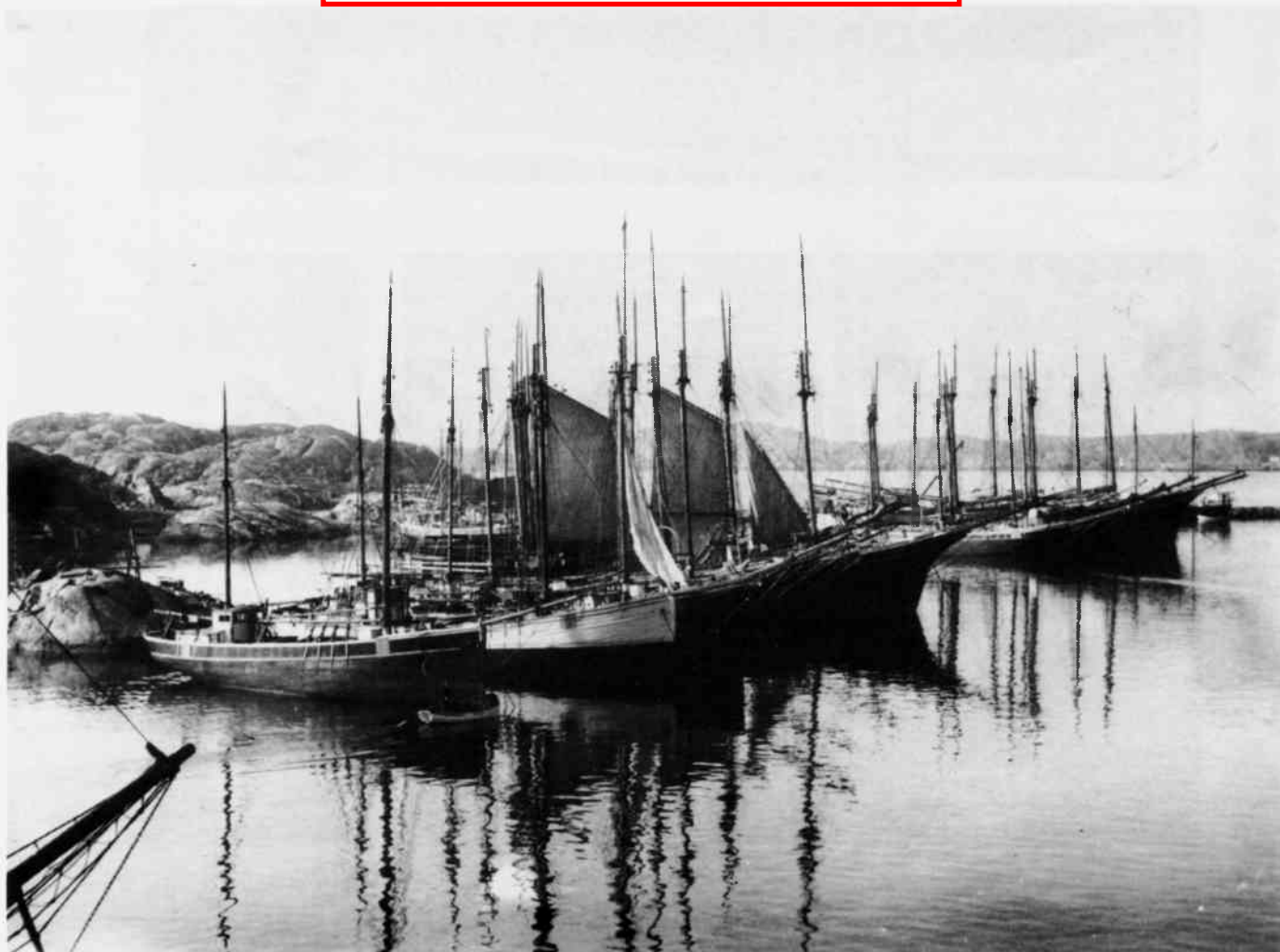


# LÄNS PUMPEN

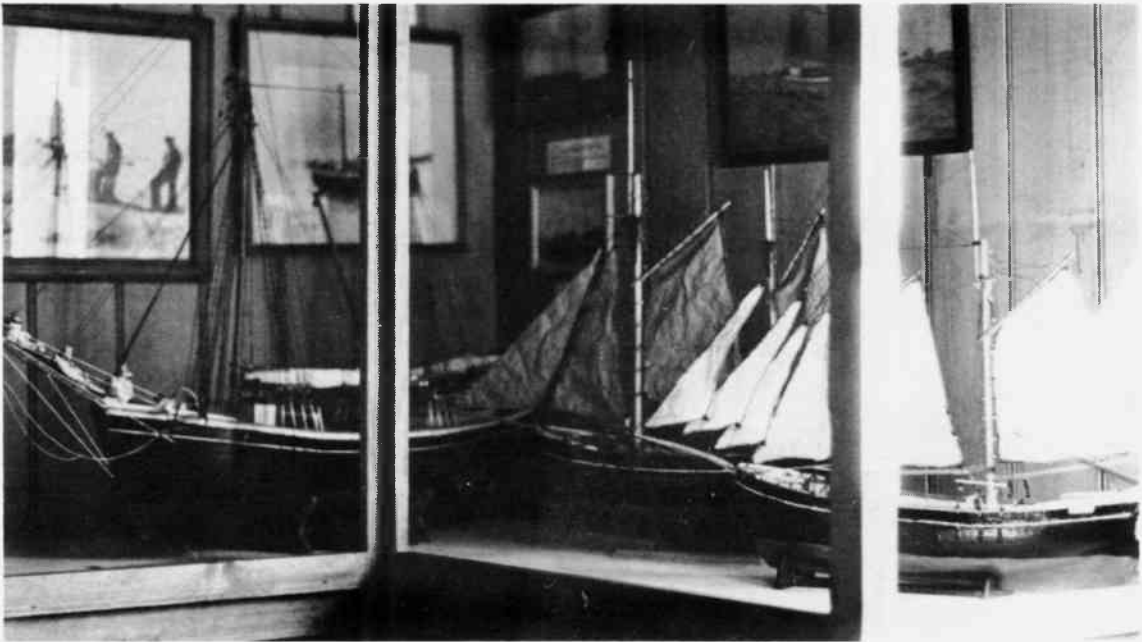
Om texten inte är läsbar i din webbläsare,  
ladda hem filen och läs den i Adobe Reader.



**KLUBB MARITIM**  


Utgiven av Västra Avdelningen av KLUBB MARITIM  
- Förening för Fartygshistorisk Forskning -

Nummer 3, 1980. Den 15 augusti. Årgång 9. Upplaga 900 ex  
Redaktör och ansvarig utgivare: Krister Bång, Box 421, 401 26 Göteborg  
Nummer 32 från starten. Eftertryck tillåtes med angivande av källa  
Prenumeration 1980 med 4 nummer 32:- kr  
Postgiro 815768-7 Länsumpen  
Nästa nummer utkommer den 25 november. Stoppdag 15 oktober.  
Foto omslagsbild från Skärhamn. Foto genom Skärhamns Sjöfartsmuseum



## Redaktionellt

I samarbete med föreningen "De seglade för Tjörn" får Länsruppen presentera ett temanummer om fartyg och sjöfolk med anknytning till Tjörn. Samtidigt som vi riktar ett varmt tack till "De seglade för Tjörn" för dess medverkan, vill vi öppna dörren för andra för- eningar o dy att tillsammans med oss ge ut temanummer. Alla förslag kommer att behandlas seriöst.

Bidrag, som kommit redaktionen tillhanda i andra ämnesområden, får stå över till nästa nummer. Vi hoppas att vår skrivande läsekrets har förståelse för detta.

Till sist vill vi uppmärksamma att prenumera- tion av Länsruppen lättast sker genom att sät- ta in 32:- kr på tidningens postgiro 815768-1.

