


Resa i sjöfararland

7



Nord-  
sjön  
Daggers-  
buk

## Gammal journalistik fungerar väl

Kring 1960 började jag skriva dokumentärt om hav, kust och sjöfolk. Jag har försökt att undvika för mycket uppgifter om fartygens storlek och maskinernas prestanda etcetera och istället helhjärtat satsat på att porträttera männen och kvinnorna ombord. Materialet har samlats in efter långa intervjuer utan bandspelare. Det har nämligen visat sig att folk berättar bäst när reportern skriver ner uppgifterna i ett block. Gammaldags, men nog så effektivt när man arbetar med äldre personer. Den här artikeln redovisar resor i sjöfararland och första anhalten blir det gamla sjöfartssamhället Stocken på södra Orust.

## Möte med Ingvar Simonsson

Det är tåga (dimma) då jag kommer till Stocken för ett möte med Ingvar Simonsson, 82 år, som i sextio år fiskat och varit ombord på skutor. Ingvar hade tidigare hus, sjöbod, båt och brygga i hamnen. Nu har han bara jullen och bryggan kvar. På ålderns höst flyttade han längre upp på land, till Mors eklund, namnet efter en ekdunge som fanns innan kommunen byggde parhus på platsen.

Hamnen är öde på båtar och tågan verkar inte lätta till förfång för den mindre sjöfarten och fisket.

Ingvar är det nionde ledet av släkten Simonsson som fiskat. Hans farfar Simon omkom när sjöbåten Bocken förliste i storm.

Ingvar, liksom andra pojkar på Orust, började fiska torsk med backor. De cyklade miltals och sålde sina fångster, som längst till Svanesund som ligger på andra sidan Orust. Ingvar och bröderna satt tillsammans med sin mor och far och skenade skäl (musslor) till agn. Det luktade inte gott, men syftet var gott. Måndagen efter konfirmations-söndagen var han på väg med fiskebåten Drott till norska västkusten. Sju man fanns ombord och Ingvar fick som yngste man koka maten. Fisket skedde västerut från Mandal.

Båt nummer två, Saja, var störrre och 1937 gick man mot Västingbank, Vikingsbank och Hålla för att fiska. Is hade man med sig och fisken ställdes på kant och bäddades in i is.

– Skepparna var djärva och Saja ställde kurs mot Färökusten och Vestmannaöarna där man fiskade intill nationsgränsen, sade Ingvar. Vi spanade noga efter ifall öns partrullbåt Virgo skulle dyka upp.

Någon gång var man på ”fel” sida gränsen, erkänner Ingvar.

År 1939, när krigshotet lade sig över Norden, var Ingvar ombord på tremastaren Meta vid Island. Man målade svenska flaggan på båten och satte kurs mot Florö och sedan norska västkusten hem.

Sedan jobbade han med fraktfart, bland annat med slipers från Norrland till sydsverige.

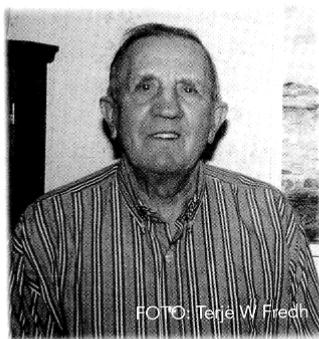
## Fast i Danmark 1940

Axel Henrikssons Prinsbåtar hade många Orustbor ombord. Ingvar började i Prins Axel som gick mellan Göteborg och danska östkusten. Den 9 april 1940 låg den i Odense när man konstaterade att många flygplan passerade hamnen.

### Ingvar berättade:

”Så många plan kan inte danskarna ha, sade skepparen. Vi befarade ett tyskt angrepp och skepparen gick upp till mäklaren för att få papperen och gå hem. Han kom för sent. Tyskarna hade redan lagt beslag på hela hamnverksamheten. Efter en månad i Odense fick vi jagareskort till Aarhus där vi låg en tid tillsammans med skutan Gulli från Skärhamn. Skepparen Knut Simonsson frågade om vi kunde bogsera hans båt. Troligen för att han skulle spara bränsle. Så skedde också en bit, men sedan vek vi av mot Ystad och han gick mot Tjörn.”

Ingvar hade tur när han var i en av Prinsbåtarna som var byggd av järn. I vattnen kring Anholt stötte båten på en bank för att i nästa skede hoppa till och sedan gå av banken. En träbåt skulle ha knäckts. Ingvar fiskade under kriget med Titania, en av de många uttjänta brittiska ångtrålare som köptes till Sverige. Båtarna var koleldade, slitna och rostiga. Våren 1945 låg man väster om Skagen när ångtrålaren Stig minsprängdes. Lite senare fastnade Titanias trål i något hårt. Upp kom en del av Stigs skorsten.



*Ingvar Simonsson, Stocken, har haft fyra båtar med namnet Sverige.*

– I maj var vi på väg ut från Göteborg när vi fick reda på att det blivit fred, minns Ingvar. Då gick trålarna tillbaka och vi firade en dag i stan.

## Fyra båtar som hette Sverige

Större delen av sitt sjöliv har Ingvar fiskat och han har haft fyra båtar med namnet Sverige. Första båten köptes 1946 för 100 000 kronor. När båten reparerades hos bröderna Forsström i Gravarne påpekade dessa att ett hål i båten lagats med cement. Något som inte säljaren berättat om. Det fanns gott om fisk, bland annat sill, och Fladenfisket var betydande. Man sålde i Göteborg, Kungshamn och Lysekil. Båtarna landade också sill i Aberdeen, Grimsby, Bremerhafen och Kiel.

