

NORSK ETNOLOGISK GRANSKING

Emnenr. 70

Fylke: Hordaland

Tilleggsspørsmål nr.

Herad: Austhøyem

Emne: Fra' robil dei seel og

Bygdelag.

Oppskr. av: m. d. v.

Gard:

(adresse): Autom. Bolheim
Solesjøen

G.nr.

Br.nr.

A. Merk av om oppskrifta er etter eiga røynsle.

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

SVAR

Fra' den fyrste tida fiek har drive fiske her i bygda har det vore i opne småbilar. Desse bitane var feringar og seksareringar. Feringane hadde fire arar og fire mann kunne samslundes ro på bord si år. Men som segd var det betre to mann som rodde på ein slik bit. Ein mann rodde med to arar. Han rodde med parv som det heiter. Desse småbilarne vort bruka til heime fisket langt skanda ut mellom holma og ågane. Dei var fr små å viga seg ut på havet med. Ein annan type av slike bitar var seksareringane. Dei hadde eit rom til, og seks mann kunne ro. Dei var eit bord ligge og greidde seg heile på sjøen. Dette er dei to båttypane som vart bruka her i eldre tid og fiek bruka dei på fiske og til byferder. Dei vart kalla orrd. Ford bitar av dei dei vart bygde i Hordfjord. Dei var småle og lette av ro i mølving, og framfise

til å sigla erna vunden. Nest alle hadde råsegel. Men dei var ikkje så gode til å kysa. For mange hundrad av desse billypane har vore i bruk her i kystbygdene i frii Bergen til stad og det ingen som vil

Følge som ligg kring seks mil nord for Bergen var frii gamal til viktigaste fiskeriet her på desse kantar. For vinter kom det fleire hundrad fiskarar derie både frii kysten og erna frii fjordane.

Dei driv-fiske ells sild og torsk. Alle desse hadde nordfurd seks-aringar.

Alle mann som budde ved sjøen hadde faring for seg sjøl som han driv. Berne ferke med. Men fiskearingane som vart bruka på havet var det mange som sette parrar med andre. Alle dei båten som var vart fangsten del likt. Men var det ein mann som alle båten, fekk båten ein manns-part.

Reidskane som bruka var handsone eller torker og seier og gann ells silda. Silda vart tald den lida. Ten falde til hundrad og så vart del ells stuk. og så fsk ein til å telja til hundrad på mytt. Prisen vart sålis for hvert hundrad sild.

Det var ikkje nok seld appløring til fiskeriet. Esulor

Som et oppvaksone ved sjöen hvor
 et kvot. Men på båten var det all-
 tid ein som var hövedsmann
 Var båten sameige, så var höveds-
 mannen den som var mest tak
 i. Atke ein mann båten åleine
 så var det han som var höveds-
 mannen. Det var hövedsmannen
 som hadde all komando. Både
 under ferke og segling. Den andre
 sat ved segling med kvar sine
 skaut og laut lyda alle ord
 som hövedsmannen gav. På
 den måten fekk dei ting og
 loving, som et kvot og tak dei
 i blodet.

Men kring 1850 og utbet
 vart ette Fjedge det festebøvel som
 det hadde vore i mange hundret
 år. Silda tok andre vegar, nye
 reidskaper vart tekne i bruk. og
 dei gamle båtypane vart for
 små til å fara lange vegar med.
 Silda kom et kvot inn ved
 Stavanger og Haugesund og då
 vart dei gamle båtypane for små
 og hadde ette lengre Fiskelida vart
 lengre, ein korr ette heim så jant
 og ein måtte ha ein utstyr med seg.
 ein måtte rusta seg for heile vinteren.
 Då var det store båten kom. Store-
 båten var bygd både for åra og segl,
 men har var mykje tyngre å ro
 men så var han så mykje like med
 det galdt segling. Han hadde

Storsegl og fiske og klyvet, og sime hadde og loppsegl. Men ein kunne ikkje bu om bord i store båten, ein måtte bu i land. Korn ein til eit fisker og kunne det vera tungt om plass i land mange gonger, og folket låg då på golvet, i gangane og på lofta. Det var ikkje så mange som hadde råd til å kjøpa storebåtleine, så det vart sameie. Desse storebåtene vort bruka på fotstefisket på Suvrmine og då vort det mange samfente på dette og kjøpte eigen båt. Utan om fisket bruka ein storebåten til føringssbåt til byferde og ymse anna. Men på korn rettferke etlv sild.