Redaktionen

## Presentation

Föreningen "De seglade för Tjörn" började sin verksamhet på våren 1976, och målsättningen var att bevara minnen från öns gamla sjöfarts- kultur. Från urminnes tider fram till våra da- gar har tjörnbbon varit beroende av havet. Gång- na tiders bönder, som bodde inne på ön, sökte ofta sin bärgning på havet, när de små jordbru- ken gav en alltför knapp utkomst. Från den ur- gamla bondeseglationen fick öns fraktfart ett uppsving från mitten av förra seklet, genom den pågående spannmålshandeln. På 1870-talet började rederiverksamheten med segelfartyg.

Fraktfart med mindre skutor bedrevs i slutet av 1800-talet och i början på 1900-talet mes- tadels med jakter. Nästan överallt där skär- gården gav naturlig hamn med ankarplats hade några eller flera jakter sin hemmahamn. Stor- leken varierade från ett par ton upp till 70 ton. Dessa båtar gultjärade eller linoljade med vita brädgångar och brunbarkade segel ut- gjorde en vardaglig syn längs vår kust. Många jakter målades på senare år vita eller ljus- grå. Somliga jakter användes till fiske och fraktfart.

Den engelska kuttern hämtades sannolikt till Bohuslän redan i slutet av 1800-talet. Till Skärhamn och Tjörn infördes kuttrarna relativt sent. Från 1919-1925 tror man sig veta att 6 kuttrar fanns i Skärhamn. Kutterskrovet är kravellbyggt och har ett mycket typiskt utse- ende. Stäven är rak och aktern har ett kraftigt överhäng. Omkring 1920 utrustades kuttrarna med hjälpmotot på 20-30 hkr. Vid denna tid byggdes många kuttrar om för kombinerat fiske och fraktfart eller till renodlad fraktfart.

Under 1920-30 talen kom så galeaserna och sko- nerterna till Tjörn. Från Svendborg och Mar- stal i Danmark, från Saint Malo i Frankrike, från Viken och andra platser i Västeuropa kom de seglande till Skärhamn och Tjörn och beri- kade den bohuslänska fraktflottan. Det köptes många skutor under vintrarna fram till 50-talet. Det var många diskussioner om fartygen, som köptes. De skulle se vackra ut, riggen rätt stagad, springet lagom. Skutor som var byggda i Danmark stod högt i kurs, och bland de svens- ka ansåg många att "sjötorparna" var bäst.

Frampå våren var det väntans tid. Då kom de nyinköpta skutorna seglande in på fjorden och ankrade upp. Det blev en kritisk besiktning av fackmän på allt, som då hörde till hur en bra och vacker skuta skulle se ut. Tjörn hade på sin tid många intressanta fartyg i sin flotta. Det var speciellt Skärhamn som hyste ett stort antal fraktskutor, och kallades därför ibland för Sveriges Mariehamn. När VEGA i september 1966 lämnade som sista träskuta Skärhamn skrevs historia. Hon var den sista av den så stolta skutflottan som "seglade" ut genom Bremsund.

En av målsättningarna för föreningen "De seg- lade för Tjörn" har varit att skaffa en gammal sjömansstuga, och där förverkliga en gammal dröm, ett sjöfartsmuseum. Med hjälp av Tjörns kommun har föreningen inköpt ett av Skärhamns gamla, bäst bevarade hus i ursprungligt skick, det så kallade Gherlinska huset. Den 30 juli 1977 invigdes så Skärhamns Sjöfartsmuseum. Här i denna anrika sjömansstuga försöker föreningen dokumentera öns sjöfart, både i bild och skrift men även marina alster har sin naturliga för- ankring i något av rummen.

Varje år arrangerar föreningen så kallade skut- dagar, för att påminna oss om hur det kunde se ut i Skärhamn förr i världen. Till föreingar, intresserade av gamla skutor, till enstaka skutvänner utgår inbjudan till denna träff. Sommaren 1979 hörsammades kallelsen över för- väntan. Danska, svenska och norska skutvänner mötte upp, och det blev en skutsamvaro som sent kommer att glömmas.

