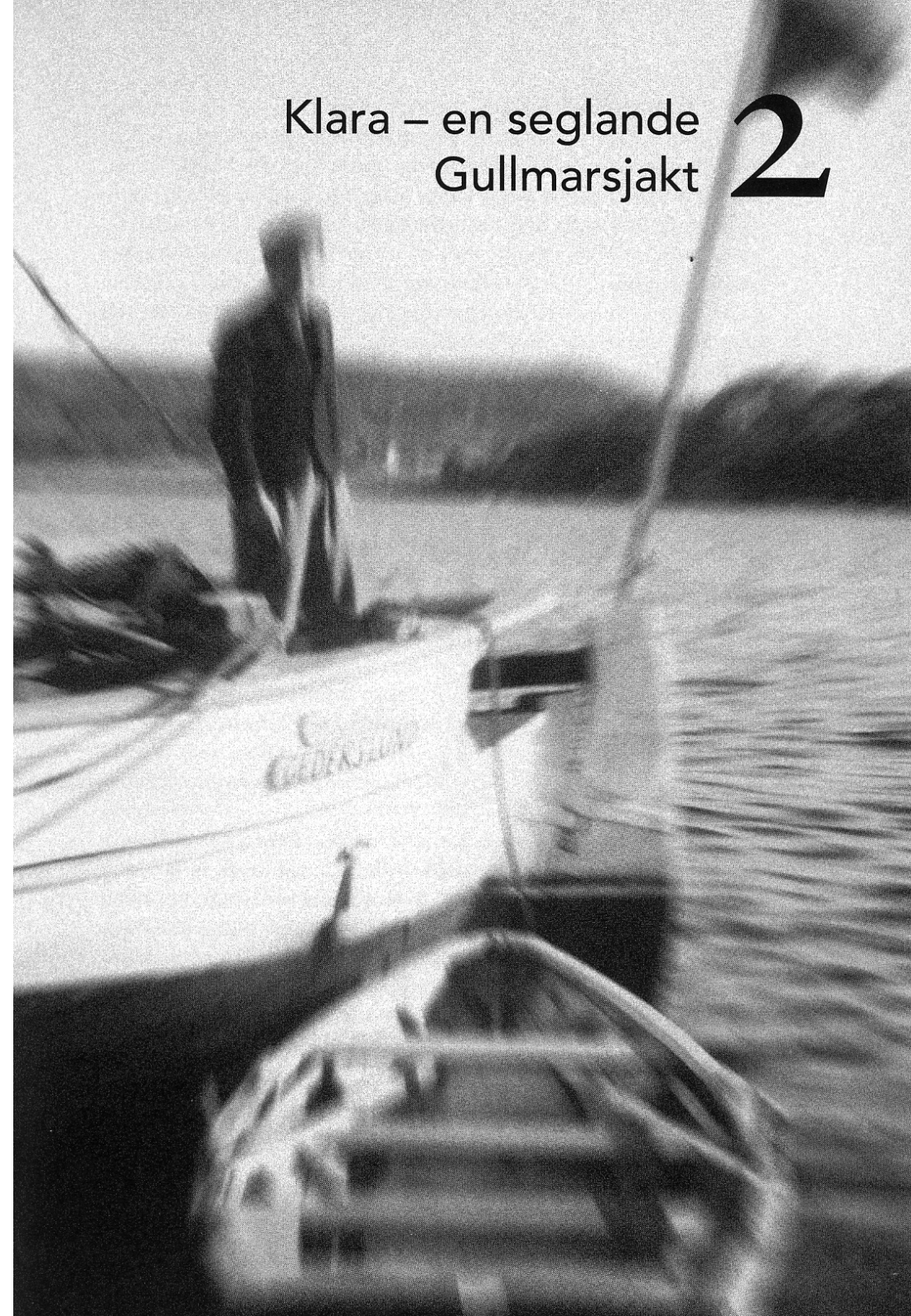


Klara – en seglande  
Gullmarsjakt

2



## Far och söner Olsson på Klara

Axel Olsson och hans söner Herbert och Olof var inte de stora ordensmän. Deras värld var Gullmarsfjordens vatten, från Munkedal till Lysekil. Axel var skeppare och blev känd för sin jakt Klara som seglade med last till och från olika bryggor och hamnar i fjorden. Denna lilla jakt som lastade cirka 50 ton försörjde under många år familjen Olsson.

