

Små fartyg - stora män

5



## Oväntat intresse för kustjakter

Under mina dryga fyrtio år som journalist i dagspressen, med tonvikt på sjöfart, har jag haft nöjet att skriva om alla typer av fartyg. De största båtarna härledds till Scanraff, raffinaderiet vid Brofjorden, som snart skall byta namn till Preemraff. I början av 80-talet förekom super-tankers i storleksklassen över 400 000 ton.

Förra året gav jag ut skriften *I stormens öga* där jag bland annat skrev om jakterna Bella och Klara som lastade sextio respektive trettio ton. Till min förvåning väckte dessa uppsatser stort intresse. Många läsare hörde av sej med kompletteringar och flera utländska bibliotek och arkiv hörde till beställarna.

Därför presenteras nu fler fakta om de riktigt små fartygen som före bilismen hade en avgörande betydelse för livsvillkoren på kusten. Jakten Bella trafikerade linjen Lysekil–Göteborg–Lysekil i 40 år. Många minns jakten och framför allt besättningen. En del av dem som hörde av sej kunde berätta om gods som Bella dragit.

Hur många visste till exempel att Bella 1932 i Göteborg lastade den största böjda glasrutan som någonsin hade tillverkats i Norden? Mottagare i Lysekil var Albert Anderssons Glasmästeri, som monterade rutan i möbelhandlaren Otto Werners skyltfönster.

## Apelsin och dragharmonika

En annan läsare berättar att Bella lastade betydande partier frukt i trälädor. Skepparen David Anderssons bror drev fruktimport med säte i Lysekil. Frukten var i huvudsak apelsiner som Svenska Lloyds båtar lastat i Spanien.

Till och med musikinstrument hade Bella med sig. En dam i Göteborg har ett oförlömligt minne av detta från början av 40-talet när hon och hennes far gick till hamnkanalen där Bella låg för att hämta instrumentet. Den kände lysekilsmusikern Herbert Olsson hade sålt spelet till fadern. Ett dragspel är omtåligt och fraktades till Göteborg i en väska av pressad papp, omsorgfullt placerad i skansen för att skyddas mot fukt.



*David Andersson har kafferast. Bilden tagen på Skandiaverken i Lysekil.*

### Tragisk olycka på Ingrid (Bella)

Martin Wilhelmsson är en skeppare på Fisketången som vet mycket om jakter och skutor. Han berättade att Bella byggdes vid Svinevikens varv på Orust år 1906 för skepparna Jemi och Fritiof Johansson på Hovenäset. Vid sjösättningen fick båten namnet Ingrid, efter Jemis dotter. Maskinen var en Skandia råoljemotor.

När sillfisket pågick var Ingrid följbåt till de renodlade sillbåtar som fiskade med storsillvad. Ingrid hade på fisket träbingar i lastrum och på däck.

När sillen lyste med sin frånvaro sysselsattes Ingrid i fraktfart mellan Sverige, Norge och Danmark. Gubbarna på Ingrid var duktiga sjömän och strävsamma arbetare. Stenlaster från Rixö, Malmön, Hunnebostrand och Hovenäset var vanliga. Sju fredagar i följd kom Ingrid till Fredrikshavn med sten. Gatstenen låg lös i rummet. En man kastade upp den på däck och nästa man vidare upp på kajen där danska stuvare i sin tur kastade stenen i kassar. År 1913 blev Jemi ensamägare av Ingrid.

År 1917 inträffade en svår olycka när Ingrid låg vid en brygga i Hovenäsviken och lastade granitråblock. En kran på land lyfte de tunga blocken till Ingrids lastrum. Vid ett lyft brast kranens bom och föll så olyckligt att den träffade Jemi som omkom. Båten var då halvlastad. Nästa dag återupptogs lastningen och andre mannen på Ingrid, skeppare Albert Efraimsson, förde ensam båten till Fredrikshavn.



*Bella vid sin kajplats i Lysekil.*

## Stenbrott på öar

Ingrid var tillsammans med en annan hovenäs jakt, Patrik Svärds Kronan, anlita för att läktra sten. På öarna norr om Gullmarsfjorden högs sten. Dit kunde endast de grundgående jakterna gå in för att lasta. Där tog man kantsten och gatsten som sedan läktrades över till större lastfartyg.

Senare såldes båten och fick namnen Mildred, respektive Minnie, för att först därefter bli Bella av Lysekil.

## Ved-Axels Klara

Klara såg inte så stor ut när den låg vid kajen vid Sjömanshuset i Lysekil. På håll syntes masten och på kajen stod vedmättet för en kubikmeter. Många minns Klara och dess skeppare "Ved-Axel" Olsson från Cederlund och hans son Herbert. Här skall jag berätta om ett samarbete mellan de båda båtarna.

Efter kriget började bättre bemedlade människor bygga sommarstugor längst kusten och vid fjordarna. Strandskydd fanns inte och det byggdes på mer eller mindre omöjliga platser. I mitten av 40-talet började en göteborgare bygga en stuga på en tomt vid Gullmarsfjorden.

### Hans son berättar:

"Pappa hade forslat dit resterna av en byscha som han byggde till. Hur han fått dit virket är märkligt, för till byggplatsen gick bara en kostig. Under några år låg arbetet nere för att sedan åter tas upp. Virket beställde han hos Slätteskärs Trävaru i Lysekil och ett parti möbler lastades på Bella i Göteborg. I Lysekil bars möblerna in till ett magasin intill Sjömanshuset. Pappa reste upp till Lysekil och frågade skepparna på båtarna Wally och Grebbestad om de var villiga att köra virket till stugan. Ett krav var att virke och möbler skulle levereras där stugan stod. De avstod.

Axel Olsson nappade på transporten. Klara gick först till Slätteskärs brygga där man lastade plank, regelvirke, pärlspont, läkt, tegel och asfaltpapp. Långvirket lades på ömse sidor om lastrummet. Därefter körde Klara tillbaka till sin vanliga plats utanför Sjömanshuset. Några möbler stod dock inte på kajen och stadens åkare var inte pigga

på att lasta möblerna och sedan köra endast femtio meter för att lasta av dem igen.