På land kan märkliga saker inträffa, men på sjön kan det mest oväntade inträffa. En isvinter var en av Sverigebåtarna på fiske en bit från Skagen. Man såg då i diset en man som gick på isen. Detta verkade närmast sinnesförvirrat så Sverige gick mot platsen. Det som rörde sig var ingen människa utan en svart boj som guppade och svängde i isen. En annan av båtarna Sverige hade tidigare hetat Boren. Dess maskin var en 2x100 Skandia, men den räckte inte till för den båt som ville vara först ute och därmed få den bästa fiskeplatsen. De bytte till en 395 hk dieselmotor och Sverige blev konkurrenskraftig.

Sista båten med namnet Sverige var Landskronavarvets sista fiskebåtsbygge från 1965, 62 fot lång. Med den fiskade man i par med båtar som Zenith av Mollösund och Herring från Gravarne.

Ingvar hade flera trålar ombord. Rev man en fanns en ny att sätta. Det hände en gång att råttor hade ätit hål i en trål. De flesta skadorna skedde när trålen fastnade, men det fanns också risk för att trålen kunde ”sprängas”. Efter kriget kunde man få hela 20 ton makrill i Skagerak, så man fick länsa trålen försiktigt. 25 öre per kg fick man för makrillen i Skagen.

## Långa och Islandssill

Över tjugo säsonger har Ingvar legat på det hårda långafisket vid Orkney, Shetland, Rockhall och S:t Kilda. Det fisket har för länge sedan upphört för Sveriges del. Den sista båten, Sandö, fördes av Klas Berntsson på Grundsund.

Åren efter kriget var det gott om långa, minns Ingvar. De kunde få 1 200 stora långor per dag.

– 74 ton tog vi ombord på en båt, vi var skvättlastade, fribordet litet och sjöarna sköljde över oss när det blåste. Långalevern togs tillvara. Tre ton långa gav ett fat tran. Den lades i de oljefat som blev tomma alltefter resans gång. Ofta fiskade Sverige tillsammans med Gullmaren från Grundsund.

## Drack upp kompasspriten

Ingvar gjorde flera resor till Island, men en av hans islandsbåtar från ungdomen var en ”fyllebåt”. Fiskarna ombord var duktiga, men alla utom Ingvar och hans kamrat var begivna på sprit. Det strulade med fisket och i Karmöy ville Ingvar och kompisen ta tåget hem. Skepparen bönade och bad om att de skulle stanna. Avgången blev dock försevad då någon av de törsiga druckit upp spriten i kompassen. Det tog några dagar att ersätta.

Faran fanns alltid nära intill under fisket, även när båtarna låg i land. En gång låg Sverige på Smögens slip tillsammans med fiskebåten Åran. Sverige låg innerst. I maskin hade man tagit loss den tunga bottenplåten som hängde i taket i två patenttalljor. Plötsligt släppte klossarna som höll fast båtarna på slipen. Båtarna gled med aktern före i sjön. Männén i maskin, mekaniker från Gravarne, som låg under den hängande bottenplåten, kunde dock rädda sig.

Ingvar Simonssons båtar finns med i de bokverk som givits ut om svenskt fiske och han är en uppslagsbok när det gäller fiskebåtar och dess fiskare.

## Gustaf från Hovenäset

Platsen hette tidigare Gravarne. Vid Kilgatan bor drygt 90-åriga skepparen Gustaf Karlsson som från början var Hovenäsetbo. Hans pappa hade en skuta, men Gustaf garderade sig mot sjölivet genom att gå på Grebbestads folkhögskola, detta för att få en hygglig utbildningsbas.

På skolloven var Gustaf med på pappans skuta och mötte där det gamla sjöfolket. Sextant, kompass och logg var deras instrument. Speciellt minns Gustaf en bästeman som hette Emelius Andersson från Stora Kornö.

– Emelius och pappa lyckades segla in med en tremastad skuta till den trånga hamnen i Nynäshamn, berättade Gustaf. Pappa stod vid rodret och gav order om hur seglen skulle revas. Skutan kryssade runt en pir och gled in i en smal kanal där förvånade Ortsbor såg på.

Gustafs första riktiga jobb till sjöss var som kockjungman på skutan Wanda, som numera är det seglande skolskeppet Atene.

Skepparen hette Eskil Johansson. En bättre läromästare till sjöss kunde Gustaf inte ha. Eskil tog hand om honom som om det vore hans egen son, och tidigt lärde sig jungmännen att segla.

## Segla i depressionstider

Gustaf minns:

”Året var 1932 och depressionen slog hårt mot allt, speciellt mot sjöfarten. Överallt låg stora och små båtar upplagda. Wanda lyckades till sist få en frakt med saltpetar i säck från Menstad till Köpenhamn. Frakten var usel, täckte inte löner och drift. Efter att ha lossat gick vi till Helsingborg där vi låg länge, inte som vinddriven, utan som fraktsökare. Eskil var uppe varje dag hos mäklaren och hörde om det fanns något. Massor av skeppare kom till samma mäklare och lika besvikna kom skepparna tillbaka ombord och berättade att inget fanns att få”.