På femtiotalet var jag vaktmästare på en biograf i Lysekil och kom då att lära känna Axel Olsson och sonen Herbert. De besökte ofta biografen Storan tillsammans med en annan jaktskeppare som kallades för Gullmarspiraten. På 30-talet ägde Axel jakten Sigrid som mestadels höll sig i Gullmarsfjorden.

## Historien om Klara

Mitt under brinnande världskrig, våren 1943, köpte Axel Olsson jakten Klara som 1920 hade byggts av Johan Eliasson på Kalvö invid Fjällbacka. Maskinen var en Seffle på 30 hästkrafter. Jakten gick i fraktfart uppe i norra Bohuslän utan att vara registrerad. Inte heller Axel ansåg det värt att registrera in jakten. En snickare i Skredsvik snidade namnskyltarna Klara med hemort Cederslund. Den senare platsen låg där marinens Gullmarsbas ligger idag.

När båten gick med frakt i Fjällbackatrakten saknade den styrhytt och Axel Olsson fann det heller inte värt att bygga en sådan. I alla väder stod far eller pojkar Olsson vid rodret. Att Axel ville ha en ny båt berodde på att han fått vetskap om att kriget gjorde att det skulle bli gott om vedfrakter.

Ved, i huvudsak björk och fura, men också asp och annan lövved, var det som Klara fraktade mest. Hon lastade vid bryggor, berg och andra platser dit Klara kunde gå in. Detta var ofta platser dit inga andra båtar kunde köra och dit inga vägar bar för lastbilar. Bönderna som avverkat veden körde den med och häst och vagn till Klaras lastplatser.

Någon vinsch fanns till en början inte på Klara, utan Axel och hans son lyfte ombord varje vedklamp. Först stuvade man det lilla lastrummet fullt och sedan byggde man en däckslast. På 50-talet köpte man en begagnad Lidanvinsch som suttit på en fraktskuta från Strömstad.

Axel Olsson var född på platsen Kirtane i Skredsviks socken. Axel körde visserligen Klara, men en stor del av hans tid ägnades åt att pro-

menera, säger Bertil Skälegård i ortens hembygdsförening. Skogsägarna bodde en bit från hemmet och Axel gick till dem för att göra upp om leveranser av ved. Axel köpte en stor del av veden som han sedan själv sålde. Inte alla skogsägare hade egen brygga och det hände att Axel och sönerna tillsammans byggde en tillfällig brygga för att Klara skulle komma till att lasta.

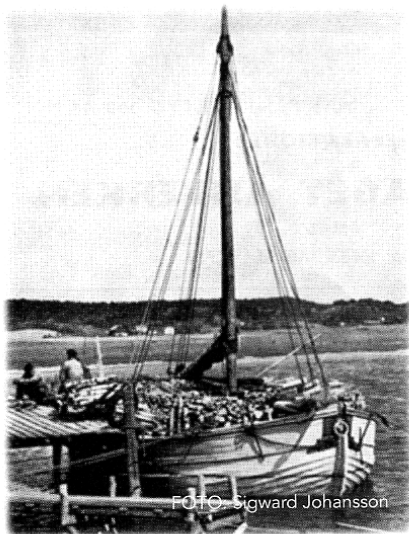
Klaras motor hade ett speciellt ljud som folket längs Gullmarsfjorden lärde sig känna igen. Folk tyckte att motorn dunkade "Axel och Tyra – Axel och Tyra", Axels maka.

