt laga han segl av ein "lammedit" eller anha tynt bekkje. När boaten var ferdig, bar det ned i fjära - eller ei byäm for aa prøve boaten. Vid byäma var det bygd

5  
 eit life naut, dei boaten var sett inn.  
 I ledige stunder om kveldene moete guten  
 lera og litte fiskegarn.

b. Det vert sagt om fiskarane at dei maa  
 vera "Allmülig-mann". Ein fiskar maa "kümme alt"  
 for yrket er so omfattende i arbeid.

c. Oppleiringa gaar for seg omgj. paa same  
 vis som nook ei man lit ei brassegjenle  
 for ei "dokka"-a gjenle kled for a br den.  
 Det som er klattdrøka i lerdammen for  
 dei unge, er at dei gjer arbeidet rett.

9. a. Skaaringen sin rett og plikt: Kvar sin unggut  
 färste gang kjem med paa ein fiskebot,  
 er det vanleg at han foar "Sjåverks". Sjåverks  
 er det vanlige at alle har - serlv färste  
 aaret. Denne tek mødet fraa alt, og difor  
 maa dei eldre sjas til guten i rükkeser.

b. Kvar guten er fiske er det vanleg paa  
 havet at han foar vera med og taka  
 fisken og garna. Det arbeidet er det mest  
 imensame under fisket.

c. Kvar garna skal "griant" for seting, vert  
 dei hala fraa "framskaten" og boaten - til  
 "bakskaten" - og lagt ned grii der. Under  
 det arbeidet, maa ungguten hala paa  
 kuteparken og garnet, og griia ist kutene  
 og mitgarnet. Ellers maa han vera til  
 hjelp, der det kringst.

10. Hansing: I eldre tider var det skikk og bruk,  
 a. naar ein "færstaaring" skulde verta med paa  
 og drive fiske, so skulde han - dagen før - haase.  
 Hansing, hadde at færstaaringen skulde skulde  
 skjenka ein dramme brennvin til kvar mann  
 som var med ombord i boaten. Kvinnene  
 som høyrde manskapet til, skulde og, vera  
 med i laget.

Ferdalag: (Feralag): Kvar fisker var stult

6  
6  
og dei tilreisande skulde fara heim, baükte dei alltid aa halda eit gilde, dei kalla "feralag".  
Heile manskapet og kvinnone var samla til ein fest. Det var mat og drikk - og avbrennerin - til festen.

Skjermannen held bardalen og tokka manskapet for deira arbeid og frugne slit.

Ein av manskapet tokka so skjermannen for di han var glagg og flink - so det hadde parte eit godt utbytte av fiske.

12  
a. Kvinnane slögde og salta fisken: Noar mennene kom av sjöen bar dei fisken opp av baaten i "fagkasev" - til "fiskesjæen".

b. Kvinnane kom med til sjöen for aa ta til med slögning av fisken. Dei hadde daa med seg ein "dall" (brikapp) med varmt himbrugga öl til mement.

So tok kvinnane fatt paa fisken, og slögde og salta den. Noar det var mykje fiske var dette eit kall og tungt arbeid.

13  
Kjälhaling: Til skremdel for ein unggut som skulde vera med paa fiske-färte gang-brükte dei seia at han skulde "Kjälhalast". Dei tok eit tag og knytte paa guten og kasta han paa sjöen framom baaten og hale guten innatt, attom baaten. Dette vart nok ikkje fast.

14  
Mat og drik paa sjöen: Onbord i balingen var det herre förmat paa sjöen. Fraa kvar huskyd hadde dei eit "sjäskin" (sjäbambel) som dei hadde maten i. Maten var bygg-kaker av himevula kom - med smör og mysebröm - alt paa.

Til drikke hadde dei ein "kagge" som hime taka kring 15-20 liter. vaten. Kagnet var blanda med syre - laga av kumjölks og so mykje syre, at drikken hadde ein fersende süsmak.

15  
Klipfisk: Det vanlige var paa noare bender

7.

at alle lærke sin<sup>7</sup> luf til klyfserk.  
Efter at fisket var slutt maatte fisken ligge  
4-5 vikor i saltet. Sa var dei fisken opp, med  
like mange vikor paa kvar mann- og kvattit.  
Kukka som var bruket var ei balanserokt,  
med ein barskegarns-falkyrt (ca 30-35 kg) ~~p~~  
som lodd paa den eine enden og ei tilje paa  
Haffringen som brukt i den andre enden av  
vekta.

16.

Skikker og truer: I fida for 1900 var det bruket  
aa seta teit krusfat lyft med vaken under  
bordet i daglestava. Fattet skulde staa under  
bordet opp mot hogsetet.

Akirat klokka 12 gjernatta skulde ein sjaa i  
fattet. Derom, der var mykje kvite luffblær  
ved baken i fattet, var det merke paa at  
det var mykje fark i havet neste vinter. Var  
der like luffblær, var det merke paa at  
det var like fark.

17.

Krimme maatte ikke bruke paa barskegarna  
Kaar mannfalka lovd myt eller bakte garn  
garn - i stova - maatte ikke krimme strå-  
eller bruke i garnet. Derom dette hendte,  
mitte garnet litka til aa paa fisk.

18.

Su om skade paa sjøen eller færlis:

Kaar du rodde eller silde paa havet og kunne  
sjaa sjady: kval, nise eller kapp i kjølvalet  
var det merke paa ill varset om at det  
kunne henda færlis med den baken om  
vinteren.

19.

Ustyr i Haffringen: Under Lille-siglebaffa  
a hadde dei ei kulle med skottite for. I  
denne kulle hadde dei Kampasen.

b. For bærning paa fæst vaken, hadde dei ein  
"Krabbe". Krabben var ein arlang stein-kring 50-60 kg  
som var lagt inni ei ronne av 4 fjæler og  
hertkasser i den ene som skulde fira som  
klær. Til Krabben høyrde med 100 fomer tog. 15208

Mørings-båten kom.

1. Møringsbåten var kortare enn Åttringen, men breiare og jupare. og mykje betre sjøbåt. Den tolte meir krenking får den tåk inn sjø. Lengda var vanleg 24 alner- ( 48 fot). Båten hadde dobbel rip-"Skandekk".