Möblerna bar far och son Olsson med hjälp av en man som kallades ”Gullmarspiraten” (Gustaf Johansson). Det som lastades var skåp, bord, matsalsmöbel, kommod, soffa, kamin, stolar och en genomtryckt matta. De klädda möblerna sattes ner i rummet och resten lades under presenningar på däck.

Transporten skulle ske en dag när det var fint väder. Detta infann sig nästa dag och Klara ställde kurs in i fjorden. När Klara kom till lossningsplatsen fanns pappa redan på plats. Någon brygga fanns dock inte. Axel körde så långt han kunde, men till land återstod fyra–fem meter. Detta löste Axel och Herbert på följande sätt. De skaffade fram några grova störar som de med slägga slog ner i botten. Klara kastade sitt ankare och de låste fast båten med ett rep till några träd en bit från stranden. Ur lastrummet tog man plank och gjorde en landgång till fast mark. Sedan bar Axel och Herbert upp möblerna till stugan som låg på en bergknalle dit en smal väg med stark stigning ledde.

Först bar man virket och möblerna till stranden. Tillsammans bar dom de tyngsta grejerna upp till stugan. Stolar och bord bar Herbert på ryggen. Det var en härlig syn att se far och son sitta på fåtöljer halvvägs upp i backen och röka pipa.”

Fyra dagar tog lastning och lossning varefter Axel fick en frakt för Gustafsbergsstiftelsens räkning. Den tog ut stora mängder massaved i traktens skogar. Virke som inte dög till massa köpte Axel och sålde vidare som famnved.

## Konsten att raka sig

Anders Olsson från Skaftö, skeppare och kunnig båtolog, var god vän med Axel och Herbert. Anders skrev i den utmärkta tidskriften Läns-pumpen om far och son Olsson.

### Anders Olsson berättade:

”Axel och Herbert var storväxta, säkert bortemot två meter långa, och med händer så stora att man verkligen kände sig liten när man hälsade på dem. Alltid lika hjälpsamma och vänliga. De var alltid prydligt klädda och Axel bar ofta slips. Skansen var som ett dockhus, rent och

prydligt med trasmattor på durken. Särskilt Herbert var mycket huslig av sig, pyntade och stod i.

Klara hade ingen skanskapp. Däcket låg helt slätt över skansen. Därför var det mycket lågt under däcksbjälkarna och långt ifrån ståhöjd. När man hälsade på var det till att sitta på bänkarna. Knappt ens då satt man rak. Jag minns att en gång när jag var nere hos dem så skulle Herbert raka sig och göra sig prydlig. Han hade värmt vatten på kaminen och tog fram rakgrejorna. Han reste sig och ställde sig på durken med överkroppen upp genom skansluckan. Hängde rakspegeln på en spik på masten och ställde tvättfatet på däck framför sig. Allt i lagom höjd och så gjorde han sig fin för landgång.”

## Härdade herrar

Lennart Perssons pappa, Harry Persson, var skeppare på passagerarbåten Max som hade tilläggsplats mitt emot Klara och Bella i Lysekil. Lennart och pappan blev goda vänner med de andra skepparna och de tillbringade många goda stunder i skansen över en kopp kaffe.

Herbert hade nyss sett filmen Utvandrarerna efter Mobergs bok. Herberts kommentar var att ”De skall skriva som det är, annars kan det kvitta”. Sista gången Lennart såg Klara under gång var omkring 1960. Lennart var med M/S Soten som i höjd med Skalhamn fick se Klara komma lastad upp till bommen med ved till någon mottagare i Brofjorden. På fördäck på ett litet utrymme halvsatt Axel och skurade blåbyxor. Akteröver stod Herbert med ena foten på rorkulten och kikade över den höga däckslasten. Det blåste kallt och var snöglopp men det bekom inte dessa härdade herrar.

## Herbert trivdes på hemmet

Herbert bosatte sig sedan i Lysekil och tillbringade sina sista dagar i rullstol på ålderdomshemmet. Författaren besökte honom flera gånger och jag frågade Herbert hur han trivdes i rullstol och utan några kamrater som talade skutspråk.

– Vi kör ut i hallen och pratar, sade Herbert. Där stoppade han sin pipa och hyllade vården.

– Jag har aldrig i hela mitt liv haft det så bra. Mat tre gånger om dagen och kaffe dessemellan. Man kan titta på TV, höra på radio och

läsa. Rummet är varmt och gott på vintern och så blir man uppassad av rara töser, log Herbert och sög på sin pipa, knackade ur den mot handflatan och konstaterade att ”Pappa och brorsan och jag hade det bra på Klara också!”.

## Att lasta tegel på gammalt vis krävde sin man

Att jobba i hettan på ett gammalt tegelbruk eller att gräva lera ute i markerna var slitsamt och tungt. Att på fyra man lasta en skuta med upp till 50 000 tegelstenar var dock sju resor värre. Det berättade bröderna John och Ivar Blad som arbetade på Jordfalls tegelbruk.

När en skuta kom till bryggan lastades teglet på kärror som kördes ut på bryggan. Ägaren till bruket gav på 30-talet order om att arbetarna skulle springa med kärrorna. Arbetarna tog fem tegelstenar mellan handflatorna och lade dem på ett band som gick ner mot lastrummet. Där stod skepparen och hans besättningsman och stuvade teglet. Största båten var Ebba från Vägeröd på Skaftö som lastade 50 000 sten.

Bröderna Blad talade om trevliga skeppare som Tolleson från Göteborg och Sören från Strömstad, medan en skeppare från Fiskebäckskil som kallades Jägarn stod och skällde på tegelarbetarna för att det gick för sakta. Axel och Herbert var de allra trevligaste. Dom sparade inte på sej själva. Hur mycket sten vi än lade på bandet så höll Axel och Herbert rent, berättade bröderna Blad. Herbert kunde ta sju tegel mellan sina väldiga händer. Som skydd för att skinnet inte skulle skavas av hade han knutit fast två läderlappar inne i handflatorna. En skinnmakare i Lysekil som hette Bratt skar till skydden för Herbert.