## Lossade mest i Lysekil

Lysekil var en vanlig plats för lossning. Klara låg oftast utanför Sjömanshuset intill jakten Bella, en annan institution i den bohuslänska kustfarten, se kapitel 1. Veden köptes av olika handlare men det gick också för privatpersoner att beställa ved direkt av Axel Olsson.

Ett trämått visade hur mycket ved en kund fick för en famn. Från Klaras kaj lastade hästar och bilar veden som kördes ut till kunderna.

– Vi fick en bra start när vi köpte Klara, berättade Axel. Det var krig och brist på alla bränslen. Veden kom nu åter till heders och vi fraktade för den statliga bränslekommissionen. Vi gjorde bland annat flera resor till Uddevalla där vi lossade veden vid en brygga norr om Sannes kolupplag. Störste köparen i Lysekil var Carlssons vedhandel som hade upplag vid Korsgatan mot Parken. Carlsson var bra att göra med men han ville gärna prata politik. Jag tror att han var folkpartist, berättade Axel, som var god vän med skepparna Johansson, Thorén och Andersson som ägde jakten Bella som gick på Göteborg.



*Klara lastar ved vid någon brygga i Gullmarsfjorden i mitten av 40-talet.*

## Enögde Holmberg och strandnära stugor

Carlssons hade också en anställd som hette Holmberg. Denne hade endast ett öga och var året runt klädd i hatt och lång rock. Axel berättade att Holmberg ofta kom till kajen för att hämta ved på en tvåhjulig kärra som han drog. Ibland hade han med sig sågkubbe, såg och yxa. På kajen sågade han veden som höggs och lades i bastkorgar som bars på ryggen. Det var inte många uppförslut från kajen till centrum men ibland ”puttade” vi på när Holmberg skulle upp med ett stort lass i backen förbi banken, sade Axel.

Axel berättade också om andra laster och nämnde att det var vanligt att Klara lastade bohaget när någon skulle flytta:

”En gång flyttade vi två bohag och då fick vi ställa en dubbelsäng, ett toalettskåp med spegel och ett linneskåp ovanpå lastrumsluckan. Det höga toalettskåpet gjorde att pojken min kunde stå och raka sig på luckan.

Byggnadsnämnderna var snälla på 40-talet, för många lite mer bemedlade fick lov att bygga stugor på idag strandskyddade områden. När vägarna var dåliga anlätades Klara som fraktade virket eller nedmonterade sommarstugor till den nya byggplatsen”.

Några gånger tog man med sig tunnor med sillrens från fabrikena som skulle lossas vid guanofabriken i Oxevik på Skaftösidan.



FOTOARKIV: Verner Berntsson

*Till vänster: skeppare Axel Olsson med söner Olof och Herbert.*

## Sonen var 25 tegel hög

På höstarna var det mest vedlaster, men också mycket tegel. Jordfall hade tegelbruk och där var Klara en trogen gäst. Teglet langades ombord eller rutschade ner på en bana av bräder. I lastrummet stod far och söner och staplade för att få plats med så mycket som möjligt och

för att få god stabilitet. Mellan handflatorna tog man fem tegelstenar per gång.

Någon mäklare hade inte Axel Olsson utan frakterna gjordes upp i skansen över en kopp kaffe eller en kaffe halv.

Andra laster togs på höstarna vid Slätteskärs kolupplag mitt emot Grötö i Lysekil. Kol, koks och briketter tippades med kärror ner i Klaras lastrum. Innan dess hade Axel och Herbert lagt plank i botten för att skydda skrovet när lasten kastades ner. Lasterna gick till olika platser där Axel och Herbert skyfflade upp bränslet i bastkorgar som lyftes i land.

Det hör till saken att Axel var 198 cm lång och sonen Herbert var drygt två meter! Familjen tänkte i famn och tegel. När någon frågade Axel hur lång Herbert var svarade Axel: ”Han är 25 tegel hög!”