VÄLKOMNA TILL DE SEGLADE FÖR TJÖRN

Holger Nestorsson

## G R BERG

Tjörns sista fraktseglande skonertskepp var G R BERG från Kyrkesund. Fartyget byggdes helt i ek på kravell år 1894 av skeppsbyggmästaren J Ph Jörgensen i Thurö. Hon lär ha byggts för varvets egen räkning, som dock sålde fartyget till G R Berg i Svendborg varvid skutan fick redarens namn G R BERG.

Den 17 juni 1921 såldes fartyget till Frede- ricia med Jörgen Jörgensen som huvudredare. För detta rederi blev tremastaren inte gammal enär hon följande år såldes till ett partre- deri i Brantevik med Ingvar Persson som huvud- redare. Man lät fartyget behålla namnet under den svenska flaggan.

Fotona föregående sida:

Överst: Skärhamns Sjöfartsmuseum ligger vid hamnen.

Mellan: Intriör från Skärhamns Sjöfartsmuseum i maj 1980.

Nederst: Tjörns sista fraktseglande skonert- skepp var G R BERG. Foto troligen 1934. Foto genom Krister Mathiasson.

I april 1934 hamnade så G R BERG på Tjörn. Det var Martin E Niklasson m fl på Herrön som inköpte skonertskeppet. Hemorten blev dock Kyrkesund. De nya ägarna övertog henne i Nyborg. Där hade hon förmodligen lossat sista trålasten och blivit vinterupplagd med segel och allt löpande gods nedstuvat i lastrummet. Man seglade G R BERG ett år. Sedan lät man installera en 100 hk Skandia motor varvid rårna bortogs och fartyget blev slättoppad motorseglare.

Det mycket vackra fartyget (se foto!) såldes den 30 oktober 1941 till Rederi AB Maud i Jonstorp, som gav henne namnet FÖRENING. Redan i september 1943 avyttrades motorseglaren till Rederi AB Nordic i Stockholm.

Såld igen den 25 maj 1945 till ett partrederi i Karlskrona med Otto F W Magnusson som huvudredare, fortfarande med namnet FÖRENING. Här stannade inte FÖRENING länge enär man redan den 9 november samma år sålde fartyget till partrederiet Lars Erik Nordman i Stockholm. Ene delägaren var sjökaptenen Berl Gutenberg som den 26 september 1946 övertog Nordmans del i

FÖRENING och blev således ensamägare till fartyget som han återgav namnet G R BERG.

Det den 21 april 1948 bildade Rederi AB Hajen med Berl Gutenberg i spetsen övertog fartyget den 10 mars 1949.

G R BERG fick brand ombord den 30 september 1949 utanför Kemi. Man satte fartyget på grund, där hon senare blev vrak. Besättningen räddades. G R BERG avfördes ur skeppsregistret 1949 som icke iståndsättlig.

G R BERG ex FÖRENING ex G R BERG

Byggd 1894 i Thurö

Reg-nr 6971 Signal: S K J O

Dim: 30,61 x 7,57 x 3,31 m

Brutto: 175,19 ton Netto: 138,45 ton

Maskin: En 100 hk Skandia motor (installerad 1935)

Bertil/Gunn

## En smugglarhistoria

De gamla kunde berätta om båtar och sjöfärder även från Tjörns östsida. Namnen på dessa skutor går inte att finna i någon skeppslista. De tillhör den s k bondeseglationen. Endast genom bevarade sägner kan man få en liten uppfattning om dem. Följande lär ha hänt åren strax efter sillperiodens slut 1808.

En av bönderna i gården Lind på Hakenäs i Valla sn hette Stor-Helge. Han kallades så till skillnad från den yngre brodern Lill-Helge. Stor-Helge var ungarl och levde endast för sig själv. Han var fåordig och lite egen. Han hade en gammal skuta som han låg och seglade på Danmark och Tyskland med. Det hände ibland att han smugglade lite smått när det bar så till. Detta hade emellertid tullkarlarna ute på Hättan fått höra ett och annat om. En kväll låg de ute bakom en holme och vaktade på Stor-Helge. De fick vänta ganska länge, men till sist dök Lindbons bruna segel upp i väster. Han kom från Aalborg och slörade för en sydvästlig bris upp mot Marstrand.