1945 köpte bruket ett lastningsband som drevs med en motor. Första båt vid bandet var Klara.

### Bröderna Blad minns:

”Bandet hade vassa kanter för att hålla tegelbitarna på plats. Vid första lastningen fastnade en tegelbruksarbetare med sina blåbyxor i bandet. Mannen drogs ner mot lastrummet. Han for nerför bandet rakt i famnen på Herbert. Mannen fick inga skador men hans kläder strimlades i bitar.”



## Hedersmannen Tollesson

Jens Wiklund, minnesgod 80-åring från Fjällbacka, bidrog med att säkerställa historien om tegeljakten Agda. Skeppare var Fritiof Tollesson från Kalvö som bodde i Kungälv. I Malö strömmar låg jakten upplagd. En bonde i trakten fick i uppdrag att hålla ett öga på båten. Andra uppläggningsplatser var Nordre älv. När isen började släppa år 1942 mönstrade Jens på. Destinationen var Jordfalls tegelbruk där man lastade både taktegel och murtegel.

Att lasta gick hyggligt, men att lossa var tungt då Agda saknade vinsch. Lasterna lossades från Göteborg i söder till Dynekilen i norr. Skepparen var dessutom återförsäljare och affärerna gick tydligen bra för senare köpte Tollesson ett hyreshus i Kungälv.

Agda var liten och de två männen låg i två små kojor i stäven. En kamin fick värma upp, även under kalla vintrar. Matlagningen skedde på ett primuskök. Kosten drygades ut genom att man pillade fisk. Under kriget sydde man ett segel och jakten fick segla även med full tegellast. Tollesson var en fin sjöman och visste alla genvägar längst Bohuskusten. Han var också en hedersman.

### Jens Wiklund minns:

”Långt senare var jag mönstrad i en Johnsonbåt och låg i Frihamnen i Göteborg. Där såg jag en liten skuta och på däck stod just skeppare Tollesson. Jag gick då iland för att få en pratstund med honom. Tollesson förklarade att det var bra att han fick kontakt med mej. För många år sedan hade han fått en bonus från tegelbruket för sina transporter. Nu kom detta mej till del och Tollesson lämnade över 200 kronor, vilket var mycket pengar på den tiden. Sådana människor glömmar man inte!”

## Storleken har ingen betydelse

Det behövde inte vara stora båtar för att intressera en läsekrets som ligger utanför de kunniga båtologerna. I min förra bok, *I stormens öga*, hade jag text och bild på LL 97 Åran från Grundsund som var sex meter lång. Såväl Statens Sjöhistoriska museum, universitet och Bergens Sjöfartsmuseum har visat intresse för detta material. Båten finns idag som veteranskepp på Bohusläns Museum. Hundratusentals

vuxna har granskat båten och otaliga barn från skolan har fått gå ombord och känna på atmosfären.

Skeppare Sylve Robertsson i Lysekil vet mera om Åran då den har ägts av hans farfar Rikard Larsson och Sylves far Robert Larsson och dennes bror Lennart. På fiskauktionen i Lysekil, där bröderna sålde sin fisk, var de kända som ”Rikards pojkar”.

Uppgiften att båten byggdes i Kungsviken år 1914 var troligen fel, eftersom Sylve hörde sin pappa berätta att hans farfar hade köpt den från Gullholmen redan 1904. Maskinen var en Seffle. Segel fanns i reserv om motorn skulle stanna.

Sylves farfar fiskade säkert tillsammans med någon annan, men namnet på denne är okänt. Klart är dock att Rikard också var försäljare. Det fanns inga fiskauktioner eller affärer och det var vanligt att fiskarna själva sålde sina fångster.



FOTO: Terje W Fredh

*Åran kan idag beskådas på Bohusläns museum. Pojken i stäven heter Samuel.*

## Fiske med koljebackor

Från november till mars fiskade Åran med 3 200 kroks koljebackor. Fångsterna var torsk, långa, havskatt och kolja. Mest torsk. Agnet var mestadels musslor vilket innebar att fiskarna under lördagar rakade upp ett antal hektoliter musslor som lagrades på sjöbotten. I sjöboden eller källaren satt kvinnor, äldre män och någon ungdom. Med en kniv bände man upp musslorna och tog ut ”maten” som sedan sattes på krokarna. Musslornas innanmäte lades innan dess i ett kärl med hål så att vattnet skulle rinna av.

– Syftet var att ha få agnet att bli så torrt som möjligt, säger Sylve som själv varit med att ”skena skäl”. När musslan skulle sättas på kroken gällde det att trä kroken genom musslans muskel för att den skulle sitta kvar.

Backorna gjordes klara hemma. Ett tråg (trau) av trä var platsen för backelinorna. Man lade remsor av papper mellan de åttaformade slingorna för att krokarna inte skulle fastna i linan.

Sylve berättade att fisket bland annat skedde vid Sörberget och Svaberget. Han var med ute och fiskade och sade att backorna fick stå ute en och en halv timme. Under tiden passade man på att pilka eller kanske koka kaffe. Åran var en mycket fin båt i sjön, låg däckslinje var lika med lågt fribord. Fick männen ombord någon gång större fisk så kunde de sträcka ut handen och ta tag i fisken.

## Rensade på hemvägen

När man drog backorna lades fångsten på däck. Från fiskeplatsen till Lysekils fiskhamn tog det närmare tre timmar och under den tiden passade man på att rensa. Fångsterna per dag låg på drygt 200 kg. När fisken landats var man helt i händerna vad uppköparna ville betala. Sylve har en känsla att det var en viss fiskhandlare i Lysekil som angav priset och sedan fogade sig de andra uppköparna i detta.