Båten var rigga med 2 mastre, og segla var, Klyver, Fokk, Stor-segl og mesan. Segla vart kalla, "Latinsegl".

Den første Mørings-båten som var bygd på Sunnmøre var bygd i Volda i 1869. Den var rigga med 2 mastre og gaffelsegl. men det tok tid for alle Åttringane vart heilt utskifta. Enkelte hadde Åttringen heilt til kring 1905.

Mørings-båten hadde 5 tofter med 4 rom. Dei hadde 4 par åra. Til vanlegt var det 7 mann på kvar båt.

////////

Deksbåt utan motor.

1. Dei første deksbåtane kom i 1895. Deksbåtane var bygd som "Sluppa" med rett baug og hekk. Størrelsen var frå 38 til 45 fot. -( 1 alnefot er 12 tomm- ca 30 cm.) Båtane hadde lugar framme og kahytte atter. Dei minste båtane var rigga med ei master, men dei største med to mastre. Segla var: Klyvert, Stafokk, Srorsegl, Mesan og Toppsegl. Storseglet og mesanen var gaffel-rå.

Til disse båtane brukte ein ogso 3 par åra, for å ro i stilla og når ein skulde draga torskegarn. Men dette var eit tungt arbeid. Båtane hadde sidelanterner og ein attelantern, som ein brukte i mørket.

Disse båtane var eit stort framsteg i utviklinga i fisket. Under storm var ein mykje tryggare for at båten ikkje slo full av sjøane. Båtane var tungvint å bruka både til draging av torskegarn og sildegarn - då sildefisket på havet tok til i 1897.

-----////////-----

Deksbåten med motor kom i 1902-3.

1. Ein av dei første motorane som kom til Møre og Romsdal var kjøpt av fiskekipperen Rasmus A. Sandøy, Romsdal, i 1902. Han søkte Sandøy Komunestyre om eit Stipend, for å reisa til Danmark for å sjå på dei ymse typer motorar som kunn høva best til fiskebåtane.

Både Danmark og Sverig var komne langt med å laga motora, til bruk i fiskebåtane - kring 1900 tallet . I Norge fanst ingen motor-fabrikk, den gongen.

Danskane hadde 3 typer motorå som var vanleg brukt til fiske: "Alpha", "Dan" og "Rapp". Den største skilnaden på disse var, at

"Alpha" og "Dan" hadde oljegumper- for innsprøyting av oljen på

15208



motoren. "Rapp" hadde Forgassar- det vil seia at motoren "Suga" oljen inn, ved lufta.

Dei motorane som hadde Oljepumper fekk ein sakte og jamn gang, medan dei motora som hadde Forgassar, hadde ein ulamn gang, og lite pålitande ved "Regulering" og lett for å stoppe.

Rasmus A. Sandøy hadde ikkje nokk klensskap til denne skilnaden, og kjøpte ein "Rapp"-motor på 3 hestar. Prisen den gongen på "Rapp" låg kring kr. 1500,00. "Rapp" hadde den gonge ogso "Bakkaperat"- (Tannhjul) for omstyring av proppellen. Både "Forgassaren" og "Bakkaperatet" var dårlege greier og viste seg å vera lite brukbart, under fisket, der ein måtte ha pålitande motora for "regulering"-sake gang og god "omstyring" av proppellen, Disse motorane hadde ogso "Liggande" Sylindra og kjeiedrift frå Sylindren på Proppelakee selen. Dette var og, ei primitiv ordning.

Rasmus Sandøy vart Agent for "Rapp"-motoren og han fekk selt kring ei 20 "Rapp"-motora, dei første åra. Men alle dei som kjøpte "Rapp"-motor, måtte skifte dei ut, etter nokre års drift, og kjøpte då "Alpha", "Dan" eller svensk "Lysekil"- motor.

"Alpha", "Dan" og "Rapp" var 4 takts-motora, men "Lysekil" var 2 takts-motor.

Dei først som tok til å arbeida motora av Nordmenn var: Haldorsen på Rubbestadnes, Bømeløya, i Hordaland. Han og fleire tok til i 1902-03. Haldorsen, arbeide ein 2 taltsmotor med omstyrbar proppell. Motoren heitte "Rubb" eller "Rubbesradnes"-motoren. "Rubb" var forbygd, sterk og god motor, frå først av.

Den andre som tok til å arbeide motora var Nils Fimøy<sup>n</sup>, Sandøy i Romsdal. Han arbeidde ein 4 takts-motor, men frå først av var litt uheldig med ymse ting. Seinare arbeidde han 2 takts-motor, og då gjekk det betre.

Den tredje som tok til, var ein danske heitte Gjørgensen, som bygde fabrikk på Molde. Gjørgensen tok til med 4 takt-motor og den heitte "Gidion"<sup>gg</sup>. Men ogso han vart uheldig. Seinare vart fabrikk seld til Brødrene Brunvoll, frå Harøya, og dei arbeidde ein 2 takts-motor, og det har gått godt. Seinare har mange fleire fabrikkar kome til.

Dei første som kjøpte motora av Rasmus Sandøy var: Paul I. Huse, Ole J. Rø sok, Karl K. Rø sok, Ivar O. Rø sok, Lars J. Morsund, Knut A. Brunvoll og Peder B. Brunvoll, alle frå Harøya. Alle disse menn og fleire, kjøpte "Rapp"-motor frå 3 til 6 hk. -etter som båtane var stor eller mindre, i 1902 -03.

Skilnaden på ein 2takt og ein 4 takt-motor er:: 2 takt-motoren suger lufta ~~inn~~ inn i brunnen og ekplodera for kvar omdreining. 4 takts-moto har 1 luftventil der lufta vert suga inn og 1 eksos-ventil, der eksosen vert blåsen ut. Motoren har ein eksplusjon for annankvar omdreining.

2. Alæra å bruka motoren: Når ein motor skulde settast inn i ein båt, måtte ein ha ein mekanikkar, som kunne med slike ting.