## Till sist fick Wanda en last med 65 ton mjöl till Göteborg.

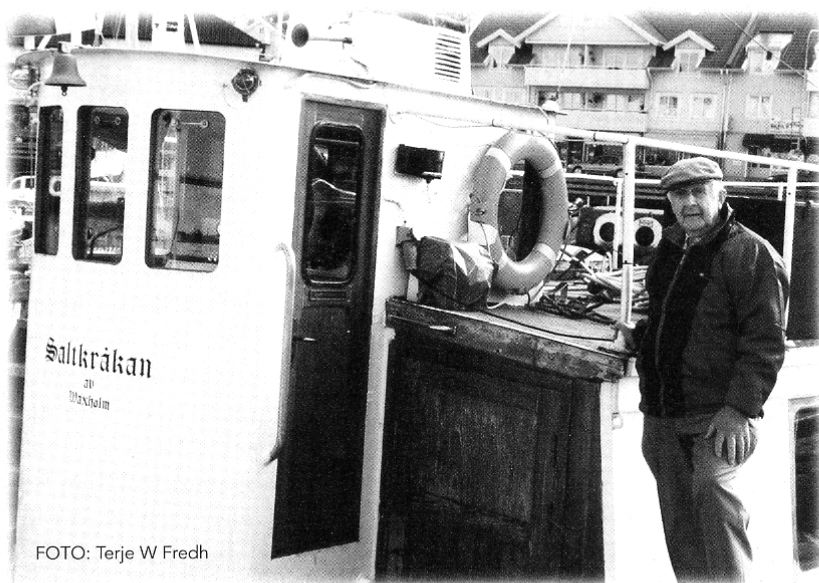
Tre kronor per ton var frakten och från den skulle Gustaf ha 40 kronor i månaden och resten gick till delägarnas lön och båtens drift. Då förstår man hur svårt skutägarna hade det. Eskil kom då på idén att söka lyckan i Östersjön och fick kontrakt med Cementa. Lasterna var cement från Gotland till hamnar i Mälaronrådet.

– Lastningen av cement var tung, säger Gustaf. Säckarna kom varma på ett band och i lastrummet stod vi och tog emot. Vi tog säckarna på axeln och bar dem till rummets olika delar. Där kastade vi dem på plats för att få bra stabilitet. Hela tiden matade bandet oss med säckar. Det som jag berättar kan nog alla som varit i skutor minnas.

En annan båt som Gustaf seglade med hette Natalia som 1935 gjorde en resa till Island. Man var där uppe på sommaren för att vara hemma den åttonde augusti, då man hade ett fraktavtal på gång. Sista

kvällen i Siglufjord var det dans i en lokal. Vid midnatt kom skepparen Ragnar Johansson som tystade ner musiken och förklarade att besättningen på Natalia skulle gå ner till båten för avgång.

– På hemresan fick vi vind på närmast orkanstyrka och även de som var härdade till sjöss mådde illa, minns Gustaf. Väl hemma ställdes färden till Yxpila i Finland för lastning av trä.



*Gustaf Karlsson tittar på Saltkråkan, f.d. Sotefjorden.*

## Var är befälhavaren?

I mitten av 30-talet var Gustaf väl befaren och kunnig i navigering av en skuta. Han läste skepparexamen och var bästeman på skutor som Hillevi från Malmön, Grazia från Marstrand och Gravarneskutorna Barbro och Ingegerd. De senare ägdes av den kända skeppsredaren Teodor Johansson-Stenevad. Han satsade gärna på unga skeppare och flera var från Bohuslän.

Till sist blev Gustaf befälhavare på en av Stenevads skutor.

**Gustaf minns:**

”Vi låg i tysk hamn när en journalist från stadens tidning kom ombord för att göra ett reportage om svenska skutor. Journalisten kom fram till mej och frågade var han kunde träffa kaptenen. Han står framför dej, svarade jag. Journalisten blev tyst och mycket förvånad. Jag såg tydligen inte mycket ut för världen, 23 år gammal.”

## **Barbro en god seglare**

Tidigare var Gustaf bästeman på Stenevads tremastare Barbro, som mestadels gick på nordsvenska och finska hamnar med trävirke för Tyskland och Danmark. Barbro lastade 100 standards, och trälast var bra för skutor som seglade mycket och snabbt. Upp till 12 knop kunde Barbro göra på full last.

**Gustaf minns:**

”Barbro var en hårdvindsseglare som en natt med 20 meter per sekund gick så fort att seglen slets sönder. År 1938 låg Barbro vid Skandiaverken i Lysekil för maskinöversyn när Stenevad ringde till pappa och förklarade att han ville ha mej som befälhavare. Så blev det trälast ner och lera och kalk norrut.

Barbro hade, som alla skutor, ingen styrhytt utan rorsman och vakthavande stod i alla väder intill rodret.”

## **Kvinnliga stenbrytare lastade 300 ton**

Efter en resa med lergods från Höganäs till Helsingfors kom order att gå till Kimito i Finland och lasta fältspat.

**Gustaf berättar:**

”Vi visste inte exakt var Kimito låg, men fick en muntlig förklaring. Några sjökort till Kimito fanns inte i Helsingfors. Kimito saknade lotsar från Sjöfartsverket. Jag fick rådet att gå till Hangö för order. Där fick jag beskedet att ”fyra kunniga män” som kunde leden dit skulle lotsa oss. Kimito låg mitt inne i Tusen sjöars land och i åtta timmar körde vi. Ibland var träden så nära vattenleden att de tog i masterna. De fyra vise männen kunde varsin del av sträckan. Vi körde en viss distans och plötsligt fick vi stoppa och gå in till en brygga där en ny lots kom.



Helt plötsligt uppenbarade sig en större träbrygga där landgångar ledde till ett upplag av kvarts. Här skulle vi förtöja.

Männen var i berget och bröt fältspat och vår skuta skulle lastas av fruarna. Dessa var stabila bitar som körde de tunga skottkärrorna med fältspatklumparna från upplaget ut på landgången. De balanse- rade sedan kärran mot lucköppningen och tippade innehållet ner i lastrummet. 300 ton skulle tas in och mäklaren räknade med tre da- gars lastning. Detta stämde dock inte för hur hårt än kvinnorna än arbetade så tog det en vecka innan Barbro var fullastad. Trehundra ton på skottkärror, det är inte något man kör på en kafferast!

## Möte med svenska utvandrare

Maten tog slut och kocken fick veta av fruarna att det fanns en affär ”strax intill”. Vad som menades med strax intill tolkades på ett annat sätt av finnarna än av oss. Kocken och jag gick i två timmar och fort- farande hade vi inte sett någon affär. Vid ett vägkors träffade vi en flicka som vi på bristfällig finska frågade var affären låg. Flickan sva- rade på svenska att hon inte talade finska!