Sylve minns att man tog tillvara på levern från långa, torsk och kolja. Den kokade fruarna och lade i saltlake. Detta äts sedan till potatis eller smörgås. Maten hemifrån var mjölk, kaffe, bröd, pudding och pannkakor.

När Sylves farfar ägde båten var en vanlig sysselsättning att ta upp musslor. Detta skedde i fjordarna och hans farfar och medhjälpare

hyrde rum för natten hos en dam på Söbben, Orust, eftersom Äran var för liten att sova över i. Båten var bara sex meter lång och bröderna Larsson var stora kraftiga karlar. Trots att deras båt var liten så sade dom som hade jullar att "Äran är ju däckad".

Rikard och pojkarna var djärva fiskare som ibland, i mindre bra väder, låg utomskärs med backorna. När Robert och Lennart dörjade makrill stod den ene i lastrummet men kunde ändå hantera dörjestängerna.

Musslorna såldes till olika fabriker, bland annat vid Brofjorden samt Richters och Sven Öhnbergs i Lysekil. Till båtens rutiner hörde att den varje vår gick till Lyckans slip för bottenmålning.



FOTO: Terje W. Fredh

*Backefiske på liten bobuslänsk fiskebåt (ej Äran).*

## Fiskade utomskärs

Ekolod saknades, men Larssons var mycket duktiga på att känna kusten och kunde fiska intill "den vasse bratten", d.v.s. på platser där berget stupade ner mot botten. När det blev isvintrar fiskade man med "stubbar", krokar på långa ståltrådar.

– Pappa ville ut på sjön även när han inte var riktigt frisk, minns Sylve. En gång hade pappa över 39 grader i feber men gick ut med orden "Får jag bara frisk luft så blir det bättre".

En säsong var bröderna med Zeus från Grundsund och fiskade sill vid Island. Robert och Lennart var liksom alla andra fiskare ekonomiska, ett måste för att få ut något av fisket med en liten båt. När de tog ombord fiskelådor av trä vägde de lådorna och skrev med en penna på lådans kant vad den vägde. Detta för att de skulle få rätt vikt när de skulle sälja fisken. Enstaka fiskhamnmottagare uppskattade nämligen lådans vikt till fem kg när den i verklighen bara vägde tre kg. Detta godtog inte Larssons på Grundsund och många andra fiskare. Fångsterna såldes på Lysekils Fiskauktion. Bröderna Larsson var duktiga fiskare och kom ofta med fångster när andra båtar låg stilla för dåligt väder.

## Fiskebåten Valencia

Robert och Lennart Larsson sålde sedan Åran och fick då syn på en annan lite större båt av samma modell som Åran. Båten hette Valencia och låg vid en brygga på Orust. Det var en vacker båt som bröderna gärna ville ha.

En bonde ägde båten när bröderna frågade om den var till salu. 4 000 kronor skulle bonden ha. Namnet kommenterade han med orden "bara namnet Valencia är värt en hundralapp extra!" Valencia var större än Åran och i fortsättningen fiskade bröderna med Valencia och tog upp musslor med Åran innan den såldes.

Valencia ägs idag av skeppare Sylve Hermansson. Båten kan beskådas i Lysekils norra hamn.

Många har förvånats när de tittar på Åran som finns på Bohusläns Museum. Barnen pekar mot masttoppen och frågar vad det är för figur som sitter där. Det barn och vuxna ser är en liten jultomte.

Den skulle enligt folktron innebära lycka och välgång för båten. Någon tomte i masttoppen fanns dock inte när båten var på yrkesfiske.

## Då bad fiskarna till Gud

Äldre tiders sjömän och fiskare levde alltid i dödens närhet. Inget yrke har haft så många olyckor som just de som har havet som arbetsplats. Någon gång på 20-talet var männen på Åran med om en händelse då de bad till Gud att de skulle få överleva. Rikard berättade för Robert som i sin tur berättade händelsen för sonen.

Lilla Åran låg långt väster om Hållö när det plötsligt blåste upp och snabbt ökade till kulingstyrka. Den nordostliga vinden gjorde att Åran drev ut till havs. Maskinen vågade de inte starta i den våldsamma sjögången då det fanns risk att Åran skulle gå läck. Det var sen eftermiddag och dålig sikt. Båten saknade styrhytt och vattnet vräkte in över däck.

På Grundsund såg man att Åran inte kommit till sin vanliga tilläggsplats och ortsborna befarade det värsta. De goda sjömännen på Åran blossade på hjälp och kunde med rodrets hjälp hålla farfyget mot sjön. Situationen var mycket allvarlig och i farans stund bad männen till Gud om hjälp. Efter en stunds blossande upptäcktes den lilla båten mellan vågorna av en trålare som var på väg mot Sotenäset. Trålaren fick under svåra omständigheter över en vajer till Åran som med männen ombord bogserades mot land. Först kring midnatt var männen i land och kunde invänta bättre väder för att fortsätta fisket.

## Dramatisk jaktresa ändade vid Sote huvud

I Göteborgs fanns de stora kolonialfirmorna och grossisterna. Därför blev Göteborg centrum för den omfattande trafiken med jakter som lastade stycke gods till Bohusläns södra och norra skärgård. Alla orter var hänvisade till att få eller sända varor med jakterna.

Erik Risp i Brastad föddes på Resö och hade skeppare som nära anhöriga. Erik kan berätta om sin namne Ludvig som i många år hade en 25 tons jakt på traden Resö–Göteborg. Ludvig, liksom de andra skepparna, var suverän navigatör som kunde den inre kusten även i dimma och starkt snöfall. Två dagar före jultid omkring 1890 låg jakten lastad i Göteborg. Det var snö och blåst men Ludvig och hans man Julius Davidsson beslöt sig för att trots vädret segla hem. På julaftons eftermiddag var jakten vid sin brygga på Resö.