Til Steinshamn på Harøy, kom ein motorkunnig mann frå "Rapp"-fabrikken i Danmark som sette inn dei motorar, som var kjøpt frå Danmark. Denne mannen heitte Nørgård. Når ein mann skulde ha innsett sin motor, var alltid ein unggut med frå båteigaren for å læra motoren å kjenna. Denne guten vart motor-passaren under fisket. Denne motormannen, lærde ogso andre gutar ombord i båten til å stelle med motoren. Var der dele som gjekk i stykke, måtte ein til verkstaden.

3. Kvenn kosta motoren?: Det var alltid dei som åtte deksbåten. Det kunne vera 1 til 3-4 mann som åtte kvar sin part.

Då det i dei tider var lite om pengar mellom folk, var det ofte vanskelegt å skaffa dei pengane som skulde til, då motorane alltid var sekde mot kontant- ein måned. Dei som hadde gardsbruk og andre heimstad med hus, måtte seta disse i pant til Banken, for lån. Motoren og båten var ikkje fast pant, og bankane vilde ikkje taka disse for låna, som pant. (Etter kvart som båtane og motoren vart større og større, var det dei gardsbruk som vart ståande opptil 25 år som pant for båt- og motorlån.) Det var gardsbruket som vart sikkerheita for dei mange og store lån, for å få fiskefloten oppbygd heilt til 1919, då Fiskarbanken kom. Men ogso etter at banken kom vart det kravt pant i gard, og Komunegaranti for mulege tap av 30 prosent. Sjølv no i 1960 er det eit vanskelegt "kapittel" å få nokk lån til ein moderne fiskebåt. Bankane krev 10 prosent eigenkapital, og det er få unge fiskara som greier, - når båten kosta kr. 500,000,- eller kr. 1,000,000,-. Dertil skal ein ha fiskevegn, som ogso kjem oppi hundred tusen kr. og meir.

4. Motoren som hjelpemotor: Dei først motorane som var kosta i 1902-03. var små og ein kan seia at det var som "hjelpemotor" dei var kosta. Det gjaldt om å koma fram i stilla. Men når nokre år var gått, vart dei kosta større - etter båten- og ein nytta motoren meir ut, ved å lata motoren draga vinsen og garn- og linespelet. Dette vart ei stor livd for mannskapet ombord, mot å dra torskegarn og liner med "handemakt" frå ei jupne ofte over 100 famner.

Eit Døme: I 1903 låg eg med min båt -i stille og dreiv- lasta med størsild omlag 2 mil aust av Alesund. Det leid mot kvelden og myrkret

vilde koma. Vi skulde inn til Ålesund for å selja silda. So kom ein av dei båtane frå Røsok, - som eg har skrive om før og som hadde sett inn motor. Vi vinka til han og han tok oss på sløp. På omlag 2 timar var vi i Ålesund. Dersom vi skulde ha greid oss sjølve, hadde vi truleg ikkje komme til Ålesund før langt fram på andre dagen.

5. Motoren i styggever: Under styggever og storm, var motoren til overlag mykje hjelp. var ein i smul sjø, innasjers, og skulde mot veret, brukte ein som vanleg berre motoren. Men på havet i storm og sjø, brukte vi alltid seta på reva stafokk og storsegl. Når vinden var mykje imot, "skar" båten<sup>n</sup> betre opp mot vinden; då båten fekk meir fart ved å bruka segl attåt. Sjølv i rom vind, brukte vi alltid segl attåt, og båten gjek rolegare i sjøen.

6. Endringar som motoren førte med seg: Endringane var mange og det er vanskeleg å få med alle. Det første var at mannskapet ombord i ein fiskebåt fekk meir ro. I stille-utan motor- måtte mannskapet sita og ro for å koma fram. I vind og storm måtte fleire av mannskapet alltid vera på dekk å passe på segla - serleg under kryssing.

Sia motoren kamm, kunne mannskapet gå "til køys" og kvila til ein kom fram på fiskefeltet. Dette gjorde at ein kunne bruka meir garn og liner og so få meir fisk. Eit døme: Den til vi brukte Attring, Sunnmørsbåt og Deksbåt utan motor, van vi ikkje å "snu" meir en 60-70 torskegarn pr. dag. Etter at vi fekk motor med ledning på garnspelet, brukte vi vanlegt 120 torskegarn pr. dag. vi fekk ogso tilsvarande meir fisk.

Ein kunne ogso greia seg med ein mann mindre, då arbeidet gjekk meir mekanisk, so arbeidet gjekk lettare og fortare.

7. Korleis vart motoren mottatt?: Frå dei som kjøpte motor, vart den godt mottatt. (Det var ein del "kluss"- ved dårlege typer av motorar, dei første åra. men etter kvart som åra gjekk, vart det betre.)

Innføringa <sup>av</sup> ~~ix~~ motoren, er den største "Revulusjon" som utviklinga i fisket, nokon gong har havt. Årane vart lagt på land, og segleføring vart minka til kring det halve. Ein motorbåt kunne ein ta i bruk- omlag som ein no tek ein Bil ibruk. Ein kunne gå mot og ved vinden og veret, som ein vilde. Tida for å koma fram, kunne ein rekna ut etter klokka. Dette gjorde at fisket vart meir "inntens" drive og det gav større fangster og større brutto inntekter. Men so fekk ein ogso større brutto utgifter. Det vart utgifter til olje, smurning og vedlikehald til motoren, og avdrag på motorgjelden.

15208

Dei første motorane var "lettbygd" og snarslitne, og trengte mykje vedlikehald, Og dertil mykje feil ved konstrusjonen, som dei første åra, kosta kjøparen mykje utlegg. Det er fiskarane som har måtta betale utviklinga av motoren, og oppbygginga av motorindustrien.

8. Fornøgd med motoren?: Alle fiskara som kjøpte motor, vart godt fornøgd med motoren, og alle tyckte det var eit stort framsteg i fiskedrifta.