Förklaringen var att vi på vår vandring kommit till ett stycke Gam- mal-Sverige. Befolkningen var svenskar som en gång i tiden hade emigrerat till denna del av Finland. Vi kom fram till affären där vi fick våra varor som kördes av byns ålderman med häst till vår båt.

Innan dess satt vi på ett café och pratade många timmar med finlandssvenskarna, som ville veta allt nytt om sitt gamla hemland. Vi träffade dock inga som var från västsverige, de verkade mera komma från mellansverige och norröver. De hade ingen aning vad som hände i deras gamla land och hade flyttat från fattigdomens Sverige för att pröva lyckan i Finland. Ett märkligt sammanträffande som jag tänker på än idag.”

Efter att Gustaf hade totalhavererat med Barbro i början av kri- get, vid nordtyska kusten, kom han efter en del strapatser åter till Sverige. Mer om denna händelse står att läsa i min skrift ”Sjöfolk och kustbor.

## Köpte passagerarbåtar

När Gustaf slutat med fraktseglingen blev det resor i hemmavattnen. Gustaf blev en del i Karlssons Båttrafik där de andra delägarna var bröderna Erik, Knut och Botvid. Båtarna de ägde var Soten, Sotefjorden och Idun. Alla gick i trafik längst kusten i norra Bohuslän.

Efter hand delade man upp ägandeskapet och Gustaf kom i 40 år att äga och köra Sotefjorden, i första hand mellan Sotenäset och Lysekil, men också med turer till Hållö och chartertrafik med turister. Sotefjorden tog även gods och ibland kunde man se Sotefjorden komma med åtta meter långa armeringsstål liggande bakom styrhytten, eller en bäddsoffa från Otto Werners möbelhandel, eller virke från Slätteskärs Trävaru. Virke som var dubbelt så långt som båten var bred. Sotefjorden körde också konserver från Abbas fabrik på Rösholmen i Kungshamn till fastlandet.

– Vi hade ibland salt sill i tunnor, minns Gustaf. Jag hade dem på fördäck. En gång hade vi hög sjö på Malmöns drag. En tunna slogs sönder, sill och lake kastades mot styrhyttsfönstret.

På 80-talet såldes Sotefjorden och blev Smögenregistrerad och sedan hamnade den i Stockholms skärgård under namnet S:t Erik, ett namn som hon hade under tiden som brandbåt i Stockholm.

Sotefjorden byggdes 1880, döptes sedan om till Saltkråkan och kom tillbaka till sin gamla hamn Kungshamn, men såldes år 2004 för trafik på sjön Åsunden med Ulricehamn som hemmahamn. Ny ägare blev förre smögenbon Håkan Tolleson, som en gång ägde Lord Nelson. Det nya namnet blev S:t Erik af Bogesund.

## Helge Holmberg från Dyngö

Jag kom till Fjällbackas hamn en dimmig senhöstkväll för att träffa Helge Holmberg som bor på Dyngö en bit från kusten. Helge kom inte med postbåten utan med sin egen julle. En elegant sväng intill bryggan, varefter båten förtöjdes. Helge har varit till sjöss hela livet och är dygt 85 år, men har inga större problem med båtar och sjö.

Jullen Fram II, en gång registrerad som fiskebåt med strömstadsbeteckning, är en rejäl bredgattad julle med styrhytt, stort akterdäck med sittplatser där Volvo Penta-maskinen står. Nu är jullen plastad

och byggdes på 70-talet av den kände båtbyggaren Gösta Johansson på Orust. Under resan från Dyngö till Fjällbacka har motorn rusat lite och detta missljud vill Helge ha ordnat. En mekaniker från en verkstad kommer ombord för att se till orsaken.

När vi sitter i hytten och samtalar hörs plötsligt melodin *Helan går*. Allt ges sin förklaring, för ur fickan plockar Helge upp sin mobiltelefon som är programmerad med den melodin. Den här gången var samtalet viktigt och Helge lovprisar den nya tekniken.



FOTO: Terje W Fredh

*Helge Holmberg, Dyngö.*

## Började tidigt fiska

Han är infödd Dyngöbo och uppväxt på ön där pappan och alla andra var fiskare. Redan som småpojke var Helge med pappan på backefiske och med makrillgarn. Skolgången skedde på Dyngö dit det också kom barn från de andra öarna i Fjällbackaarkipelagen.

Skolan var intressant men lärarna var stränga och samma stränghet fanns i konfirmationsundervisningen.

## Helge minns:

”En kamrat och jag hade en söndag varit och tittat på fotboll. Detta hade kommit till prästens kännedom. När vi kom till undervisningen fick vi oss en kraftig reprimand. Söndagen var vikt för kyrkan och högmässan och inte bollsparkande i Hamburgsund eller annorstädes.”

Helge har haft många båtar och en av de bästa var av en typ som kallades kultebåt. Makrillfisket var en säker inkomstkälla och som mest fick Helge tre ton vacker fångst. Torsk var det gott om förr, men det är ju först när torsken blivit dyr som folk uppskattar den. När Helge växte upp var torsken inte den matfisk som man i första hand åt.

## Då var räkor billiga

Helge har också fiskat med andra båtar och en av dessa var Hebe från Fjällbacka där de andra fiskarna hette Gösta Waller och Karl-Ivan Nordblom.

– Vi trålade räka utanför Väderöarna, minns Helge, men också längre ut i Skagerrak. Det var i slutet av 30-talet då priserna på kokt räka var cirka 75 öre per kg. Fiskarna var i händerna på uppköparna som sinsemellan hade gjort upp om lägsta priset.

En annan båt som Helge fiskade med var Örnen från Gravarne som ägdes av tre bröder. Skepparen var religiös och nyss hemkommen från Amerika. Med den fiskade man mycket makrill som såldes i Gravarne.