Just som han skulle stryka förbi holmen styrde tulljakten rakt ner mot skutan. Någon möjlighet att komma undan fanns inte. Tullkarlarna befallde Helge att dreja bi och han måste lyda. Arg var han så han kunde gå i småbitar, men han sa ingenting. Två tullmän gick ombord och ner i lastrummet. Den gången gjorde de ett gott fynd. Där nere låg det ena ankaret bredvid det andra. Bland tullfolket blev det glädje. Det skulle bli extraförtjänster! Dessutom hade den gamle räven äntligen fångats han som lurat dem så många gånger.

De körde Helge föröver och en av tullmännen tog rodret på skutan. Den gick sakta framåt. Vinden mojnade mer och mer. Till sist låg sjön alldeles bleke. Det fanns inget annat att göra än att sticka ut årona. Det gick väl an med tulljakten som var någorlunda lättrodd. Värre var det med Stor-Helges gamla bredbukiga skorv som var tung att släpa på.

Tullarna rodde och rodde. De blev allt rödare i ansiktena. Svetten rann. Ryggarna värkte och den glada stämningen som beslaget hade väkt dunstade bort. Löjtnanten måste själv ta en åra och ro med de andra.

Stor-Helge satt på en låda framme i fören och rökte kritpipa medan han tittade på hur tullarna fick arbeta. Hans lynne förbättrades för var stund. Tullkarlarna tyckte sig se hur han Löjtnanten skrek och gormade. Karlarna bad så vackert och lovade honom både det ena och det andra om han ville hjälpa dem, men han bara ruskade på huvudet och svarade som förut - "fången man rör inte".

Nu går det inte att tvinga en stor stark karl att ro om han inte vill. Tullmännen måste uppge försöken att få hjälp. Efter en stund försvann han under däck och man såg inte till honom på länge.

Framåt morgonen såg man äntligen Marstrands fästning dyka upp ur diset. De mulna ansiktena ljusnade vid tanken på vilan och prispengarna som väntade. Så fort båtarna lagt till sprang löjtnanten iland för att avlägga rapport.

Medan man väntade tyckte tullmännen att de kunde smaka på Stor-Helges varor som de fått sträva så mycket för. De gick ner i lastrummet och tog tappen ur ett ankare. Det var tomt! Då tog man nästa. Det var också tomt! Alla ankare var tomma. Det fanns inte en droppe.

Man började förstå vad Stor-Helge sysslat med under däck. Den gamle räven hade tagit tappen ur vartenda ankare och låtit innehållet rinna ut. Nu fanns det heller inga bevis mot honom.

Så gick han fri även denna gång, men det kunde tullarna aldrig glömma. De lurade på honom bittida och sent, men aldrig fick de honom fast.

Stor-Helge låg ute och seglade med sin skuta i många år. Pengar tjänade han, både på det ena och det andra. När han blev för gammal att fara på sjön slog han sig ner hemma i Lind och byggde en liten stuga där. Sina pengar grävde han ner i Lökebergs kulle, så han kunde sitta vid fönstret och se var han hade dem. Och det påstås att folk sett det lysa ett ljus över skatten borta vid berget.

Uppteckning av Olaus Olsson på Bräcke - förmedlad av Gunn

## Långafisket

Lången, eller Molva Vulgaris, har en lång och en kort ryggbena och den långa fenan är utan betydning till delning samt en lång analfena. Den kan bli upp till 150 centimeters lång och nå en vikt av omkring 30 kilo. Färgen är gråbrun med vitaktig buk och kroppsformen samt åtskilliga andra drag påvisar, att det inte är en snabbsimmande fisk utan tvärtom vittnar långans ålaktiga form och långa skägg-töm om ett trögt levnadssätt nära havsbotten. Den finns på djup mellan 100 till 300 meter, men även på större djup ända upp till 500 meter. Den förekommer ända ner till Biscaya-bukten och finns på bankarna längs de brittiska öarnas västkust samt upp till Färöarna och Island, men även i norra Nordsjön. Lången är en gluppsk rovfisk och livnär sig på kolmule, torsk, krabbor och även sjöstjärnor. Den lägger bort emot 5 millioner ägg under en lekperiod vilket är betydligt större äggantal än vad de flesta fiskar gör.

