

# *Fiske på Storegga på slutten av 1800-talet*

Av Ingvald Tomren ca 1935

*Ingvald voks opp i Tomren-huset i Ullahammaren. Han var son til Helene og Andreas Tomren som hadde ei stor familie. Ingvald hadde 9 søsken.*

*I denne del 3 skriv Ingvald om fisket på Storegga med nyvinningar som storskøyte, småskøyte og motor i båtane.*



Til 1861 var sunnmørsåttringen einaste fiskefartyet på Storegga. Men dette året kjem det eit nytt andlet der ute. Dette andletet er storskøytene. Og dei som fyrst gav det forma, var svenske fiskarar. Det var opptaket frå Tomas Longva som no fyrst vart til røyndom. Det vart likevel svenskar som vart lærermeistrar. Dette fortentar dei sjølv sagt ære for, men nyoppdagarar av Storegga var dei ikkje. For same året dei kom hit, låg Haramskarane der med åttringane sine og fiska. Det var vel helst eit tilfelle som gjorde at svenskane fann Storegga. To skøyter, Doggeren og Jæderen, vart av stormen drivne nordover og freista på Storegga då veret stilna. Det var nøgda fisk. Dei fiska då i 14 dagar, og kom inn til Ålesund med fangsten, som dei selde der for 1154 spd, so tok Ålesund etter.

I 1862 vart det rusta ut 5 skøyter og i 1863 22 skøyter. Same året var der med 2 skøyter frå Kristiansund, 19 frå Sverige og 1 frå Danmark. Fullstendig framstilling av dette finn ein i Ålesunds historie. Haram kom ikkje fyrst med i omlegginga og drifta på Storegga. Fyrste opptaket her kom ikkje før ut i 1870 åra. Tradisjonen til den kjære vene åttringen var enno for sterk til at dei så altfor brått kunne finna

seg sjølve att i eit så pass stort og vidfemnande seabrigde som det vilde vere og gå frå opne båtar og om bord i dekksskøyta, men så innlysande det måtte vera at skøyta var tryggare farkost enn åttringen til landferder som eggaturen var.

Ved 1870-talet var det to tider som møttest ute på Storegga. Andletet åt gamletida var Sunnmørsåttringen, mykje godt sameleis som han var i det 18. hundreåret. Nytida kom med eit anna andlet. Det var storskøytene – liggarane – som dei vart kalla, og så småskøytene. Dei hadde større bruk enn åttringane og sette og drog frå serskilde småbåtar, svenskerullar med årar, master og segl. Åttringen kom nok reint bort mellom desse storskøytene, men likevel sette han sitt seregne drag inn i biledet av fiskeflåten der ute.

Sist i 1870-åra var det sume i Haram som skifte ut Sunnmørsåttringen og fekk seg møring i staden. Elias H. Aakre på Rogne og Ole Mydske på Myskja var dei fyrste. Dei kosta seg kvar sin møring i 1876. Året etter kom fyrste møringen til Fjørtoft kosta av Einar Olsen, Ole Elias Einarson og Lars Einarson Fjørtoft. Hildrestranda fekk sin fyrste i 1878. Eigarane var Elias K. Reiten og brørne hans saman med Bernt P. Hildre. På Ulla fekk Petter H. Ulla og Sevrin G. Ulla fyrste møringen i 1880, og på Longva Tomas J. Longva i 1881. Mange fleire var det elles som bygde om og rigga om Sunnmørsåttringane sine til møringar. I møringen rekna dei med å få ein sterkare og meir sjøtrygg opnebåttype. Men utom dette hadde han som eggabåt ingen føremun. Tvert om. Han var tyngre å ro og ringare å andøve med.

Fleire framtoke ungdomar skjøna at skulde Haram fylgja med i utviklinga laut dei ha skøyter til Storeggfiske. Lensmann Hans Vestre, Elias O. Austnes, Karl H. Ulla, Johan R. Ulla, Ole Ullahammer, Knut Svendsen, Karl Hurlen og Peder A. Flem gjekk saman i eit partslag og fekk bygd hjå Hammerås på Vestnes storskøyta "Haabet" av Ulla i 1876. Fuldt ferdig kosta ho 10 000 kr. Fyrtste føraren av "Haabet" var Ålom-Johan, ein sers flink skipper og kjend storfiskar. Same året, men litt seinare bygde Hammerås storskøyta "Fram" til eit anna reiarlag på Haramsøy. Båe desse skøytene bar seg godt. Det har gått ord om at Ålom-Johan fiska inn att fyrste året nær på det "Haabet" kosta. Storskøytene vann seg likevel ikke større rom i Haram. Dei fall kostbare, så dei måtte helst vera fleire i lag

om ein slik farkost. På dei fleste stadene var og hamnetilhøva slik at det gjekk ikkje å ha så store farkostar av den grunn.