Priserna var låga i förhållande till arbetsinsatsen och en gång när de hade fått bra med makrill gick de i stället till Fjällbacka för att sälja. Några öre mer blev resultatet. Året var 1938 och de fick åtta öre per kg för stor grann makrill. Visserligen var det andra priser på mat och annat på den tiden men åtta öre var alla tiders bottenrekord.

## Kolning och desarmering

År 1937 var det dags för militärtjänst för Helge. Många fiskarpojkar hamnade i marinen och Karlskrona. Pansarskeppet Sverige blev Helges båt.

– Pannorna eldades med kol och vårt jobb var att bunkra pansarskeppet, minns Helge. Kolet kom ut i pråmar som lades jämsides med pansarskeppet. Sedan skyfflades kolet i bastkorgar som vi bar på ryg-

gen uppför en landgång till skeppets däck där vi tömde korgarna i boxarna. Ett mycket smutsigt och tungt jobb som ansågs fostrande och bra för unga pojkar.

När andra världskriget bröt ut rekvirerade marinen många fiskebåtar som blev hjälpminsvepare och annat. Från båtarnas ordinarie besättning hämtade man skeppare och motorskötare. Båtarna målades grå och besättningen var i allmänhet fiskarpojkar. Helge kom att tjänstgöra på dessa båtar i tre år, i första hand kring Öregrund och Gräddö samt Hönö.

En av båtarnas uppgifter var att ta hand om drivande minor som fanns längst kusterna.

– Vid ett tillfälle hade en högexplosiv mina drivit in till en strand vid Hönö, minns Helge. Minan låg några meter ut i vattnet och mitt jobb var att fästa en vajer på minan för att kunna bogsera ut den på fritt vatten. Jag stod i vattnet intill minan och höll om hornen medan jag försökte trä vajern om den. Då kände jag mej väldigt ensam och liten. Hade den smällt skulle jag strukit med och på land hade det inte blivit många fönsterrutor kvar.

## Vänskap med havet

Hela livet har Helge haft havet som arbetsplats och han fiskar än idag. Han har följt debatten om fiskets framtid. Fisket var en gång livsbetingelsen för människorna som bodde vid kusten och på öarna.

Hummerfisket har varit och är alltjämt viktigt för Helge. Fjorton tinor satte han senaste säsongen och fick ett 60-tal humrar. Det gäller att sätta tinorna där hummern kan antas finnas, filosoferar Helge.

Fisk finns det också i Helges frysar och en hösts makrillfiske gav en halv tunna i saltad form. På ålderns höst blev det en resa till Kanada där dotterns son spelar ishockey. Helge fick bekanta sig med Kanada och se mycket ishockey.

– Kanada var bra likt Sverige när det gäller naturen, summerar Helge.

Åter till bryggan där Helges båt ligger. Mekanikern är klar och hade justerat maskinen, det har ljusat på himlen och Helge får en fin resa till sin ö ute i havet.

## Snålhet och generositet

Det går många historier om snåla skeppare och stuartar som var extremt sparsamma med maten till sina besättningar. Mest känt är talesättet ”Det fanns inga måsar kring båtar från den sjöfartsorten på Västkusten”. Sparsamheten kunde också yttra sig i extrema åtgärder för att vara sitt rederi till lags. Bevis finns från andra världskriget när ett Skånefartyg torpederades och besättningen fick gå i livbåtarna. Fartyget sjönk och besättningen rodde för fullt för att komma bort från virvlarna när hon sjönk. Då satt befälhavaren och tecknade på handlingar som meddelade att besättningen var uppsagd från sitt arbete!

Dessbättre var detta ett extremfall för praxis var att befälhavarna önskade sina besättningar bra mat. Arbetet var många gånger tyngre än idag. Hur många från motorseglarna och mindre fraktare minns inte hur det var att göra sjöklart? Med skärluckor i sina fack, lastluckor på plats, dubbla lager presenningar som säkrades med spännband av järn och skalkkilar var det ett tungt jobb.

Så sent som 1990 kom ett litet danskt fartyg till Lysekil för att lasta granitblock. Det var 15 grader kallt och snö, träluckor och presenningar hade frusit fast och fick slås loss av de tre polska besättningsmännen. Tungt och kallt.

## Arbetets historia

I alla kustlandskap finns en arbetshistoria som tyvärr inte blivit så väl dokumenterad. Det har skrivits mycket om fartygens mått, fart, tekniska hjälpmedel och maskinkraft, men inte speciellt mycket om alla dem som bemannade fartygen. Synd, för den historien håller på att rinna bort.

Fram till 1960 var det mycket vanligt i Bohuslän att pojkarna gick till sjöss direkt efter folkskolan. Första båten var ofta från den egna trakten. Jag reste till Väjern och träffade Ingemar Olsson som får representera den stora grupp 30-talister som gick in på den banan. Det var då vanligt att pojkarna redan i tidig skolålder blev springpojkar. Lika vanligt var det att pojkarna stod på samhällenas bryggor och fiskade. Dels var det roligt och dels gav det inkomster.

När makrillen gick in till kusten kunde en pojke fylla en 20 kilos back. Andra dagar kunde man fiska gråsej och andra fiskar som då inte var de mest angelägna matfiskarna. Några djurskyddsaktivister fanns ännu inte och fångsterna av skrapfisk sålde pojkarna till ortens minkfarmare. Så fick Ingemar chansen att trampa däck. Samhället Väjern har haft många fartyg och många goda sjömän och en dag skulle motorfartyget Kungsvik ha en kockjungman. Ingemar blev därmed lagkamrat med Ivan och Helge Henriksson. Träbåtsepoken var över. Kungsvik var en stålbåt. Yngste man lagade maten och Ingemar hade med sig de kunskaper som mamman förmedlat.