## En salt karl

Gullmarsfjorden var till 99 procent arbetsvattnet för Klara, men några gånger gick hon på ”långresa”. Ibland lastade Klara vid Grötökajen i Lysekil där Islandsfiskarna hade sitt kyllagerhus.

Till hamnen kom det båtar från Svenska Lloyd som hade med sig salt från Torreveija i Spanien. En del av saltet skulle till andra platser och när Axel Olsson såg Lloydbåten gick han till Hedly Ferm som ägde mäklarfirman Ferm & Olsson och undrade om det fanns något som passade Klara. Ferm gjorde då upp om en första last på 40 ton till Sotenäset och senare en last till Mollösund från en annan saltbåt.

Klara lade sig på utsidan av Lloydaren ss Tunisia där saltet kom i plåtådor i en bom som toppades på utsidan. När Klara gjorde en saltresa hade tidningen Bohusläningens Lysekilsredaktion ett reportage med bild på Axel med båten och rubriken ”En salt karl”.

Andra laster var sand från Högholmen till tegeltillverkningen i Kloster. Lasten på 50 ton tömdes ner i Klaras lastrum och skyfflades sedan för hand upp av Axel och Herbert vid lossningen.

Anders Olsson, skeppare från Rågårdsvik, kände Axel och Herbert Olsson och Anders berättade i en artikel i Läns pumpen följande: ”Klara skulle med sin saltlast till Mollösund, en resa på två timmar. Vi kom vid det tillfället med vår skuta Lärkan, att också lasta full last av salt till samma ställe. Detta skedde efter Klara under samma bom.

Klara tuffade sakta ut genom fjorden mot Islandsberg. Fram emot kvällen avgick också vi. När vi gick förbi Gullholmen, halvvägs till Mollösund, låg Klara vid ångbåtsbryggan. Vi saktade ner helt och gick långsides Klara och frågade om det var något fel och om vi kunde hjälpa till. Axel tackade för omtanken men ropade att ”de bara lagt till för att ”swala” motorn (motorn behövde kallna lite) för det är så lång väg! Förmiddagen efter kom Klara”.

Erik Johansson, skeppare från Bokenäs, kan berätta att hans jakt Agda passerade Klara när den var på väg till Rönnäng med salt. Den längsta resan som Klara någonsin gjorde. När Erik seglade med Bruno Johanssons båt Niord hade man många laster med tegel från Jordfall till bygget av Hotell Lysekil för drygt 50 år sedan. Sju kronor för tusen tegel var frakten.

### Skansen var deras hem

Axel och Herbert var goda sjömän och seglade så fort det var vind. Axel Olsson var född 1896 och Herbert 1923. De bodde i Anneröd i Skredsvikstrakten. Klaras skans var deras hem. Jag samtalande många gånger med dem över en kopp kaffe i skansen, som inte var stor. Herbert kunde inte sitta rak vid bordet.

Axel fick plats i sin säng men det sägs att Herbert var tvungen att gå upp nattetid för att vila!

På ett primuskök lagade de sin mat. Värmen kom från en kamin som eldades med ved eller koks. Skansen hölls mycket ren och snygg och väggarna var dekorerade med naturbilder från platser kring Gullmarsfjorden. Familjen Olsson skar naturligtvis inget guld på fraktfarten men Klara gjorde att familjen kunde existera under små omständigheter. Axel och Herbert var två profiler i Lysekil och mycket omtyckta för sitt vänliga sätt.

Ombord hade de båda blåställ och efter arbetsdagens slut tvättade de sig i ett emaljerat handfat på lastrumsluckan eller på en vedstapel. När Axel gick i land hade han kavaj och slips. Vegamössa och rök-pipa var andra attribut hos dessa båda genomsnälla gentlemän.