Då vart storebåten bruka til gannfisket og skøyter gaker sluppar og glasser var bruka til landrett fiske. På desse farkasane budde ein om bord. På slike losifarty var det som regel to mottlag ombord. Det var etlv mann ombord i kvotlag og ein kok som kokte til begge laga. Dei hadde med seg to mottbåtar og to små båtar, lettåtene som dei var kalla. Den eine av mottåtene var ein båt som var litt mindre enn storebåten, og vart kalla spiss-stemningon. Den andre var garlebåten. Garlebåtane var tvær i akterenden og der var ein rull som roba gjekk ut på. Halebåtane hadde rigg og full segelforming og under sigling, så segla deileine utan hjelp av losifartyet.

elles var det mykje roing på nolt-
 bitane. Dei som rodde med noltbasen
 på lettbitane var kalla lettbitararar.
 Hadde ein rott på lettbiten ei stund
 så kunne ein lora seg opp til noltbasen.
 Dei som slupde noltbitane rott
 kalla bølfeirarar. Dei som var omann-
 skap med ei noltbruk hadde. Den var
 som regel berre på reke. Bølfeirarane
 hadde som regel berre 2 roer. Men
 varst luten over det som ein hadde
 i byrje for vinteren, og jukk byrjebot
 og ein fekk berre lutt. Forutan desse
 bitlypane som var bruka til fisket
 var det frakkefarly som og jukk i frukt
 Langs kysten. Det var helst jakke
 og galasar. Slike farly var på
 Lofoten og salta fisk og til
 Nordland og salta sild.

Fisket som ein driv kring Hauke-
 sund og Stavanger kalla ein sira-
 fisket og fisket nord ved Ånd og
 Sjønnørne kalla norafisket.

Strotoren kvern.

Den første strotorene kom til landet
 kring 1897. Men det var på Møre
 dei første strotorene kom. Den sto
 strotoren om seg med ein gong
 der i heradet driv ein fiske på gamal
 vis til det 1912-1913. Då sag alle at
 den gamle strotoren dugde ikkje lenger.
 Skulle ein driva fisket måtte ein fylgja
 med lida

Den første som brøta strotorbil

han i heradet var Oluf Rongevær. Han
 var født i fiskerøvet Rongevær i
 Austhimm og reisde som ung til
 Amerika. Etter han kom heim i 1912
 kosta han seg ein motor kutter
 Om det var i Amerika han fekk
 kjendskap til motoren kan eg
 ikkje seia. Men Oluf Rongevær var
 ein fjerdegangs mann på mange
 måtar. Han tok til med silde
 salting. og seinare kjøpte han
 ein stor fiskeribåt og drev snerpe
 fiske om vintane. Første den første
 motoren kom i 1912. var det ein
 motorfeber i 1913 var det fleire som
 fekk bygg seg fiskeribåtar som dei
 sette motorar i. Motoragutlar
 kom til bygda og brøyd fram
 motorar. Dei første merke som
 kom var: Cidions motoren. Seinare
 kom Hain motoren. Det var fiskeris
 motorar. Så kom Lype kilsmotoren
 frå Sverige. Det var ein tobaksmotor
 og var mykje bruka den fyrste tida
 Seinare kom andre merke slik som:
 Avanse, Veksmann. Balindv. Sabb
 og så utelst. Dei første maskinane
 var heller små, og ein bruka seg
 altid. Men etter kvart vanka beste
 kreftene. Første sardinabrikkane
 kom laust fjerdepartane ha god
 fart. Pås kjøp til fabrikkane laust
 fram i allsuep av.
 Dei fyrste motorane var heller
 dyre. og pengane laust linast
 Men folk var flinke til å hjelpa

kvartante. Dei kausjonerte for kvar-
 ante af alle eigedomane sine i pant,
 og som regel gjekk det godt. Men det
 var gjeldar at ein mann vga
 å kjøpa seg ein motorbil åleine
 Det var fleire som slo seg saman.
 Mange av dei som hadde båtar
 saman frå den tid seilfartya
 var dei innaste, so seg no saman
 og kjøpte seg motor. Men det var
 også mange tiltaksarme ungdommar
 som slo seg saman og kjøpte motor.
 Som regel var det to eller tre saman.
 Dei hadde vore med andre i skuld
 og hatt seg, og no byrja dei for seg
 sjilv.