Långafisket, eller Storsjöfisket, har mycket gamla anor i Bohuslän och man vet att redan på 1700-talet idkades backefiske med stora däckade råseglare som kallades för bankskutor. Man fiskade då långa men även torsk, lubb och hälleflundra men båtarna gick inte så långt på den tiden utan höll sig på Jutska revet, vilket länge utgjorde den västligaste punkten för det bohuslänska storsjöfisket. Fisket bedrevs senare utanför Norges sydvästskust eller på Norska Rännan och båtarna kunde ligga ute 4 till 6 veckor i taget. På den tiden behandlades inte fisken utan den enbart rensades och stuvades sedan i lastrummet. Så småningom ersattes de gammalmodiga bankskutorna med sjöbåtar som var riggade på ett annat sätt och mer sanbbseglande så att fiskeresorna kunde utsträckas till mer avlägsna farvatten. Det var främst bankarna utanför den Norska kusten mellan Egersund och Ålesund som besöktes och först 1884 gav sig fiskarna över Nordsjön till Shetlandsöarna för att fiska där. Sedan dess har fisket runt Shetlandsöarna och i Atlanten varit betydande och även möjliggjorts av att bankskutorna och sjöbåtarna som enbart hade en längd av 42 till 57 fot ersattes av de från England inköpta kuttrarna. Dessa såldes ofta till realisationspriser då de utträngdes av de stålbyggda ångtrålarerna. För det bohuslänska fisket betydde kuttrarna väldigt mycket och inköptes i stort antal till Bohuslän kring sekelskiftet. 1912 deltog inte mindre än 81 stycken kuttrar i storsjöfisket väster om Shetlands- och Orkneyöarna och då var 3 av dessa försedda med motor vilket skulle betyda en hel del för fisket när alla båtar så småningom fick motorer.

Under de sista åren på 1880-talet började man strupskära lången varigenom råvaran för beredning av spillånga som kabeljo blev betydligt bättre. Den långa som då bereddades saltades och kallades då för sjösaltad spillånga. När båtarna sedan fick motorer kunde den sist fångade lången levereras osaltad och beredd till färskspilad spillånga. På 1930-talet började man att isa den färska lången och denna kunde då leverera lången till fiskberedarna osaltad vilket ökade beredningen av spillånga. Kuttrarna bidrog ju i stor utsträckning till att möjliggöra långafisket runt Shetlands- och Orkneyöarna i och med sina goda sjöegenskaper och sin storlek. Kuttrarna kom dock efter några år att ersättas av större motordrivna fiskebåtar och efter första världskrigets slut började de motordrivna fiskebåtarna dominera och dessa kunde ju även användas för andra typer av fiske vilket gjorde dem mer attraktiva för fiskarna.

De fiskare som sysslat med storsjöfisket kom i huvudsak från Tjörn och Orust med samhällena Skärhamn, Mollösund, Gullholmen och Grundsund i spetsen. Fiskarna levererade lången till fiskberedare i Mollösund, Klädesholmen och Skärhamn där man fläckte lången och tog ut ryggbenet. Därefter saltades lången och kallades då för saltlånga. Man beredde också buntlånga genom att torka saltlången tills det blev "saltrim" på den och därefter lade man dem i buntar med flera långor i varje bunt. Tyvärr har på senare år intresset för att fiska långa minskat bland de svenska fiskarna och för att tillgodose den svenska marknaden på lutfisk måste nu fiskberedarna i Skärhamn och Mollösund importera långa från Norge. Den norskfångade lången omlastas i Norge och fraktas nu med kylbilar till Skärhamn och Mollösund för beredning.