Dei fiskara som ikkje vann å koma med, ~~xx~~ - hekst av økonomiske vanskar- var mykje missnøgd og kritiserte utviklinga. Eit døme:

I 1905 sette vi inn ein 6 hk. dansk "Møllerup" motor i ein 38 fot ny deksbåt. Båten hadde god fart. Vi sette ogso inn "ledning" på garnspelet, samstundes. Ein dag på fiskefeltet, var ein del garn fått i "vase"- samantulla. Vi var fleire båtar som var i denne "vasen". Ingen av dei andre båtane såg seg syn med å taka til å draga på denne "vasen". Vi som hadde ledning på garnspelet, tok til og hivde "vasen" på sjøen. Då det var kome på sjøen, fekk kvar båt draga sine garn og alt gjekk godt. Nokre dagar etterpå, fekk eg vita at den eine Skipperen hadde meldt til Oppsynet, at vi hadde fare med "Herverk" på sjøen, fordi vi brukte motoren, - med ledning på garnspelet- å draga garna med. Slik kunne motstanden mot alt nytt, vera i dei første åra.

9. Innstillinga til dei som kjøpte motor-var truande: Mange fiskara, av dei som ikkje fekk seg motor, dreiv ein stor "propaganda" mot motoren. Serleg under Lofot-fisket kom dette sterkt fram. Deimklaga på at dei som hadde motor, kom først på fiskefeltet, og gjorde skade på bruket, før dei andre kom fram. I dette ankemålet, kunne det og, vera noko rett.

10. Skremde motoren fisken?: Ein vanleg påstand var og, at motoren- eller "surren" av propellen skremde fisken. Enkelte viste at lyden gjekk snøggare i sjøen, enn i lufta. -Lyden i sjøen gjekk 1440 meter i sekundet, og i lufta 360 meter. Av dette meinte dei at det var klårt, at fisken vart jaga på flukt, og aldri fekk fred, og dermed mindre fiske.

Det vart skrive i aviserne, halde masse møter og sendt resulasjonar til myndigheitene med krav om at motorbåtane skulde bort av fiskefeltet. (Motstanden mot motoren var på veg, på same vis som motstanden mot Lofot-nota.)

Ein kunne tru at "skrålet" av motoren og proppellen, kunne ha noko innverknad på å skrema fisken. Men etter lang røynsle, er eim klår over at motoren ikkje skremer fisken noko sers, serleg der det er litt jupt vaten. Fisken er frå før, vann med "skrål" frå overflata ved sjøane under vind og storm.

15208

11. Økonomien og vinninga ved motoren?: At økonomien for fiskarane vart mykje betre etter at motoren kom, er heilt opplagt. Frå 1902 til 1920 hadde vi ein gjamn økonomisk framgang mellom fiskarane, på heile kysten. Vi som var med i denne tidbolken, har god røynsle og kjenskap til det. Dei fiskara som kosta Deksbåtar med motor og gjekk i brodden for utviklinga i fisket, greidde å betala båtane og hadde ein del pengar til gode. Disse pengane brukte dei til å kosta seg, heim for.

Det som gjorde den gode tida for fisket, var at kojukturen var låg og at det var meir "likevekt" mellom kvar klasse i samfundet då- enn no.

Alt var billegt for alle og ein trengte ikkje so mykje pengar. Om ein mann kom ut av inntekter, vart han ikkje so snart fattig, -som no.

I 1902 var eg med å selja linetors til 21 øre pr. stykke, rund. Den vanlege prisen låg kring 25 opptil 30 øre pr. stykk. Brisane på klipfisk var år om annan, frå kr. 4,50 til kr. 9,00 pr. våg (18 kg.) i tida opp til 1910. Disse prisane gav den gongen nokso bra fortjeneste.

////////

12. Forandring av båtar ein hadde og kjøp av nye: Då Dekabåten kom kring 1895-1900, vart det eit stort omskifte frå Open båt til Deksbåt. Dei som hadde nokso nye båtar, dorda disse opp og la dekk i dei. men dei som hadde gamle båtar, måtte kjøpa nye deksbåtar. Ein del nye "Møringsbåtar" vart lagt dekk i. men Åttringen vart sett på land.

Størrelsen for ein båt til Havfiske var kring 38 til 50 fot, enkelte, oppi 60 fot. Båtane var byggd med klipper baud og hekk og dei minste var klinka. Frå 42 fot og oppover var båtane byggd som "kravell".

Ein klinka båt i full brukbar stand -utan motor- i 1900 kosta kr. 1500,00. Motoren ein 6 hk. kosta kring kr. 2500,00. eom ferdig båt vart so kr. 4000,00. Dette var mange pengar i den tid. Ein 45 fot kravelltt ferdig med 30 hk. motor kosta i 1914 kr. 10,000,00.

(I 1893 vart det byggd ein 65 fot kravelltt båt med 35 hk motor- av Elias og broren Karl Skjelten frå Gåmlemshaug, i Haram. Denne båten gjekk på ein lyåttur til Geiranger 1894. Som 12 års gut, var eg med på å denne lystturen.)

Båten hadde ei Engelsk 4 takta maskin, med forgassar. Motoren sota seg full av kol, og var soleis lett for å stoppe. På turen til Geiranger og attende, <sup>ca. 30 mil/</sup> stoppa motoren kring 20 gongar. På turen heimatt, gjekk båten opp på ein stein - ideen trange leia i Vegsundet. Då båten støyte, var det ei eldre kone som sa: "Gud trøyste og berre meg som ikkje har meir mat". Ho reknar truleg med at båten vart ståande på steinen, eit døger eller to. Det hadde gått sakta og mykje kluss, på turen før.

Motoren vart teken ut, og ei dampmaskin, sett inn att.

( Mellom 1890 til 1902 var det enkelte som ogso prøvde med mindre Bensinmotorar. men disse motorane viste seg lite tenlege og vart slifta ut.