Det vart den andre skøytetypen – småskøyta som fekk eit større rom innanfor fiskeflåten i Haram. Og her var det at Løvsøya gjorde sin sermerkte innsats. Attåt Løvsøya kom Hildrestranda med eit godt tilskot til det same. Fleire av dei som slutta med Sunnmørsåttringen, såg seg meir mon i å koste skøyte enn møring då Storeggfiske hadde gjeve god innkome i fleire år. Dei småskøytene som kom til Løvsøya var på kring 20 tonn. Dei største 25 tonn. Fullt ferdige kosta dei 4 til 5 tusen kroner. Jamnast hadde dei ei master. Sume hadde og stong som rakk opp for mastra eit stykke men vart hala med når det var strid vind. Seglføringa var storsegl, toppsegl, fokke, klyver og gibb. Av klyver var det tre slag. Storklyver, mellomklyver og stormklyver. Desse vart brukt etter som vinden var til – gibben berre i maksver. Mastra var 22 til 25 fot frå dekket til godset.

Småskøytene var gode siglarar, men hadde kvar sitt lune. Sume var glupast i maksver, andre i eit og to revs kuling. Framme var det lugar og køyar til mandskapet, 8-9 mann. Så kom lasteromet, og attrast ei luke der styremannen kunde stå til beltes nedi når veret var ufse. Kahytte var dei ikkje i dei fyrste skøytene. Rekka kunne vera ein fot høg, eller vel det. Johan A. Farstad og Gunnar R. Farstad kosta fyrste skøyta "Snøgg" i 1881. "Snøgg" var på nokre og tjue tonn og ein god siglar, serleg i revings kuling. I 1882 kom "Ternen". Nils O. Farstad og Andreas N. Farstad, kosta ho. "Ternen" var av same type som "Snøgg". Ho var rigga med stong. I maksver skulde ho vera beste siglaren. Gunnar Farstad selde parten i "Snøgg" i 1883 og kjøpte ei ny skøyte "Frøya" åleine. Denne var klinkerbygd og om lag like stor som dei andre. Andreas N. Farstad og Andreas O. Flem kosta så ei ny skøyte "Anna". Ola Farstad og Elias Farstad tok over "Ternen". Mest same tida kjøpte brørne Ola og Lars Jonsen Kjerstad ei gammal skøyte frå Molde. Ho heitte "Løven" og vart ombygd nokre år etter.

På Kjerstad var det fleire som slo seg i lag og leigde skøyter til Storeggfisket. Desse var "Bruden". Eigar: P. A. Sandborg. "Sjøfuglen" eigar: Rønneberg og ei som heitte "Svift". Men i 1889 kosta dei seg eiga skøyte, "Prøven". Eigarane var Jørgen Sæt, Ivar O., Nils N. Sevrin J. og Martinus K. Kjerstad. Og i 1890 kom "Fram". Det var den største av

alle. Eigarane var Tomas R. Rønstad, Karl N. Farstad og Mikal O. Farstad. På Hildrestranda var det Elias K. Skjelten og dei andre Skjeltekarane som gjekk føre. Dei leigde i 1887 småskøyta "Peter" frå Molde. Elias Skjelten var førar. Dette gjekk godt. Og året etter kosta dei seg ei småskøyte "Flora" av same typen som Løvsøy-skøytene. Ho var bygd av Hammeraas i Steinvågen.

To år etter vart laget delt. Elias K. Skjelten kjøpte då av Friis i Ålesund ei større skøyte "Søvik" og Ivar Skjelten leigde fyrst skøyta "Alken" og seinare skøyta "Viktoria". Elias G. Skjelten tinga så i 1892 for sitt partslag "Leif Eriksen" samstundes som eit partslag på Haramsøy tinga "Forsøg" av same type. Båe to var om lag 60 fot. Desse to reiarlaga freista med eit heilt nytt innslag i Norsk fiskedrift som vekte stor åtgaum endå freistnaden mislukkast for dei. Dei kom 10 år før nokon annan med freistnaden sin. Det dei gjekk inn for, var motoren som drivkraft i fiskefarty. Spørsmålet om drivkraft til dei mindre fiskefarty tok til å bli aktuelt mellom framtøke fiskarar denne tida. Dei fyrste fiskedampskipa var no kome til, og den store føremonen dei hadde framfor seglskutene var berrsynt for alle. Dei kom fram når seglfartya rak i stilla og var det eit halvt grapsever, kunne dampskipa bruka mest like godt.