Hösten 1892 var Ludvig på väg från Resö. Ombord fanns maken och sonen Martin. Vid Sote huvud slog jakten runt. Det blåste hårt men trots detta hade Ludvig många segel uppe. Martin drunknade medan Ludvig och maken lyckades kravla sig upp på kölen. De räddades senare av en förbipasserande båt. Ludvig köpte sedan en annan jakt och fortsatte med kusttrafiken medan maken fick nog av att resa med båt.

## Stormåret 1933 gav jobb

De svåra stormarna gav också jobb åt jakterna. Erik berättar om stormen 1933 som fällde massor av skog i norra Bohuslän. Virket kördes mot kusten och små sågverk arbetade dygnet runt med att rädda det stormfällda. En av jakterna som drog iväg mycket sågat virke hette Kronan från Kämpersvik. När jakten lämnade bryggan satt yngste man uppe på däckslasten och ropade åt skepparen hur han skulle navigera.

Erik minns när jakterna lossade. En av de mest kända hette Norrviken. Vanliga laster var olja i 110 kg tunga stålfat med cirkelband av järn. När de lyftes upp från båten stod Resös starkaste man Ednar Larsson på kajen och lyfte på raka armar faten från kajen till kuskens kärra.

## Små oljekannor av ek

När råoljemotorerna kom och bilismen ökade uppstod behov av mindre båtar som körde olja till tankar på land eller bunkrade fartyg. Några specialbyggda småtankers fanns inte. I början var det fiskebåtar och småskutor som hade tankar som svetsats ihop på land och lyfts ner i lastrummen. Andra hade tanken på däck. Många småoljeredare fanns på Donsö, Öckerö, Skärhamn, Grundsund, Fisketången och Strömstad. Alla oljebolag skaffade egna båtar och bland de bolag som hade flest fanns Esso, OK, Caltex, Shell och Nynäs.

En av dessa små "oljekannor" var Nynäs IX, byggd av ek och furu i Marstrand 1917. Maskinstyrkan var 75 hästkrafter. Båten hade haft flera ägare innan den kom till Lysekil, där den kördes av John och Arvid Ahl från Kornö och Erik Eliasson, Lysekil.

## Sista tankern i Värmland

Befraktningen sköttes av Ferm & Olsson i Lysekil som på Grötö hade en stor oljetank. Ferm & Olsson hade också tankbåtarna Brotank och Gullmartank. Det finns en historia förknippad med Gullmartank. På 70-talet hade lokaltidningen varje vecka en notis om fartyg som anlöpte Lysekils hamn. Gullmartank stavades dock alltid Gullmarstank. Efter en tid ringde Hedly Ferm till tidningarna och vädjade att de inte skulle diskriminera hans fartyg som med stavningen förknippades med odör. I fortsättningen blev stavningen Gullmartank.

Tankern blev uppmärksammas när den på 60-talet som sista större båt körde olja från Göteborg långt in i det värmländska kanalsystemet. Tankern kördes av bröderna Åke och Bertil Ohlén från Hovenäset. Gullmartank var 27,66 meter lång och lastade 150 ton. Slussarna i Värmland hade som största längd av 28,40 m. En rad knixiga passager i kanalsystemet skulle passeras. På ett ställe stoppades färden av en bro över kanalen. Bron kunde endast öppnas av en enda person som man fick leta reda på i bygden. Med handkraft vevade han på ett spel som gjorde passagen fri. Oljan lossades vid cellulosafabriken i Edsvalla. Efter Gullmartanks sista resa tog lastbilarna över trafiken.

## Tillbaka till Nynäs IX

Nynäs IX lämnade alltid Lysekil måndag morgon och tog sju till åtta timmar på sig till Ryahamnen i Göteborg. Efter lastning låg man över natten i Göteborg för att nästa morgon fortsätta till Lysekil. Tre resor per vecka gjorde Nynäs IX och hann dessutom med att bunkra fiskebåtar i Lysekilsområdet.

– På 60-talet beseglades båtens öde, säger Rolf Eriksson, son till Erik Eliasson. Erik och John var på väg till Göteborg en kall och dimmig vinterdag. Vid Marstrand tätnade dimman. Akter om sej hade Nynäs en motorseglare som man då och då kunde skönja.

Nynäs skeppare gick i dimman på fel sida av en prick med grundstötning som följd. Båten började snabbt ta in vatten och det blev dramatiskt ombord då livbåten hade frusit fast. När vattnet nådde däckets lyckades männen med en yxa hugga av tamparna som höll ekan som sedan slogs ur sitt fäste. Just när Nynäs sjönk kunde männen sätta sig i säkerhet. Hård ostlig vind med grov sjö rådde och ekan drev mot öppet vatten.



Från kustbevakningen i Marstrand hade man upptäckt den sjunkande båten men i dimman försvann livbåten.

Kustbevakningen tog reda på skepparens namn. Man ringde sedan upp maken i Lysekil och berättade att båten sjunkit och att man inte visste var livbåten fanns. Detta skapade naturligtvis stor oro. När det blev en lucka i dimman fick man från en motorseglare se den drivande ekan med männen ombord, vilka kunde sättas i säkerhet.

## Två generationer Olje-Rödström på Smögen

Ofta gick oljeskepparyrket i arv och det var vanligt att skepparen också var försäljare. Detta gäller för Herbert Rödström och hans son Rune. De startade redan på 30-talet oljeförsäljning och Rune höll på till 1992 då antalet fiskebåtar som ville ha olja hade minskat. Tankbilarna tog över allt mer av transportererna. I 30 år körde Rune runt med sin lilla båt och lämnade olja, vatten och gasol till fiskebåtar och andra mindre båtar. När Herbert började 1929 var vägarna klena och några tankbilar fanns ännu inte.



*Skepparen Rune Rödström.*

Shell 22 hette Herberts båt. Den lastade 40 ton, men var för djupgående för att kunna ta sig in i alla grunda hamnar och vikar i norra Bohuslän. Som småpojkar fick Rune och hans bror Wedel vara med pappan när denne körde runt med olja. En tid drog Shell 22 olja till maskinerna som byggde Sotekanalerna.