Ingemar berättade:

”Jag hade hört att det fanns skeppare söderöver som var snåla men här fanns allt som behövdes. En dag blev dock Ivan och Helge lite besvikna. Jag lagade ”Mammas köttbullar” och när jag stekte provsmakade jag en bulle. Dessa var goda så jag smakade på allt fler. När all färsen var stekt såg jag till min förskräckelse att antalet färdiga bullar minskat oroväckande. När skepparen och bästemannen kom för att äta undrade de om bullarna som låg på fatet skulle räcka till tre hungriga. Den som var minst hungrig var jag.”



FOTO: Terje W. Fredh

Ingemar Olsson, Väjern.

## Kryssade med Kungsholm

Nu hade Ingemar fått smak för de stora äventyren och reste med en kamrat till Göteborg för att mönstra ut. Kompisen fick en Lloydbåt till London medan Ingemar fick chansen på kryssningsfartyget Kungsholm. Ett stort fartyg gungar annorlunda än en liten fraktare och Ingemars entré till storsjöfarten var sjösjuka under resan till New York.

Sedan gick Kungsholm på en behaglig trad med turister till Kari-bien, Panama, Chile, runt Eldslandet, Brasilien och Argentina. Kontrasten mellan lilla Kungsvik med tre man och Kungsholm som hade fler besättningsmän än det fanns passagerare ombord var enorm. Kungsholm var ett flytande samhälle i minatyr. Ingemar gick dagman och fick stora möjligheter att se platser som han knappt ens hade läst om i folkskolans geografibok. Trots allt innehöll livet till sjöss inte bara umbäranden utan ibland också äkta sjöromantik.

## Fraktfart och fiske

Nästan alla sjömän från fraktbåtarna har varit fiskare och tvärtom. Detta gällde också Ingemar som efter hemkomsten gick på fiske vid Island. Båten hette Minnie och ägdes av "Sillkungen" Pontus Nilsson på Hovenäset. Uppe kring Island fiskade man sill med drivgarn. En dag gick vinschen sönder och Minnie fick gå till Seydisfjord dit man flög en ny del från Skandiaverken i Lysekil.

850 tunnor fiskade Minnie, och det betydde en god förtjänst. Köpare av sillen var inte ägaren Nilsson utan en fabrik i Fjällbacka. När fisket var slut sattes Minnie i fraktfart längst de svenska kusterna. Granit från stenriket Bohuslän var vanliga laster, men man lastade också sillmjöl. Trots att det var packat i säckar spreds en viss, icke så angenäm, doft.

Småfraktarna tog alla möjliga bulklaster där lossning av fältspat hörde till det jobbigaste. Fältspaten var i oreglbunda storlekar och det gällde att komma ner med spaden till durken eller bordläggningen för att få fäste. I vissa fall hade man en raka som användes för att skrapa ner lasten i korgar. Alla fraktare lastade spannmål som i form av rör och partiklar kilades in överallt.



Bohuslän hade många båtar på 60-och 70-talet och Ingemar var ombord i en som just hette Bohuslän där Martin Wilhelmsson var skeppare. En annan hette Tylö med Uno Hansson som skeppare.

– Alla skeppare jag seglat ihop med har varit fina sjömän och bra att göra med, sade Ingemar. Ingen snålhet med provianten. På en båt lever man nära varandra och ibland under besvärliga omständigheter, till exempel dåligt väder. Detta skapar ett gott kamratskap. Som yngsta man lagade jag mat och gjorde proviantlistor som lämnades till hamnarnas skeppsfournerare.

## Då fanns det fisk i sjön

När det blev sämre tider för fraktfarten gick många över till fiske. Så också Ingemar. Sill och makrillfisket hade sina säsonger för bohusfiskarna och Ingemar var med Grassy och Pentland, två mycket välkända Sotenäsbåtar.

Sillfisket på Fladen var viktigt för båtarna och fisket var så stort att man i Kungshamn i många år firade Fladenfesten. Många år dominerades festen av sill för att med tiden ersättas av hamburgare och pomme frites. Då lades festen ner. När sillbestånden sviktade gick båtarna ner kring Bornholm och fiskade torsk.

– Samtidigt som jag fiskade i Östersjön höll jag på att bygga eget hus i Springet, Kungshamn, berättar Ingemar, som var borta länge och makan fick dra ett tungt lass för att se till att huset blev klart.

Båtarna landade sina fångster i Nexö, Karlskrona, Simrishamn, Trelleborg eller Simrishamn, där uppköparna och filéfabrikerna fanns. Många bohusfiskare träffade flickor där nere, gifte sig och blev kvar.

## Räkor och maneter

Huset blev klart 1961 och Ingemar började fiska med trålaren Rane innan han tillsammans med kamraten Sivert Kämpe år 1965 köpte en egen fiskebåt, LL 564 Nordö, som var 69 fot lång med en 220 Bolinders maskin.

Båten fiskade mycket räkor och detta är inte det lättaste. Många kniviga situationer uppstod när trålbord eller läm hade fastnat på botten. Ibland gick det inte att köra vare sig fram eller back för då kunde vajern sprungit av och trålen förstörts. Ofta räddade vind och ström situationen.

– Vi trålade räk i en tid då kilopriset var mellan fyra och fem kronor, minns Ingemar. Han berättar om det omsorgsfulla arbete som görs på alla båtar som trålar räkor med att behandla och förvara fångsten. När folk ser maneter kring en badplats blir det ofta insändare i lokal-tidningen. För fiskarna var det en otrevlig realitet. Ingemar berättar om somrar då maneterna var otroligt många. Ofta var vattnet kallt och trålarna fylldes av maneter vilka låg som kompakta slempaket i redskapet. Många gånger var trålen fylld med maneter innan det första draget var gjort. Att sortera ut räkor ur manetmassorna var en omöjlighet. En möjlighet var att komma längre ut från kusten där manetförekomsten var mindre.

## Nordö totalförliste

Nordö förstördes vid en brand fyra timmar ut i Skagerrak. Ombord kände man röklukt från maskinen och i nästa skede kom elden.