15208

13. Trengst det større manskap?: Ved omskifte fra Åttring til Møring, Deksbåt utan motor og Deksbåt med motor, var tallet på manskap, omlag det same, - frå 6 til 8 mann, etter storleiken av båten. ved å få motor i Deksbåten og ledning på alle spel, kunne ein nokk spara ein mann, men

men då det vart brukt meir vegn, vart talet på mannskap, det same.

mannskapet var dei neraste naboer, slektningar og delvis leigde-  
menn. Då Deksbåten og motoren kom, gjekk dei over frå fast løn til ein  
Leigdemann ("Rorskar")- til prosent av brutto fangst. Båteigarane eller  
ein lutmann ombord, held vegna for ein lutmann og mannen fekk 45-50 pro-  
sent av bruttoluten.

I seinare tid, då båtane vart større - etter 1908- var det mange  
båteigara (Rederi) som held all fiskevegn. Drivgarsfiske etter Storsild  
var då i full sving, og det kravde sterke og gode redskaper og mykje av  
den grunn, tåk Båteigarane kostnaden av vegna. Prosenten til fiskarane  
ombord i disse båtane vart då etter forlik, frå 35- 32 %.

Mykje av fiskefloten no, har enno den ordning at dei fleste av mann-  
skapet held sin part av vegna, og får sin mannalut. Delinga av inntekta  
vert då Luter. Dei største båtane har då vanleg 5 luter og mannskapet  
lo mann kvar sin lut. Alle utlegg går -som vanleg- av brutto fangst.  
I enkelte høve, kan der vera litt brigde på denne lutdeling.

14. Komandoen ombord: Ligg alltid til Skipperen. Ved notfiske ogso til  
Notbasen. Dei tå ilag avgjer korleis drifta skal gå. Under anna fiske  
er det Skipperen, som avgjer drifta. I tvilsame tilfeller samrår Skip-  
peren seg med dei elste og meit drivne av mannskapet.

15. Fiskara som vart svake: Fiskara som vart sjuke og delvis svake,  
måtte slutte å vera med på fisket. Under fisket krevst det ar alle er  
friske. Fisket er eit våtsamt, kalt og strevsamt yrke og ein mann må  
vera heilt frisk, skal han klare å halda ut.

Dei som er svake kan ein finna arbeid åt på Land. Dei får arbeid  
med å vøla vegn, som å bøta garn, nøter og å vøla på andre ting, som  
høyrrer ein fiskebåt til:

////////

15. Andre tekniske nyheiter i kystbugdene: Frå det "Premetive" fiske  
som varde til kring 1900, er det alltid noko nytt som kjem til:

1. Torskegarn før den tid var berre kring 20-25 nauskar jupe. Til kring  
1860 - 90 åra var det brukt "Trekant" til fløyt. "Trekavlen" måtte vera  
av Eine eller Selje-tre, for å tolå sjøpresset. Kavlen var kring 15 tom  
(37 cm) lang. Etter 1890 vart gjamt over gått over til Glaskulet 41/2-  
5 tomm i dimeter. Kring glaskulene måtte det bittast tynt taug, for å  
få dei festa på garn, og for dei ikkje skulde verta slegne sund.

Dei første glaskulene var laga i Engeland, og på Uksnøya fann dei den  
første i 1860. Men ingen viste då, kva dei var brukt til. 15208

No vert dei brukt torskegarn opptil 35- 50 og 80 mauska jupe, og  
20 famner lange. Og av Nylontråd. Før av hamp og bomull.-

2. Sildegarna som vert brukt no: Er 250 mauska jupe og 12 famner lang

Storsildgarna som vart brukt frå 1897 -og nange år framover, var berre 150 -200 mauska jupe og 10-11 famner lang. Til fløyt på sildegarnd-lenke kagger, disse tolde lite at dei gjekk under i sjøen og dermed gjekk i stykke. Kring 1910 kom det Skodske by-blåser - opptil 70-80 tomm i diameter. Disse blåserne tolde at dei gjekk under overfata i sjøen og dette vart eit stort framsten-, om garnlenka sokk.

no vert brukt berre Plast-blåser opptil 80 tomm, og dette gjer at det er mykje tryggara for at garnlenka ikkje sekk. Plast-blåsene er mykje sterkare for slit, men dei er dyre og koste kring kr. 50,00 pr. stykke. Før 1895 - da båtane var opne og små, var det brukt mykje

"Botne-garn" etter Stor-og vårsild. Garna var 100-120 meuska jupe.

3. Snurpenota etter sild kom til Norge i 1902: Den først Snurpenota for sild, var kosta av Bendik Mannes, Åkrehamn, Karmøy, i 1902. Same året var ein Stimbåt til Island og fiska og det gjekk bra. So vitt eg veit, var nota berre 25 famner jup og kring 150 famner lang. Dei brukte to notbåtar å setta nota frå, i ring. Dei brukte "handspel" til å snurpe nota ned. Og "hov" til å få silda ut av nota. Nota kosta den gongen, kring kr. 4-5000,00.

Dei Silsenøter ein brukar no, ~~er~~ av bomull, er 35-45 famner jupe og 180-220 famner lange og kosta kring kr. 60,000,00.

Av Nylontråd er dei 50-53 famner jupe og opptil 255 famner lange. Dei kosta kring kr. 115 - 120,000,00.

kring 1920 vart det sett 20-25 hk. motor i kvar notbåt og ledning frå motoren på notspelet, for snurping av nota. For kasting og inndraging av nota vert brukt rull, med "ribber" på.

I Basbåten (Lettbåten) er 12-15 hk. motor. I kvar Basbåt, har ein ogso Ekkolodd, for å finna silda.

4. Botnetrål etter torsk er eit gamalt redskap: Det seiast i Soga at det var Russerne - i Østersjøen(- som var dei første som tok til med dette redskapet for kring 100 år sia. No har dei land som driv fiske, mange stortrålara. Norge kom seint med i dette fiske - kring 1837-38- og vi har no, 27 stortrålara, og disse er frå 130 til 170 fot lange.

5. Småtrålara har no oppimot 500 stykke. Dei er frå 75- til 100 fot lange. Denne storleik gjev betre inntekter, enn Stortrålarane, avdi utlegga vert mykje mindre. På Stortrålarane er dei vanleg opptil 30 mann og på ein Småtrålar, 10-12 mann. ~~WIKI~~ ETNOLOGISK GRANSKING 15208

6. Botnetrål etter sild vert brukt for det meste berre i Nordsjøen- etter Nordsjø-sild, Karyl og Øyenpal. Dette fiske har for norske fiskara - til denne tid- gitt dårleg utbytte, avdi prisane er låge og mengda oftast liten. Prisen i Norge, for "fisken" kr 20 pr. hl. og silda kr

33-38 pr hl, etter feitprosenten.