– Drömmen var när vi fick stå och styra, förklarade Rune. Vi räckte inte till helt upp till ratten så pappa lät oss stå på en dryckesback. Shell 22 såldes och ersattes av Shell 15 som byggdes 1931 i Kalmar och fick Smögen som placering.

Krigsåren 1940–41 lades hon upp i brist på laster men så fort fisket tog fart igen blev det nya oljetransporter. Den riktiga brännoljan ersattes i första hand med tjärolja.

– Fiskebåtarna körde på alla möjliga oljor och det fanns till och med en båt här ute som gick med gengas, noterade Rune. Båten hette Flicka från Fjällbacka.

Efter 30 år slutade Herbert och ersattes av Rune som körde lika länge. Herbert Rödström sällade sig till raden av kända oljeskeppare i Bohuslän och dit räknas också Rune, Wilhelm Larsson och Yngve Rude på Fisketången, Karl Kristensson, Höglunds på Donsö, Mandus Johansson, Lars och Vilgot Johansson, Skärhamn, John Ahl, Kornö, Rune Johansson, Klädesholmen samt Gunnar Andersson, Adolf Torgersson och Artur Johansson i Grundsund.

## Med häst och tank

Före Smögenfärjans tid transporterades olja med häst och tank. Den lades på en vagn vilket var tungt för hästarna i det backiga Smögen. Rune var med om att för hand pumpa olja till hus som låg långt från kajen och mycket högre upp. Upp till 65 båtar fanns på Smögen när fisket gick som bäst och förutom Smögen hade Rune transporter till Fjällbacka, Kämpersvik och till Hällö.

– Min båt saknade värme och arbetsdagarna blev långa när man var ensam, förklarade Rune, som trivdes med sitt jobb där han hade ständig kundkontakt som man säger nuförtiden.

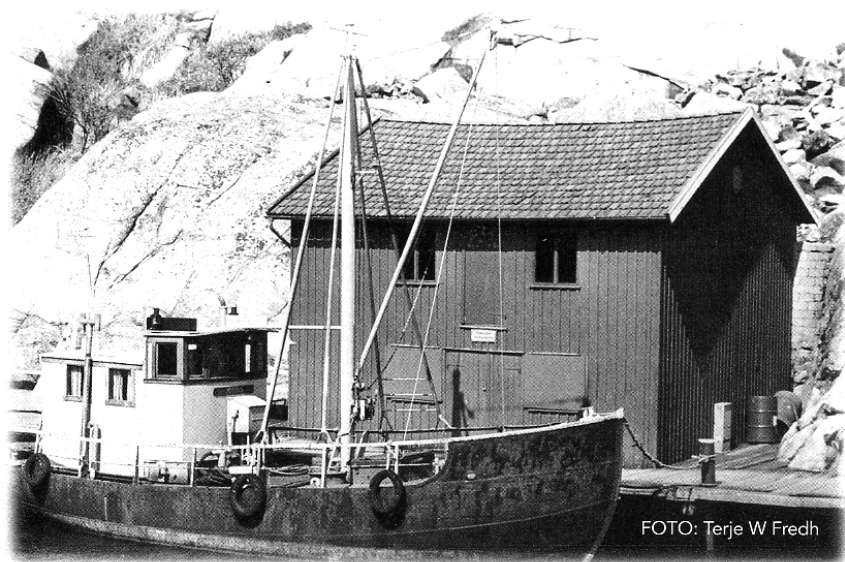
Shell 15 hade lätt för att trixa sig in i de smalaste och grundaste hamnarna där båtar kunde ligga i flera rader. Manövreringen blev inte lättare av att båtarna hade den gamla typen av roder (på ryggen). Med tiden ersattes Skandiamaskinen av en Penta.

En del skeppare var noga med att kontrollera att de verkligen fick den olja de beställde. Trots att många av fiskebåtarnas tankar hade rund botten så skulle skepparen själv med en mätpinne kontrollera hur många tum olja som fanns i tanken innan den fylldes.

– Få visste hur man skulle räkna innehållet i en rund tank, sade Rune som hade mycket goda relationer till skepparna. Inte heller land-distributionen med häst och tank var helt friktionsfri. På land var det inte någon skeppare som kontrollerade, utan detta sköttes av frun i huset. Det viktigaste var att inte spilla olja på den sparsamma växtligheten som fanns i Smögens trädgårdar.

Med tiden avvecklade Shell sin flotta och Rune köpte båten som fick det för honom så passande namnet Runö. Till slut kom oljedistributionen att kompletteras med jobb som bogsering och bryggarbeten. År 1992 sålde han båten till Sandinge Bogsering i Lysekil som sålde båten vidare till Stockholm.

Epoken med de riktigt små oljebåtarna var därmed definitivt över.



*Rune Rödströms sista tanker som hette Runö.*

## Konservbåtar underhöll industrin

De små båtarna blev också en viktig länk i transporter till och från de bohuslänska konservfabrikerna. Bröderna Ameln (ABBA) ägde Tärnan, Hättan, Duvan och Boren. Klädesholmen hade M/S Frisco och Skandiakonserv hade två exemplar av Gubben.

Jag minns själv under många år först den grönmålade och sedan den blåmålade Gubben kom på förmiddagen med gods för att lossa vid fabriken i Lysekil och sedan lasta till Ellösfabriken. Ett och annat viktigt ärende hos inrättningar i Lysekil hade skepparna också som ombud för Ellösborna. Den lasten förvarades med stor varsamhet i styrhytten!

Första exemplaret av Gubben var identisk med fiskebåten Freden av Käringsön, byggd 1916 i Studseröd. Skepparen hette Arvid Abrahamsson, en djupvattensjöman från Ellös. Båten såldes till skeppare Sören Pettersson i Skärhamn för 8 000 kronor och fick namnen Valö, Märtha 2 och Liston. Modiga 45 ton tog Gubben som kom med färdiga konserver till Lysekil som lastades på järnväg eller lastbil. Hem hade den råvaror och emballage.