FOTOARKIV, Verner Berntsson

*Klara med full last av avfallsved.*

## Rökt makrill av sällsamt slag

Tyvänn fanns det Lysekilsungdomar som kunde betecknas som odågor. Vid ett tillfälle hade dessa stoppat ner småmakrill i Klaras avgasrör. När Axel startade maskinen kastades makrillen upp i luften. När Axel såg makrillen på däck och kaj sade han lakoniskt att ”det var tur att motorn inte skadades och det var synd på så grann stekmakrill!”

Att lossa en vedlast kunde ta några dagar och på kvällarna var det stora nöjet att gå på bio. Någon enstaka gång slog de på stort och gick till restaurang Tärnan för att få de supar som under ransonerings-tider kunde fås till ett mål mat. Lika stilla som Olssons kom, lika lugnt vandrade de hem från restaurangen och lade sig i Klaras lilla skans.

De var något så ovanligt som förnöjsamma och fann, trots mycket hårt kroppsarbete, glädje i tillvaron. Kanske ett bra recept i våra tider när folk blir utbrända av att vända papper på ett kontor.

Sedan många år är Axel och Herbert borta men minnesgoda kustbor minns Olssons, Klara och de små jakterna. Märkligt nog finns det lite skrivit om den en gång så omfattade trafiken längs kuster och fjordar.

## Inte stora inkomster, men små utgifter

Eftersom författaren är uppväxt i ett område som var granne med handelshamn, fiskhamn och konservfabriker fanns det på 40–60-talen rika tillfällen att studera vad som behövdes att försörja en normalfamilj. Flertalet av fiskebåtarna var små och den som besöker Bohusläns Museum i Uddevalla kan se exempel på fiskebåtar som var vanliga i Bohuslän från 1920 till 1970.

Fiskebåten Äran hade numret LL 97. Äran byggdes 1914 på Kungsvikens varv. Hon var drygt sex meter lång, utan styrhytt och saknade maskin. De små båtarna seglade till fiskeplatserna. Den som beställde båten var Rikard Larsson på Grundsund. År 1914 fick Äran en tio hästars Avance och 1936 ökades hästkrafterna med en 15 hästars Seffle.



FOTO: Terje W Fredh

*LL 97 Äran lossar fisk vid Lysekils-auktionen i mitten av 50-talet.*

## Långväga långafiske och nära musselfångst

Under 30-talet fick den lilla båten vara med om långa sjöresor. Den gick inte för egen maskin utan lyftes ombord på Grundsundskuttrar som var på långafiske vid Shetland. Äran stod förankrad på storluckan och sattes i sjön när backerna skulle sättas och dras. På sextioalet övertogs båten av Robert och Lennart Larsson från Grundsund som ofta lämnade fisk vid Lysekils fiskhall. 1951 fick båten ny bordläggning på Lyckans slip. På femtiotalet tog Äran upp musslor i fjordarna för leverans till olika konservfabriker, 40–50 hektoliter kunde dessa små båtar ta men då var de lastade maximalt.



## Inte stora inkomster, men små utgifter

Eftersom författaren är uppväxt i ett område som var granne med handelshamn, fiskhamn och konservfabriker fanns det på 40–60-talen rika tillfällen att studera vad som behövdes att försörja en normalfamilj. Flertalet av fiskebåtarna var små och den som besöker Bohusläns Museum i Uddevalla kan se exempel på fiskebåtar som var vanliga i Bohuslän från 1920 till 1970.

Fiskebåten Äran hade numret LL 97. Äran byggdes 1914 på Kungsvikens varv. Hon var drygt sex meter lång, utan styrhytt och saknade maskin. De små båtarna seglade till fiskeplatserna. Den som beställde båten var Rikard Larsson på Grundsund. År 1914 fick Äran en tio hästars Avance och 1936 ökades hästkrafterna med en 15 hästars Seffle.