I Sverig, Danmark og Tyskland er vanleg det tredobbelte, for sild Prødugsjon av sild og fisk i Norge er no eit tvilsamt "kapittel" avdi mengda minkar av- år for år- og prisane er for låge, til få lønsam drift av fisket.

7. Flytetral: Det vert prøvt med Flytetral på ein båt og "Partral" med to båtar. Flytetrala er berre nokre få år gamal. Detner svenske og danske fiskara som mest brukar disse redskaper.

Då fiskarane lenge hev vore klår over at både fisken og silda - til ymse tider av døgret går høgt oppi sjøen,- har tanken om å bruka Flytetral, kome opp. Ein reknar med ein skulde kunne ta fisken og silda med Flytetral like godt som med, garn og snurpenot. Etter dei mange prøver som er gjort, viser det seg, at vanskane er mange. Dersom ein får 2-300 hl. sild i nota, vøl den som oftast, revne og ein misser fangsten. Årsaka til tapet er at båten har ei fart av 3-4 mil, og sjø og vind gjer at presset på nota, vert for stort. I fjordane og innansjers, ser det ut til at det er von om at det går berte. Men etter min meining, er der lita von om, at Flytetrala, vert noko effektivt reidskap. ( 1926 fekk eg kr. 500,00 til prøvedrift etter Storsild frå Fiskeridirektøren, med flytetral. Vi prøvde på Svinøyhavet under Storsildfisket, men fekk ingen ting. Dette var sikkert den første prøva, i Norge.) Vi hadde ein 70 fot båt og med 70 hk. motør.)

8. Ellektrisk lys på fiskebåtane: Ein av dei første første som kosta Ellektrisk lys i sin fiskebåt, var Elias L. Breivik, Harøy, Romsdal. Dette vart eit overlag stort framsteg. Tidlegare har ein brukt, parafin lamper og karbidlys. Kring 1900 tallet, var det berre "Flagermus"-lanterner- utan glas- og disse var snar til å slokna, i vind og storm.

9. Ekkoloddet kom: Dei første Lodda som vart sett inn i fiskebåt, var kring 1939. Men det vart ikkje noko stor-kostnad før etter Krigen i 1945. Etter den tid fell dei fleste fiskebåtar, som dreiv havfiske, Lodd. Dette vart ogso ei veldig stor hjelp, for fisket og for å auka mengden. Ein kunne "registera" mengden på alle jupne over alt hav. Med Lodd, kan ein ikkje sjå silda eller fisken, berre lodrett ned. Loddet kosta 14,000

10. Astikken kom til bruk i fisket: Eit Astikkapparat kosta kring kr. 40,000,00. Nokre få fiskebåtar har enno fått Astikk. Dei er enno for dyr. Dei er brukt av alle "Håvforskongsskip". Med Astikk kan ein sjå Stimane av fisk og-sild, frå overfata til botnen og i ein halvsirkel framom båten, opptil 3 kilometer av.

11. Peileapparat: - er eit instrument som ein set opp rorhustaket og kan leila av stasjenar på land. Vi har fleire slike Peilestasjonar på land, og ved peiling, kan ein finna ut kva kurs ein båt må ha for finna

15208 15208

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING



fram til stasjonen. Alle fiskebåtar som driv havfiske har slike Peile-apperat no. Dette er ntyyige instrument i skodde og snøkjukke. Prisen p på eit Peileapperat ligg kring kr 20,000,00.

12. Radar: er ogso eit instrument som er brukt under fisket: Men det er enno fåe fiskebåtar som har kosta Radar. Dei er dyre kr 40,000,00. Det er eit nyttigt Instrument under fisket. Ein kan i Radaren sjå i myrket, skodde og snøkjukke, sjå båtar, fluer med stake på, holmar og land, opptil ein 3 kilometer, framom båten. Det er nøyaktige og pålit- ande Instrument.

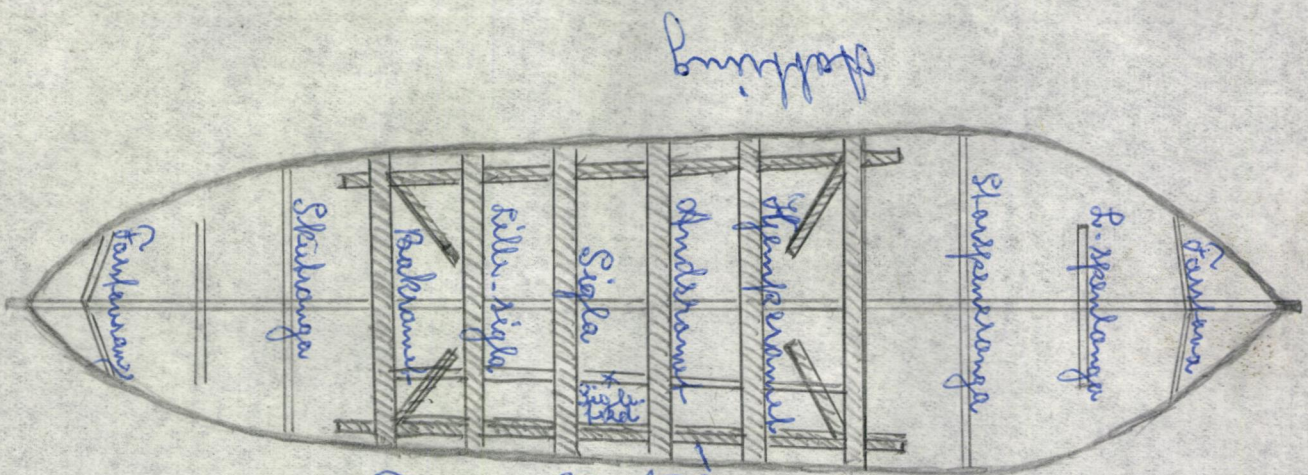
13. Sendar og Mottakar: - har alle fiskebåtar, då dei er rimeleg i pris, kring kr. 700 -1000,00. Fiskebølga er 2,4. Sendaren - er nytta mykje under fisket, og er til overlag mykkje nytte. ~~Kvar~~ <sup>Ein</sup> fiskebåt kan tala med andre fiskebåtar på havet kva tid på døgret ein vil og nå opp- til 30-40 mil og endå lengre, når lyttetilhøva er gode. Ein kan tala over kyststasjonane over telefon, til kone og born - og andre - på land, medan fiskebåten ligg langt út på havet, i stille og storm.