Själva fisket är uppdelat i perioder. Som regel brukar man göra två turer om året men tidigare var det vanligt med tre turer. Den tidiga turen eller varturen som den kallades har sedan många år upphört. I slutet av april eller början av maj ger man sig numera ut på den första resan och den brukar ta ungefär sex veckor i anspråk. Efter midsommar eller i början av juli är det dags för den andra turen och man brukar vara hemma någon gång i augusti. Innan man ger sig av skall tillräcklig proviant och andra förnödenheter föras ombord på båtarna och fångstredskapen av vilka storbackorna är de viktigaste, skall vara i prima skick. Backorna är tillverkade av nylonblandad hampa. Besättningen ombord utgöres av omkring åtta man och varje man brukar medföra elva "hundra" backor. På varje "hundra" backor (180 famnar eller 325 m) finns det 60 krokor.

När utrustningen av båten är klar lämnas hemmahamnen men man brukar först angöra Norge på väg till fångstplatserna. Ofta går man in till Haugesund för att köpa is och makrill. Makrillen skall användas som agn och man får den djupfryst i stora trälådor. Omkring 100 sådana lådor tas ombord och de väger omkring 50 kilo. De stuvades i lastrummet där de täckes med is. Stora mängder is tages ombord och en del av isen är till för att hålla makrillen färsk och den återstående delen av isen används för att bevara lången.

Själva fisket bedrivs på Shetlandsbankarna eller på bankarna vid Rockhall väster om Hebriderna. Det är ett mycket krävande fiske eftersom arbetet är i gång så gott som dygnet om. Att fiska på detta viset i många veckor utan att komma till hemmahamnen eller att få vila upp ordentligt är kanske en av orsakerna till att fisket minskat i omfattning. Det är kanske inte heller så attraktivt att ligga ute på Atlanten i en liten båt där väderet många gånger kan vara mycket besvärligt med stormar och grov sjö.

Långafisket bedrivs ju med storbackor som inte är annat än kraftiga långrevor och man sätter agnade backorna vid 20-tiden på kvällen. Först kastar man i en dragg och i den är fäst en lina till en boj med flaggor som visar var backorna börjar. I draggen är också backorna fästade och storbackan ligger således på havsbotten. På själva backan sitter de så kallade storkänsorna som är cirka 1,2 meter långa och det finns således 60 storkänsor på 180 famnar. Dessa hålls flytande genom ett flöte som håller upp mottkånsan med krok och agn från havsbotten. När man tar in backan sker detta via en vinsch och när varje känna när en rulle vid båtens reling spännes mott-

känsan så hårt att den går av där det blivit fångst. Oftast sätter man backorna i två längder med dragg och markeringsboj i början och slutet. På sista markeringsbojen finns det ett ljus och även radarreflektor för att bojen bättre skall synas i radarn. Båten ankrar upp vid denna bojen tills det är tid för att draga backorna. Själva utsättandet av backorna tar ungefär en timma och man kör då med modererad fart tills dess hela storbackan gått ut.

Dragningen av backorna börjar vid 6-tiden på morgonen och man börjar med den del av backan som sist sattes ut. Bojen tages ombord och draggen vinschas upp. Backelinan lägges via en rulle vid relingen till båtens vinsch och sedan styr båten långsamt i backelängans kurs. Vid rullen är en man placerad för att passa de långor som drages upp och med en kläpp få tag i långan innan den når rullen för annars tappar man långan i havet. Mottkänсан går ju som tidigare nämnts av vid rullen. Något större motstånd gör inte långorna trots sin storlek för de kommer upp från stora djup med magarna utträngda genom munnen och utpressade ögon. När kläppen är ordentligt fast i huvudet strupskär man långan för att blodet skall rinna av. Då blir långan vit och fin. Först sedan bingen på däck blivit fylld och den första länkhälven är dragen börjar man ränsa. Ibland tar man vara på levern trots att man nu för tiden inte får så bra betalt för den. Den rensade långan stuvats ner i bingar i lastrummet. Man kastar ner 60 till 70 långor och täcker sedan det hela med is. Så fortgår varvningen, långa - is, tills hela bingen är fylld och sedan är det till att börja med nästa bing.