FOTO: Terje W Fredh

*LL 97 Äran lossar fisk vid Lysekils-auktionen i mitten av 50-talet.*

## Långväga långafiske och nära musselfångst

Under 30-talet fick den lilla båten vara med om långa sjöresor. Den gick inte för egen maskin utan lyftes ombord på Grundsundskuttrar som var på långafiske vid Shetland. Äran stod förankrad på storluckan och sattes i sjön när backerna skulle sättas och dras. På sextioalet övertogs båten av Robert och Lennart Larsson från Grundsund som ofta lämnade fisk vid Lysekils fiskhall. 1951 fick båten ny bordläggning på Lyckans slip. På femtiotalet tog Äran upp musslor i fjordarna för leverans till olika konservfabriker, 40–50 hektoliter kunde dessa små båtar ta men då var de lastade maximalt.

En grundsundsfiskare, berättade 1962:

”Många mindre fiskebåtar passade på att dryga ut inkomsterna med att ta upp musslor. De första musslorna användes som agn till backor. Sedan blev magasinerna intresserade. Redskapet för att ta upp musslorna var en ”skälriva” som var bra på sand- och lerbottnar. Skälrivnan var som en kratta och hade kraftiga träspik kring en båge av stål nät. Krattan var cirka fyra meter lång och jag hade den över ena axeln när vi krattade upp musslorna. Då var det jobbigare när musslorna satt fast på berg. Där dög inte skälrivnan utan vi fick ha en ”skave” som var grövre än skälrivnan. Med den ryckte vi loss musslorna som ramlade ner i en stål-nätskasse.



FOTO: Terje W. Fredh

*Lossning av blåmusslor i Lysekil.*

En del musslor låg lite djupare och då fick vi ta till "ulken" som var som en liten trål av järn som vi drog efter båten. När jag var långt hemifrån, bortåt Nötesund, fjordarna mot Uddevalla och Sundsandvik var det för lång väg att gå hem. Ibland övernattade jag i båten, jag fiskade ju ensam. Jag hade en presenning som jag lade mej på. Flera varma täcken hade min fru skickat med. Någon bra sömn blev det inte. Underlaget var för hårt. Jag visste att det fanns chans att hyra in sej hos bönderna i land men jag valde att klara mej själv. Jag hade med mej mat hemifrån och hade spritkök för potatiskokning. Någon torsk drog jag upp som "sågel". När båten var fylld med musslor körde jag till fabrikena och jag lossade många gånger i Sjöbol."

## Ärans öde

Äran gjorde många resor med musslor och det hände att ägarna låg över i båten då man var långt hemifrån. Vid lossningen skyfflade musslorna i korgar som lyftes upp på kajen och vidare till ett lastbilsflak.

Åren 1971–83 ägdes båten av fiskaren Bertil Ohlsson, Ström, Slussen, som använde båten till bland annat storsillsfiske. Trettio lådor kunde båten klara och det fanns sill att fånga alla veckans dagar. Äran var också med på fiske med släpvad.

– Under sommartid fiskade vi rödspotta och då låg jag i båten i nattetid, minns Bertil. Hon var mycket fin i sjön, tog sjöarna som en svan och den lilla Sefflemaskinen gick tryggt.

Båten var i så bra skick på 80-talet att hon skulle bli museibåt. Det beslöts att Äran skulle få ny motor. Sefflemotorn på 15 hästkrafter från 1963 ansågs för modern. Nu skulle Äran få en gammal Avance råoljemotor och den skulle sättas in av båtbyggare Gösta Johansson. Så blev inte fallet men Sefflemaskinen togs ut när Äran blev museibåt.

På bilden (sid 26) ligger Äran och lossar i Lysekils fiskhamn omkring 1960. De som lyfter lådorna från båt till kaj är Robert och Lennart Larsson. Männerna på kajen är Emil Olsson, Harald Lantz och Erik Johansson. I bakgrunden ses Richters konservfabrik med reklam för Överstesill på taket.