Freden ägs idag av Magnus Persson i Halltorp och har namnet Pamela E:son Edwards.

Det finns ytterst lite skrivet om konserverfabrikernas båtar, men en del kan man läsa i Mats Brahms bok ”Skandiakonserv 1944–1969”.

Produktionen vid Ellösfabriken ökade och man behövde en större båt. Ersättaren fanns i en hamn i Oslofjorden. Fartyget hette Varna från Moss som köptes för 95 000 kronor. Varna byggdes 1937 i Halden och försågs med dubbla skrov 1950 i Moss. Varna hade gått i fraktfart i Östfoldstrakten och lastade 85 ton. Hennes längd var 69 fot, bredden 4,85 m. Maskinen var på 85 hästkrafter, vilket gav sju knop. Hon kunde bryta is och lämpade sig för pallastning. Med 16 ton cement som lades i botten gavs ännu bättre stabilitet. Nya namnet blev Gubben II och båten skulle målas grön efter den tidens symbolfärg för Skandiakonserv.

När skeppare Abrahamsson fick reda på att båten skulle målas grön blev han förtvivlad.

– Grön?, sade Abrahamsson, de finns inge gröne bådar. Nu kommer ingen att säga att där kommer Gubben, nu säger dom att där kommer den gröne båden! Senare byttes färgen till kooperativt blå.

## Farlig dimma i farled

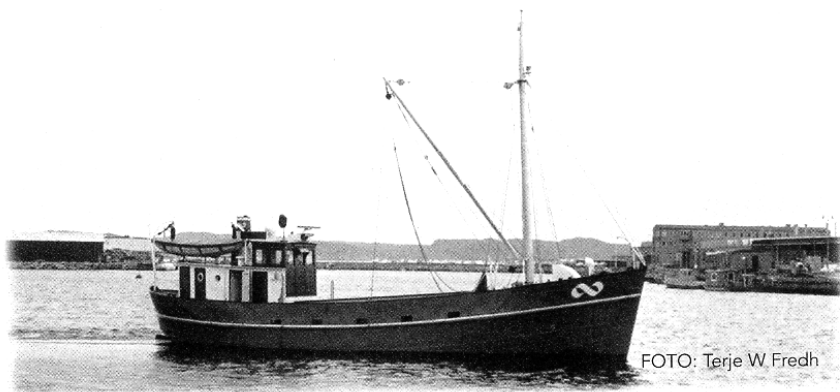
Abrahamsson hade seglat på stora fartyg i transoceanfart och något som han ogillade var dimma i trånga farvatten.

I boken berättas om en dimmig resa med Gubben. Abrahamsson hade vidtagit vissa åtgärder för att gardera sig mot dimma.

Ovanför fönstret i styrhytten hade Abrahamsson noterat hur många minuter han skulle gå på och den kursen för att komma hem. Den gången stämde inte hans noteringar varför Abrahamsson blev påtagligt nervös.

I styrhytten fanns en nedfällbar bänk och där satt alltid andre-  
mannen Reinhold Nilsson och tog sig en lur på hemresan.

Arvid pratade hela tiden om svårigheterna att köra i dimman när Reinhold utbrast ”Släpp ratten, ho går själv!”. Arvid lydde inte rådet men när man äntligen fick se land var de vid Gullholmen och sedan var det inte svårt att hitta till Ellös. Därefter fick Gubben II radar. Sedemera blev Reinold skeppare och andra som körde båten var Ingvar Simonsson och Nils Forsberg.



*Gubben II i Lysekil strax innan försäljningen.*

## Musseltrafik för Gubben I

Sveriges Förenade konservfabriker hade tre båtar som gick till och från fabrikerna i Göteborg, Gullholmen, Kungshamn, Grebbestad och Strömstad. Det fanns flera fabriker som fanns på icke landfasta öar och dit hörde fabriken på Gullholmen och fabrikerna på Klädesholmen. Sveriges Förenades konservfabrik hade också en fabrik på Rösholmen som låg 100 meter från fastlandet i Kungshamn. En liten färja körde över de färdiga produkterna från holmen till kajen vid Hamngatan.

År 1952 sattes Gubben I och Boren in i en udda trafik. Fabrikerna hade i trakterna kring Limfjorden skrivit kontrakt om import av musslor. Musslorna skulle skeppas ut från Isefjorden, Holbaeck och Nyköping-Mors. Till en början fanns inget bra transportsystem för musslor utan dessa lastades i säckar ombord på Boren och Gubben 1.

Boren fick med tiden lyftanordning för pallgods. Plåtmanufaktur i Lysekil (PLM) dominerade efter 1946 tillverkningen av emballage och många kustbåtar engagerades att frakta tomburkar till kustens fabriker. Passagerarbåtarna Soten, Sotefjorden, Max, Idun och Grebbestad lastade ofta pappkartonger med burkar till fabrikena i norr medan Neptun lastade burkar till fabrikena på Skaftösidan.

## **Ebba – fabrikör och matros**

Sotefjorden fick en udda frakt när alla tomburkar som fanns kvar efter Cornérs fabrik skulle säljas. Ebba Cornér, som drev fabriken, tog in anbud från Lastbilscentralen och Gustaf Karlsson, skeppare på båten. Gustaf var billigast och utanför fabriken i Lysekils norra hamn lastades tiotusentals konservburkar i kartonger och med en sällan skådad däckslast gick Gustaf mot Klädesholmen med Ebba Cornér som matros.

Till och med det 725 ton stora lastfartyget Gute lastade 1964 full last med tomemballage till Gotlands grönsakfabriker. När båten lämnade med full last hade den cirka 40 ton burkar, vilket innebar mer volym än vikt.