Dei mindre skøytene var for små å setja dampmaskin i. Kjel og maskin tok for stort rom. I England var dei fyrste oljemotorane komne i bruk. Dette hadde dei fest seg ved dei to reiarlaga som kosta "Leif Erikson" og "Forsøk". "Leif Erikson" var fyrst ferdig av dei to og vart såleis fyrste motorbåten i Noreg. Det var Elias G. Skjelten som gjorde opptaket. Dei andre partnarane var broren Karl O. Gamlemshaug, Kristian G. Hurlen, Peder E. Hurlen, Bernt P. Hildre, Karl O. Gamlemshaug og Elias Terøy. Båten var bygd av Hammeraas i Steinvågen og motoren kjøpt gjennom agent Schelderup i Ålesund. Det var ein engelsk Pristmanmotor. Verkstaden i England sende med montør, som skulde vera maskinist i fyrste tida. Motoren gjekk bra i smult vatn, men når det bar ut på havet og det vart noko bære, gjekk motoren seg varm. Dette greide dei ikkje retta på.

Karl O. Gamlemshaug skulde vera som ein maskinassistent. Han fortalde at det var eit eller anna som ikkje var som det skulde vera med motoren men største feilen trudde han var maskinisten for han var so låk av sjøverk, at han kunde ingen ting gjera når det var litt sjøgang.

Gamlemshaug gjekk noko med båten åleine og då fekk han stundom motoren til å gå tåleg bra. Laget hadde teke opp stort lån som partseigarane stod i ansvar for. For no å berge mest mogleg fann dei det rettast å ta ut motoren og setja inn dampmaskin i staden. Og som dampskip vart "Leif Erikson" driven til 1904. Då han strauk med i Ålesund-brannen. Den andre motorbåten, "Forsøk" var ferdig same året men noko seinare. Eigarane var Karl H. Aakre, Martinus O. Åkre, Johan H. Akre, Nils N. Åkre, Petter D. Nogva, lensmann Hans Vestre, Ludvik Vestre, Elias K. Ostnes, Hans L. Ostnes, Sevrin Larsen Ostnes og Magnus Fjørtoft. "Forsøk" fekk innsett same slag motor som "Leif Erikson". Han var stasjonert i Ullahammaren og dreiv torskefiske der ifrå fyrste året. Magnus J. Fjørtoft var førar. Utbytte av drifta vart dårleg. Største skulda for det fekk motoren. Han stogga ut i eitt og var aldri å lita på. Båten gjekk då over til nye eigarar. Motoren vart utteken og dampmaskin innsett. Johan Ingebrigtsen "Ålom-Johan" vart førar av båten som vart seld til Måløy men kom sidan til Ålesund.

Eigarane av desse to fyrste motorbåtane fekk såleis inga glede av tiltaket. Heile freistnaden med motoren som drivkraft vart berre eit økonomisk tap. Likevel var det eit ærefullt tiltak. Desse djerve og tilføke Haramsgutane var pionerar for den omlegginga av fiskedrifta i Haram som kom med den fullt brukbare motoren 10-12 år seinare. Ei omlegging som gav Storeggfisket ein veldig framvokster. Utom det som her er nemnt om skøytene i Haram, kom det ikkje fleire av det slags farty. Men det syner at Haram kom godt med i den utviklinga som Sunnmøre elles var med i. Dei som hadde kosta skøytene tok til å eldest då det bar inn i 1900 årsskiftet, og dei unge som voks opp, såg framtida i dekksbåttypen - sluppen med hekk - måtte ein kunne bruke både til Storeggfiske, drivgarnfiske etter sild og til torskefiske, og den veg gjekk no utviklinga snøgt over alt i Haram. Og så kom vår eiga samtid med motoren og sette endå større fart i den same utviklinga. Dermed fekk og Storeggfisket sin store renessanse. Av Løvsøyskøytene kom "Frøya" bort Titran-natta den 14. oktober 1899. "Fram" vart seld same året. "Prøven" i 1901 og "Ternen" den siste i 1909.