I fjore verdenskrigen var det mange
 som kjøpte motor. Slog ordet då
 var: Vil du ha pengar då kom
 du kjøpa deg motor. Men det vart
 og falitt for mange. Då tidene
 vart dårlege i mellomkrigs tida
 syntte det seg at det hadde
 vorte salda del for mykje på
 motorane.

Polis motoren vart brukt

For bilas som for i fraktfart
 langs kysten vart det i den første
 tid sett inn bare ein hjelpemo-
 tor. På den måten slapp ein å ligga
 på hamnane om det var motorbil,
 men ellers hadde du første store
 bilane full seilføring. Men ein
 kom seg mykje på seg og fram,
 når ein kunne bruke motor på
 segla.

Så var ikke dei første motorane så sikre som no. Det var langt omkyt klis med maskinene. Men etter kvart som dei vart som i dag, så var det ikke segelforinga så stor. Spåret kom bort og ein brukte ikke klyvsten lenger, men etter var mustene like store, og ein hadde alltid fokka og skosegl og musanen, dersom bilen hadde to maskiner.

Men etter kvart som dei gamle bitane gjekk ut var det bygt nye bitar, og dei var ikke bygt for segelforing, og maskinene vart omkyt kraftigare. Gjefninga hadde ein ut like storegl og fokka på desse bitane. Desse segla skulle vera ei nauddykk som det vart motorstopp. Men no er motorane så sikre at ein brukar ikke segl lenger.

Store bitene som det var så omkyt av for motorane kom vart det etter som i motorer i men dei hadde ikke lenger, og gjekk snart og bruk. Dei som drev gjennomferte kjøpte seg dekkforby i staden. Kjøp og skjøp. Da kunne dei vige seg lenger ut på. Sjone slo ikke lenger inn i bitene, og så var det lenger i dei så dei kunne bli ombord.

Før dei som drev motorer vart det helt kansliis innfor og fra åra 1913-1914. var det

ikke nokon som segla lengre.
 Ho slapp ein liggja på hamnane
 lengre å venta til selva kom, soom
 ein kunne ta notbåtane på ålep
 og fylgja med selva. Dei stund
 etter sette ein og notar inn i
 notebåtane. Ho slapp ein det
 bløstilet å ro på desse lunge
 båtane, og så kunne ein ^{ha} omgående
 samnskap til kvar båt. Det var
 notaren som dreiv det heile
 Skulle ein kasta nota sette ein
 berre fast i land, og så sette
 ein fart på notaren og nota
 og ikkje var nullosten utan at notkon
 tok i ho. Det hadde alltid røynt
 på kreffene å kasta nota, og så
 og ikkje del mykje svingare å ringe
 selva inn. Det var mindre med
 bom kast

Så var det nokke mytt som kom
 til i denne tida det var sompe-
 nota. Forst buslengsompernota
 og stasildsnurpernota. Ilemelukk-
 industrien tok til, og buslenger
 som til denne tida ikkje hadde
 vore nokke handelsvara var no
 på mykje utspjerd på verdensmark-
 naden at ein kunne ikkje
 skaffa nok av han. For hadde
 ein små noter og kasta inn
 på bukline. Dei var det at bus-
 lengsompernota kom til hjelp.
 Det vart då bygd skøyter som
 serleg høvde til det bruket, og
 nota fekk plass midt på dekket

rett framfor skyehuset. Langs
med sida al skäpta var det
ein bil som not ågra var
fest i. To notbåtar rodde da
fjere og lodda etly brislingen
Lodda det vil eua og du hadde
eit blylodd fest til ein fin skrem
Har di kom upi ein slinn kjende
di kor brislingen vande med
skrem og så kasta di. Notbåten
som var fest til sida var skäpta
vot kasta laust og nota gikk
ut frå skäpta som gikk i ring
og kom allende til notbåten