Radioen er vel det største Hjelpemiddel ein har fått, ved sida av motoren. Ved hjelp av Radioen har mange hundrad fiskara vorte berga frå den visse død, kvart år. Radioen tik til å koma i fiskeboten kring 30 åra. I eldre tider viste ein ikkje noko frå land eller andre fiskebåta medan ein var på sjøen -og til ein kom på land. Og difor var fisket då meir einsamt og langdrygd.

14. konklusjonen av fisket: - er at det er eit fårefullt og slitsamt yrke. Det er "Eventyret" og den "Uvisse." <sup>i</sup>vinninga som mest "Eggjar" opp fiskarane. Nordmennene likar å "Kjempe" og det får ein ved å vera fiskar.

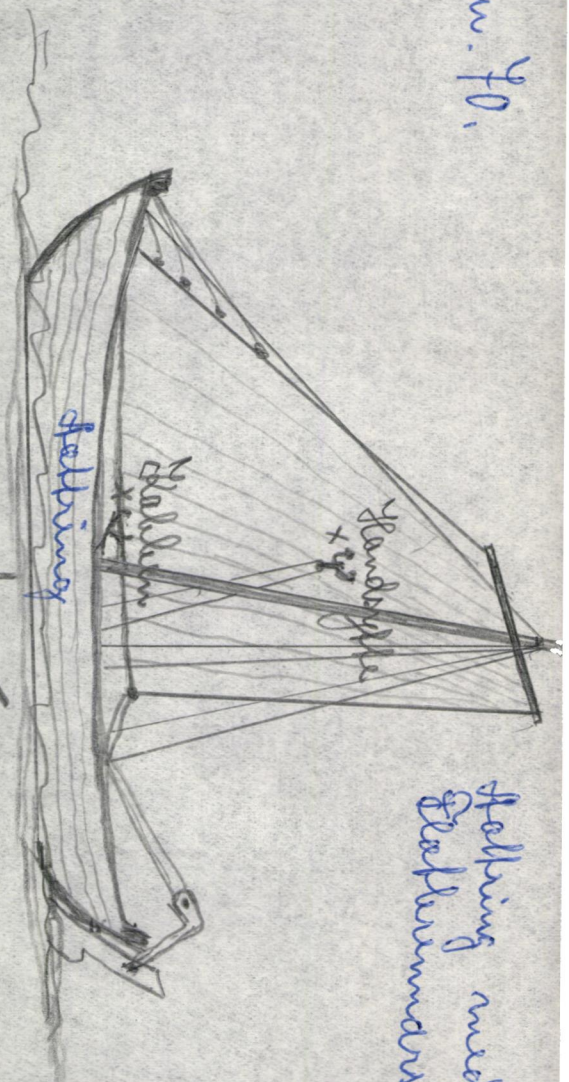
I denne tidsbolken frå 1890 til 1960 har vore ei rik utviklingstid ( Eg har for det meste vore med heile tida.)

15. Økonomiske kår i fisket: Frå 1890 til og med 1919 var det stor framgang og utvikling i fisket og økonomien var god mellom fiskarane. Men frå 1919 til 1940 hadde vi ein lågkojuktur - då alle fiskeprodukter var so låg i pris- at den drog fisket ned i den største armod og fattog- dom som nokon kjenner, sjølv frå Soga. I 1921 selde vi vårsild for kr. 0,50 pr "Strokk" ( ei tunne 120 liter) Og i 1927 var middelspeisen for ein Lofottorsk rund, krong 24 (øre) pr kg stykke. Slike prisat gav fisket stort underskot på drifta. Under Krigen 1940-45 vart det lite fiske, og ikkje noko utbytte. Frå 1945 til 1953. hadde ein bra utbytte av fisket. men i denne bolken hadde vi store utlegg på-kostnad av store og nye båt- ar, oppi kr 4,500,000,00 -og mykje over det- og prisane for sild og fisk har ikkje på langt nær, fylt med i konjunkturstigninga og fisket er atter kome på "Fattiggassa". - Februar 1960.