## **Trafiken på Klädesholmen**

En av de mera betydelsefulla platserna för små konserverfabriker fanns och finns alltså på Klädesholmen. Inläggning av råvara från havet har haft och har än idag stor betydelse. Innan ön fick fast broförbindelse så var det mindre fartryg som tog råvarorna till ön och transporterade de färdiga produkterna till Göteborg. Från början var det fabrikererna som själva ordnade båtar för transportererna men när produktionen växte behövdes reguljära transporter.

En av båtarna, Roland, gick runt till öns 24 fabriker och lastade konserver från bryggorna som sedan lastades om när den stora Marstrandsbåten kom. Andra transportörer var jakten Snygg, ägd av ”dansen Johannes”, och jakten Elvy, ägd av Sigurd Pettersson. Sedan kom jakten Ellen I som köptes från skeppare Karl Åsberg i Gravarne. Ellen var en före detta fiskebåt som tidigare transporterat sill. Lennart Johansson som var delägare i båten berättar att den byggdes om för att bättre klara styckeogstrafik.

En andra Ellen var före detta fiskebåten Signal som hörde hemma på Tjörnekalv, Dyrön och Kärिंगön. Den ägdes av Sölve Tönnäng och Allan Johansson. En dag i veckan lastade och lossade jakterna vid stora hamnkanalen och senare vid Lilla Bommen i Göteborg. Konserverna fanns i trähäckar och pappkartonger. Hem lastade båtarna förnödenheter för fabriker, hushåll och firmor. Båtarna hade en liten vinsch som lyfte godset.

## Läskedrycksbåt blev M/S Frisco

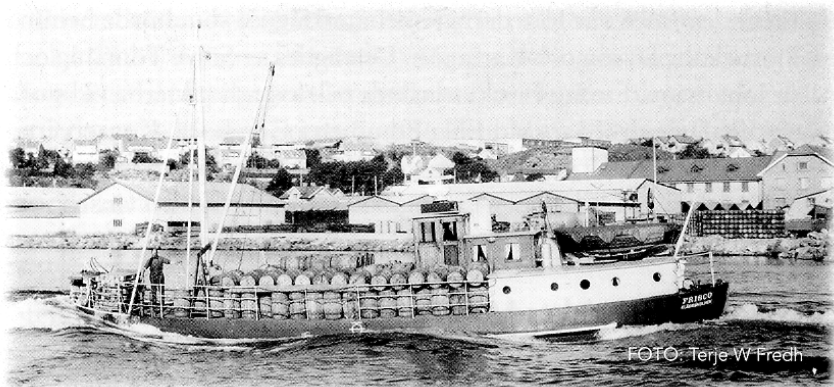
Ombyggda fiskebåtar var inte idealiska för stycke- och godstrafik. Då kom Sölve Tönnäng och David Krusell istället att satsa på en modern stål-båt. En sådan hade varvsägare Sigvard Carlsson på Knippla till salu. Båten hade byggts på Lidingö 1949 och hette Svalkaren. Den hade sedan leveransen gått med drycker i Stockholms skärgård.

Då drevs den av en General Motors-maskin som sedan byttes ut mot en Penta. Frisco blev det nya namnet och många gånger anlöpte fartyget Lysekil för att vid Gullmarskajen lasta sill i tunnor. Islandssill var en stor råvara för öns fabriker som när industrin var som störst köpte 10 000 tunnor sill från Island. Sillen kom med stora fartyg som ägdes av rederiet Eimskipafjelag. Dessa var för djupgående för att kunna anlöpa Klädesholmen eller Rönnäng.

Frisco kunde lasta 510 tunnor á 135 kg. En stuvare som såg Frisco lämna Lysekil med full last konstaterade att "hon går som en ubåt". Fribordet var nämligen inte stort med full last. Senare förlängdes Frisco vid Bohus varv och kunde då lasta 700 tunnor.

När man inte fraktade sill i tunnor körde man färdiga konserver till Göteborg där kajplatsen var nr 219 vid Gullbergskajen. Hem hade båten råvaror till fabrikerna och stycke- och gods till affärer och hantverkare. När bron till Klädesholmen kom ändrades förutsättningarna för transporterna men Frisco körde även några år efter att den fasta förbindelsen tagits i bruk. Till saken hör att sillimporten från Island minskade och fabrikerna blev färre.

– Vi sålde båten till en svensk-finsk familj, berättar Sölve och David. Mannen var inte skeppare men väl flygare. Han skulle gå till Medelhavet med båten och vad vi vet kom han till Gibraltar. Om båten finns kvar idag har vi ingen aning om.



*Frisko lämnar Lysekil med full last av sill i tunnor.*

## Napoleons kanoner

Mer eller mindre otroliga laster har fraktats med de små båtarna. Torsten Henriksson i Kungshamn var ombord på jakten Axel från Kungshamn 1921. Axel tog last bestående av kanoner. Dessa hade tillhört Napoleons flotta och hade bärgats från ett sjunket skepp i Skagerrak.

– Etthundratio ton vägde kanonerna, berättade Axel. De var rostiga och fulla med torkad gyttja. Föremålen skulle inte till något museum utan till ett smältverk i Essen, Tyskland.

Axel navigerade med kompass och sextant och lodade sig fram där man inte kände kusten.

– I Antwerpen, losseplatsen, hade vi aldrig varit men vi kryssade i floden upp till staden. Sedan fick jag en last med glassand från Belgien till Aalborg.

Långt innan tiden på jakten Axel hade Torsten varit med på pappans skuta. Strax efter sekelskiftet hade pappan fått en last med makrill i tunnor från Gravarne till Bergen. De hade ingen maskin utan seglade. Motvinden gjorde att de kryssade i 18 dagar innan de kom fram. Då tog Torsten tåget hem! Båten hette Dagny och var byggd i Kungsviken för Hugo och Henrik Henriksson.

– Ingen hade telefon, vare sig vi eller varvet, sade Torsten. Det tog tid att bygga Dagny. På sommaren seglade pappa dit, men på vintern spände han på sig skridskor och kom på så sätt till varvet för att inspektera bygget.