### Ingemar berättade:

”Denna dag var det dimma och inga andra båtar syntes till. Per radio fick man kontakt med fiskebåten Inga som tog ombord oss. Vi såg från Inga hur Nordö gick ner i djupet. När fisket sviktade och fraktfarten gav mindre jobb fanns en jättestor arbetsplats i Bohuslän. Den hette ”Varvet” och låg i Uddevalla. En stor del av de anställda var sjöfolk från Strömstad i norr till Lilla Edet i öster och Orust och Tjörns öar i väster. Arbetarna från Sotenäset bussades till Uddevalla. Jag sålde mig till denna skara och gick i varvets yrkeskola för svetsare som låg på Junohusområdet. Jag var sedan med och byggde båtar på upp till 65 000 ton.”

När varvsjobbet var över fortsatte Ingemar inom landnäringar med sjöfartsanknytning. Företagen hette Fiskarföreningen Norden och Kungshamn-fiskarna. Sedan 30 år är Ingemar en del i Bröderna Olssons orkester. Det nautiska finns även här i form av en och annan sjömansmelodi.

## Den ödesdigra augustidagen 1943

Många fiskare talar om den ödesdigra händelsen, den 25 augusti 1943, 55 sjömil väster ut från Hirtshals, med Nordsjöfiske. Fiskpriserna i Sverige var reglerade av staten och yrkesfiskarna jobbade hårt för att

leverera fisk till ett hungrigt Sverige. Fisken var inte ransonerad och det är ingen hemlighet att fisket tillsammans med skogen och lantbruket var de tre näringar som bidrog till att rädda folkförsörjningen när Sverige under fem år var avspärrat från yttervärlden. Många bohusbåtar fiskade den dagen i dessa farvatten. Några av båtarna var Lisea, Libanon, Vestkusten, Hermon, Skogland och Emanuel. Den senare ägdes av ett bolag och bemannades med fiskare från Smögen, Kungshamn och Grundsund.

Några månader tidigare hade Emanuel kommit till Grundsund och hämtat Herbert Kristiansson och Olle Pettersson. Olle var yngste man ombord och det betydde att han fick laga mat. Emanuel hade en nautisk skeppare som hette Knutsson från Smögen och fiskeskepparen var Kristiansson.

– Det var frikostigt med mat, köttet var rökt, brödet var loffar som vi köpte i jutesäckar, minns Olle. Mjölk hade vi bara några dagar efter att vi gått hemifrån. Maten lagades på ett spritkök och du må tro vad jag har pumpat sådana kök. Vid kraftigt sjögång hade jag köket mellan knäna. Jag minns att både spritköket och jag åkte i durken när en sjö slog till båten. Potatiskastrullens innehåll flög åt alla håll. Hur jag än letade så hittade jag bara en potatis. Huvudmålet var fisk från sista halet. Stekt havskatt var en favoriträtt ombord.

Olles bana som fiskare hade börjat på UA 42 från Slussen som ägdes av Olle Karlsson. Man fiskade i fjordarna och det var gott om sill. En gång blev vaden så fylld att man bogserade den till Marstrands fiskauktion.

Tillbaka till Nordsjöfisket 1943. Olle som nu bor i Svanesund berättar:

”Fisken fanns i områden som var minerade. Då och då dök det upp tyska patrullbåtar som förklarade att vi låg fel i förhållande till mineringarna. En gång blev vi bordade av en tysk båt där vi hörde norska röster. Besättningen ville byta sprit mot tvål och tvättmedel som de saknade. Torsk, vitling och plattfisk var det gott om men en gång

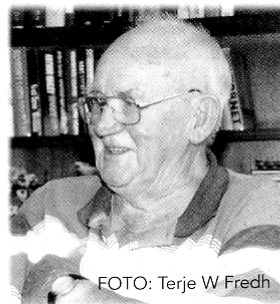


FOTO: Terje W Fredh

*Olle Porselid, Svanesund.*

när Emanuel fiskade på ”rätt sida” om spärren blev det bara 72 lådor på fem dagar. Då beslöt skeppare Knutsson att vi skulle gå över spärren. På två dygns snurrevadsfiske fick vi 350 lådor fisk som såldes i Göteborg.”

## Tolv fiskare omkom

På kvällen den 25 augusti hade båtarna flyttat sig längre västerut. Då såg man från de svenska båtarna fyra jagare och några andra främmande fartyg komma med kurs mot sig.

Olle minns att från en av jagarna sköt man en salva kanonskott i vattnet. Därefter sköts kanoneld mot fiskebåtarna. Beskjutningen tog sikte på Hermon och Vestkusten, medan de andra fartygen snabbt tog upp redskapen och körde från platsen. Nu hade det blivit mörkt och man såg på långt håll elden från de två träffade båtarna. När dagen grydde hade 11 fiskare från Öckerö och Edshultshall omkommit.

Fisket skedde sedan närmare svenska kusten men flyttades åter ut till de bästa, men också farligaste, fiskevattnen nordväst om Hirtshals.

## Olle berättar:

”När vi skulle köra därifrån hade vajern fastnat i något föremål. Vi körde fram och back men vajern sviktade bara till. Risken var att vajern fastnat i en mina. Efter en stund, lång som en evighet, fick vi se vad som fastnat i vajern. Ett ankare som visade sig komma från den förlista båten Vestkusten. Ankaret togs i land i Göteborg och såldes till en privatperson.

Vid ett annat tillfälle fastnade en mina i vaden men kunde skäras loss. Vi var också med om att en hornmina fastnade i Emanuels roder. Maskin stoppades och med en båtshake sköts minan bort. Nu på gamla dagar förstår jag hur farligt fiskarna levde. Nittio fiskare omkom och de flesta av minexplosioner.”, noterar Olle som ändrade namn till Porselid och bor i Svanesund.