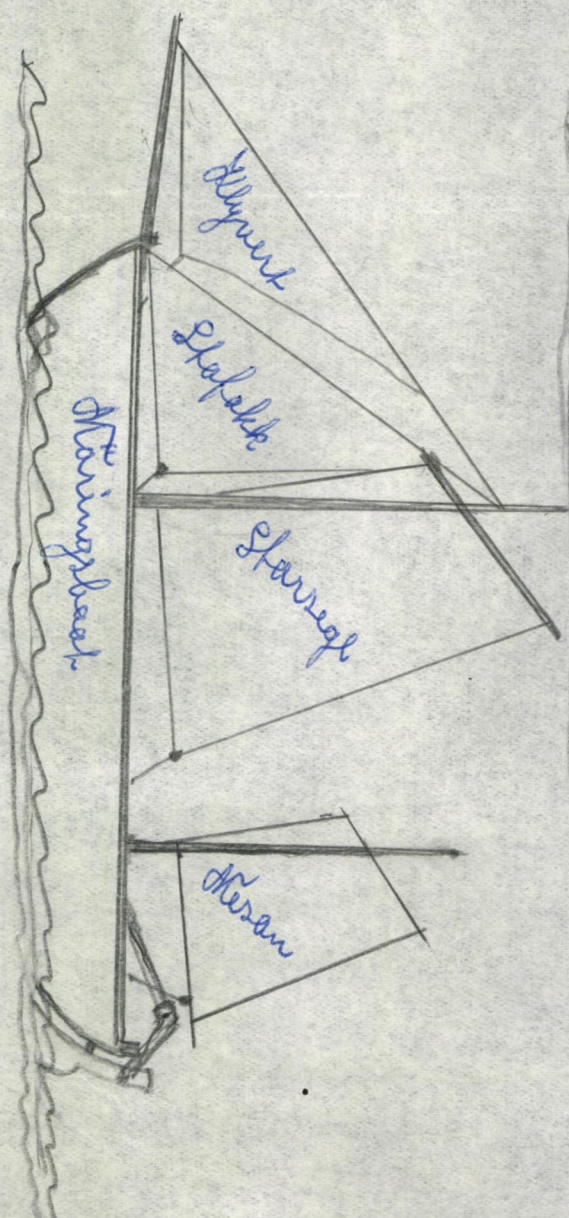


Färderna  
 Stanspanselunga  
 Stempelkammet  
 Andelskammet  
 Sigla  
 Filla-sigla  
 Bakkammet  
 Skalsunga  
 Färdkammet

Balong köl nr. 70.  
 Stempelstafle  
 Rombakke  
 -oring  
 Stansiglakappe  
 Silversiglakappe  
 Bakbakke



Falkving med  
 Falkvinger



Störingsbeet med  
 Falkvinger

15208

19.  
frå Knut Uksnøy,  
Myklebust i Haram.

Myklebust den 18 februar 1960.

Til norsk Etnologisk Gransking,  
Bygdøy, Oslo.

Emne nr, 70 - "Frå robåt ~~til~~ segl til motor."

Dykkar skriv av februar 1959 - har eg for lenge sia teke imot. men då emnet er stort og omfattende, har eg havt lite tid til å ta det før.

Eg har prøvd å få med det mest viktige ved utviklinga av fiske: Skifte av båtar, reidskap, driftsmåten, prisar, åtstall og nytta ved skifte i fiske. Der finnst enno ymse ting ein kunne ta med, men då vild det verta ennå lengre.

Eg legg ved ei blysnittegning av ein Åttring, for å sjå kor den var innreidd med tofter og kva kvart rom i båten heitte. Og ein Åttring med segl- og ein "Møringsbåt" med segl.

1. So eit Foto av den første båten ein finn, på museuma.
2. Eit Foto av ein Åttring som ror. 3. Og eit Foto av ein Dekabåt utan motor, av dei først som kom til Sunnmør. Disse Fotoa, vilde eg gjerne få att. De kan ta nye foto av dei.

I 1955 laga vi ein Fiskarfilm : "Ut mot Havet". Denne filmen forte mykje av det same,,som eg har skrive om i Emnet nr.70. Både brei og småfilm av denne, ligg på komunenenes Filmsentral Nedre vollgt, 9. Oslo. Dersom De har inntresse, skal De få vårt løyve til å få sjå den. Truleg vilde Sentralen vera rimeleg for å køyra den. Filmen varet ~~ix~~ 1.1/4 tim

Då skrivemaskina ikkje var heilt iorden, mått eg skriva ein del blad med blekk.

Emnet, nr. 70. ligg ved i 17 sider.

Vyrdsamt.

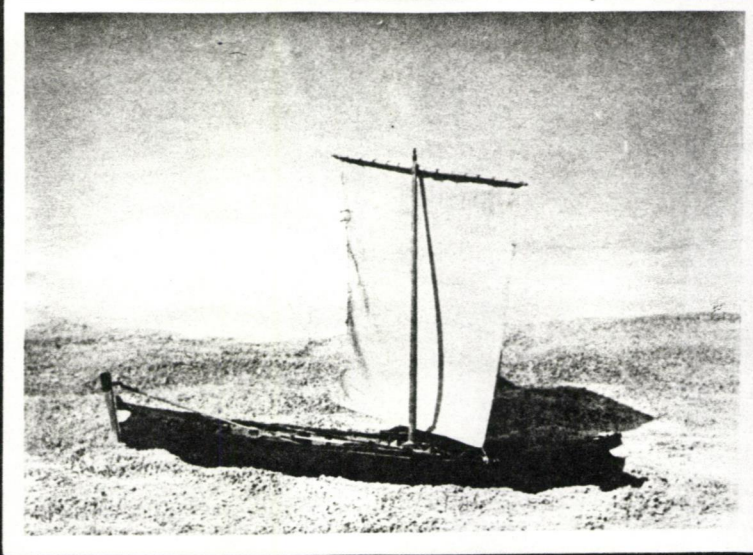
*Knut Uksnøy*

70  
MR

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING  
ADR.: NORSK FOLKEMUSEUM

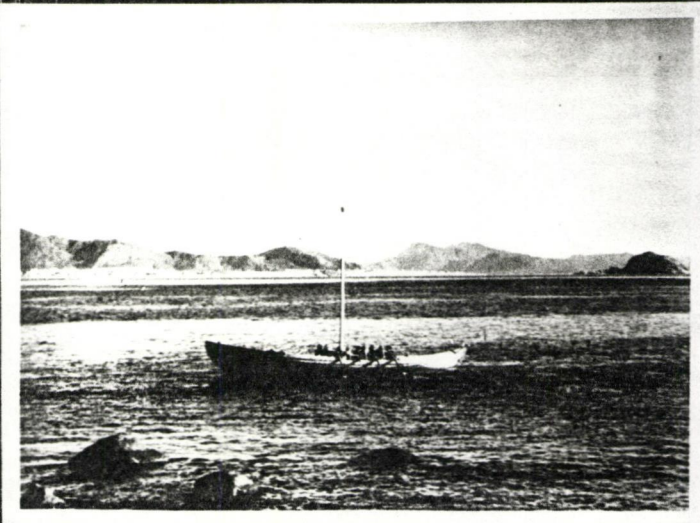
20.

19



LL3578

Den eldste  
båten vi  
kjenner.



LL3579

En  
aakting



En av de  
Leste  
Eldste båtene  
- for motoren

15208.