Så vot nota snurpa saman
i ein pose. Og etter det vot
nota dreggen innalt på dekket
til skäpta. Dette var eit tungt
arbeid og nota måtte gå over
ein rulle, og to mann måtte
sleiva. Men om skye så lang
tid vakt det ordloven som
drev den rullen, og mannska
pet vot mindre

Men etter siste verds krigen vot det
slutt med å lodda etter sida
med blylodd. Nå har ein ekko-
lodd bidde ombord i fiskerbåten
så ein slapp gå i båten, for
ein fernv silde. Alt dette les ein
av frå kommandobrua, og i not-
båtene er det motor. Så ein slapp
det tunge slitet å ro lang og.

Frå 1974 til 1930 var det rike
silde av frå Hauge sund til Nore
Silda kom enn på alle bøkter
og vikar. Då kjøpte folk svært mange.

motoren. På samme tid tok snurpe-
fisket til for alvor etter storild.

Mange gamle store fiskeribåter vart
bygde. For var det alltid damp-
båter til havfiske. Men i dei
nye båtene vart det sett inn
motor. Folk reagerte ikkje mot
et nye som kom. Det hadde
aldri at nokon reiv ut motoren
og tok til med segl att.

Det var nok nokon som ønskte
at motoren skreinde bort silde
og fisker, men protestar eller
svaks slikt vart det ikkje sende
til nokon.

Men gamle fiskeribåter som
hadde hatt landnotbruk
helt på tid like ikkje reagere
sinnvendt. Snurperane tok
silde som skulle sige inn til
land. Slikt kom det protestar
mot, og til slutt vart gamle
sildewagar fjerna. Dei skulle
berre vera for landnot fiskerane.
Snurperane hadde ikkje lov å
kasta ut

Kalle at motoren kom.
Virkingar.

På god tid etter at motoren
kom vart fiske drive på same
måten som før. Det var berre det
at det vart lettare å drive fiske,
ein slapp ut av sigla. og
mange nye ting kom til slik
at ein kunne drive fiske med

corrente mannskap. Om bord hadde
 ein ein fast maskinist, men elles
 var det fleire ombordkunnige ombord
 som kunne ta over i ymse situa-
 sjoner. Men at folk som fri hadde
 vore for svake, og no kunne vera
 med og ikkje tilfelle. Dette kvot
 som godt kunne vort draasitore
 våga ein seg lengre og lengre ut
 både langs kysten og og i fjerne
 farvann. Så det komst meir og
 meir ting og sterke folk. Det
 velt drue på hurt at den er ein
 mellom 50 og 60 år så som ein
 gå i land. Siok og det var det
 gjeld havfiske.

Andre tekniske nyheter. Kystbyg-
 gene.

Andromen og fisket har utvikla
 seg med slike rivende fart, det rinte
 at det komst se hæl av handling
 skulle ein forhelv om det. Men
 mange av dei gamle reds kop a
 er gått av bruk. Landrota og skog
 lengre bruk no under dei store
 fiske. Båttalen går langt til
 havo om vinteren og måle
 silda lengg for ho seg til land
 De gamle hamp bomullsvålene
 har gått av bruk. No er ^{dei} Røglonsvåler
 og de røglonsvåler. Trå dei
 lange tugarane som var i dei
 gamle fiskebåtane har vorte
 mykje betre. No er ^{dei} de manns-
 tugar ombord i dei nye båtane.
 Det er fiskerom til dei vake klerne

af skibsbåd ombord. Det er skibet
ombord som har med alt mat skullet
i gjer. For heldt kor seg kosten
gjælv. no et alle samnan.

Mannskapet har sin viss prosent
av fangsten. Kapteinen, muski-
nisten af skibet har fast hyre
af full lût. Basen har fire lût.
B dei siste ara har ^{de} komme til sin
ny ordning i tilfelle det vert
bruttur. Kor mann er sikra
for 125 pr vika dersom ein ikkje
fiska. Es òr luten over det, full
hyre hatt.