## Från far till son

Otaliga är de pojkar som redan i skolan fick följa med sina pappor på fiske eller fraktfart. Under sommarloven var det högsäsong för den mindre sjöfarten.

På Väjern i Sotenäs kommun har många pojkar börjat sin sjöbana på det sättet. En av dessa är sjökapten Bertil Stensson vars pappa var Sten Karlsson, ägare till bland kuttern Sunbeam och M/S Stensö. Bertil var tidigt ute med pappan, och efter några år på realen i Kungshamn gick han till sjöss på småfraktarna Brio och Ketty. Därefter började han på pappans tremastade skuta som hade byggts om till motorfartyg. Det var gott om frakter och båten gick för Slitelinjen mellan Stockholm och Gotland. Många händelser inträffade till sjöss och Bertil och pappan hyllade alltid tesen att hederlighet lönar sig.

### Bertil berättar:

” Vid ett tillfälle låg vi på Rönne, Bornholm, och lastade sand till Köpenhamn. En olycka hände med lastmaskinen som föll ner på vår båt. Mannen som ägde maskinen befarade stora skadeståndskrav från oss, men skadorna var ringa. Pappa begärde en symbolisk summa som täckte våra kostnader. Resultatet blev att vi alltid fick förtur när det var kö av båtar för lastning. Hade vi inga frakter så fanns det alltid sand att lasta på Rönne.”

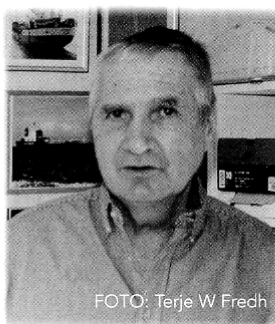


FOTO: Terje W. Fredh

*Bertil Stensson, Väjern.*

Med tiden köpte Sten en ny båt, före detta Kungsvik från Skärhamn, som fick namnet Stensö. Det kalla kriget var ett faktum och Öststaterna blev ytterst noga med att bevaka sina nationsgränser.

– En gång var vi på väg utanför den baltiska kusten, minns Bertil. Vi var på fritt vatten när det dök upp en ubåt som gav order att vi skulle gå längre ut. Troligen höll de på med någon militär övning och ville inte ha några främmande fartyg i närheten.

Just det faktum att svenska Östersjöfraktare ofta trafikerade hamnar i Östblocket gjorde att svenska SÄPO intresserade sig för båtarnas destinationer.

### Ut på stora vatten

Tiden på de små fraktbåtarna var en bra skola. På skutorna lärde sig de unga att segla och på stålfraktarna lärde man sej mycket om ma-

skiner. Bertil läste till styrman och sjökapten och därmed var det slut med hemmaseglandet. Han började som tredje styrman och blev senare överstyrman och befälhavare hos Stockholmsrederiet Nordström & Thulin, vars flotta bestod av bulkfartyg som aldrig var i Norden. Rotterdam var hemmahamnen.

Ett av fartygen var Greta Thulin på 69 000 ton.

### **Bertil berättar:**

”Vi hade lossat i japansk hamn när jag störtade arton meter ner i lastrummet. Jag slog sönder många skelettdelar, opererades flera gånger och låg en månad på sjukhus. Det blev inte mycket konversation med chefläkaren för han kunde bara ”Oh, yes” på engelska. Jag flögs hem, gick på olika behandlingar och blev nästan helt återställd.”

Bertil berättade om en händelse från Great Lakes, mellan USA och Kanada.

– Vi var på väg mot Chicago och hade ankrat vid Detroit. Någon ombord uppträckte ett föremål som hade fastnat i ankarkättingen. Föremålet visade sig vara en död färgad man. Coast Guard larmades och det visade sig att mannen i vattnet hade ben och händer ihopknutna. Vad som hänt honom fick vi aldrig reda på men troligen hade han kastats i sjön.

### **Till tankbåtarna**

En del av de båtar som Bertil arbetade på kunde lasta både olja och bulklaster. Efter flera år som uteseglare kom Bertil att satsa på ren tankfart. För att lära sig mera om oljelaster praktiserade han på en OK-tanker där Lennart Olsson, Lysekil, var befälhavare. Lite senare skulle de två lösa av varandra som skeppare på den båten. Bertils första befäl var tankern Rankki som ägdes av finska Neste. Sedan 1997 är Bertil befälhavare på 40 000-tonnaren Oktavius från Skärhamn som går för Preem och ofta anlöper i Brofjorden. Oktavius lossar i nordiska och europeiska hamnar ner till El Ferrol och Bilbao.

### **Hög trivsel på dagens tankers**

Bertil noterar att mycket har hänt sedan han trampade trädäcket på pappans kutter. Båtarna nyttjas maximalt och den nautiska utveck-

lingen har varit mycket snabbt. Förr var uteseglarna borta långa perioder. Idag är avlösningssystemen bra. På Oktavius är man ett sammansvetsat gäng. Två ur besättningen har varit ombord sedan 1985 då fartyget byggdes i Uddevalla som varvets sista bygge. Få mönstrar av.

Säkerhetskraven är höga med ständiga utbildningar. För att få föra en tanker måste många myndighetskrav uppnås.

– Vi har medicinska utbildningar varje år, säger Bertil. Olyckor kan ske till sjöss som kräver akutinsats. Inträffar enklare skador kan vi sy ihop och ge första hjälp.

Vad gör då en sjöman på sin fritid? I jobbet är det mest vattenvidder för Bertil. I hamnen ligger plastjollen för hemmafiske och fritidsbåten för längre färder. Att köra genom kanalsystemen från Västkusten till Östkusten var en upplevelse. Lika fint är det att ligga vid en öde holme ensam och filosofera, menar Bertil. Då har vädret ingen betydelse. Hjärnan registrerar intrycken lika bra om det regnar. Bertil Stensson trivs med sitt yrke och skulle satsa på samma bana igen, om han fick börja om idag.