Efter att den första länkhälven blivit dragen är det dags för en paus tills man tar hem nästa länkhälva. Eftersom hela länken är dragen vid 18-tiden är det en hård arbetsdag. Backan måste samtidigt göras klar för att igen sätta ut backorna och man får då sätta på nya mottkänсор och agna krokarna. Varje makrill skärs i 10 till 12 bitar och det går således åt fem makrillar till varje "hundra" backor. Sedan är det åter dags att sätta backorna vid 20-tiden på kvällen. Om det varit en fångstrik dag kan omkring 700 långor halats upp ur havet. Detta kan då bli en fångst upp emot fem ton långa.

Den långa som ej håller minimimåttet, 80 cm, saltar man ner ombord. Ute vid Rockhall brukar oftast långan dock vara stor så endast en mindre del behöver saltas.

Långan landas i Skärhamn eller Mollösund och fångsternas storlek rör sig om 35-70 ton per båt. Väl kommen i hamn lossas båtarna och långan stuvats i lådor för att vägas och det skall vara 300 kilo i varje låda. Sedan forslas långan till de olika beredningsställena där långan först fläks vilket betyder att ryggen borttages. Sedan sköljs långan i ett kar med vatten för att blod och slem skall försvinna. Ryggen som också tillvaratagits går till fiskmjölsfabrik. Sedan skall långan spilas och man fäster då 5 till 6 spilor eller träpinnar så att fisken blir utspänd och klar att hängas till torkning. En skicklig spilerska kan spila 800 till 900 långor på en dag. Långan hänges sedan med stjärtfenan upp på torkställningar och får hänga så i två till tre veckors tid eller tills den har blivit alldeles hård. Önskevädret är sol och värme med ljumma friska vindar och att se långorna hänga på sina torkställningar är väl den mest typiska minnesbild man kan få från Skärhamn och Mollösund. När sedan långan är alldeles hård tages den ner från ställningarna och spilorna tages bort innan långan magasineras.

Nu för tiden bereder man mest långafiléer vilket dock göres maskinellt. Även filéerna måste torkas men då används bara en "rumpepinne" att hänga långan i.

I början av december börjar arbetet med lutningen. Den buntas då ihop ovm skickas till lutheredarna. Långan lägges i stora kar vilka rymmer omkring 2000 liter. Långan lägges i varv och mellan varje varv strövs kalk. Varje kar rymmer 200 kilo torr fisk och till den går det åt ungefär 45 kilo kalk. I denna lösning får långan ligga i 4-5 dagar innan den tas upp och skärs ren innan den åter lägges i kalksodalösning ytterligare några dagar. Långan skall sedan ligga i rent vatten i två veckor och nästan varje dag måste vattnet bytas. Sedan styckas långan i lagom stora bitar och lägges i aluminiumformar vilka innehåller 1 kilo som fryses ner. Därefter är det dags att distribuera lutfisken till konsumenten för att denna skall få sin kära lutfisk på julbordet.

Tyvärr har ju långafisket avtagit i omfattning och vi är numera tvungna att importera långa. De fiskebåtar som ger sig ut på långafiske blir färre och färre vilket följande uppställning ger besked om:

Storsjöfiskare 1968

#### Från

Mollösund	5	båtar
Stocken	2	"
Käringön	1	"
Grundsund	3	"
Kungshamn	2	"
Skärhamn	4	"
Åstol	1	"
Rönnäng	1	"
Dyrön	1	"
Klädesholmen	1	"

Storsjöfisket 1974

#### Från

Mollösund	1	båt
Skärhamn	3	"
Grundsund	1	"

Storsjöfisket 1980

#### Från

Skärhamn	1	båt
Grundsund	1	"

Detta kan jämföras med en del tidigare år då det bland annat 1912 fanns 102 båtar ute och 1922 då det fanns 84 st. En tydlig nedgång kom i början av 1930-talet och 1932 fanns det endast 42 st innan det strax innan kriget var ett 70-tal båtar som deltog i långa- eller storsjöfisket.

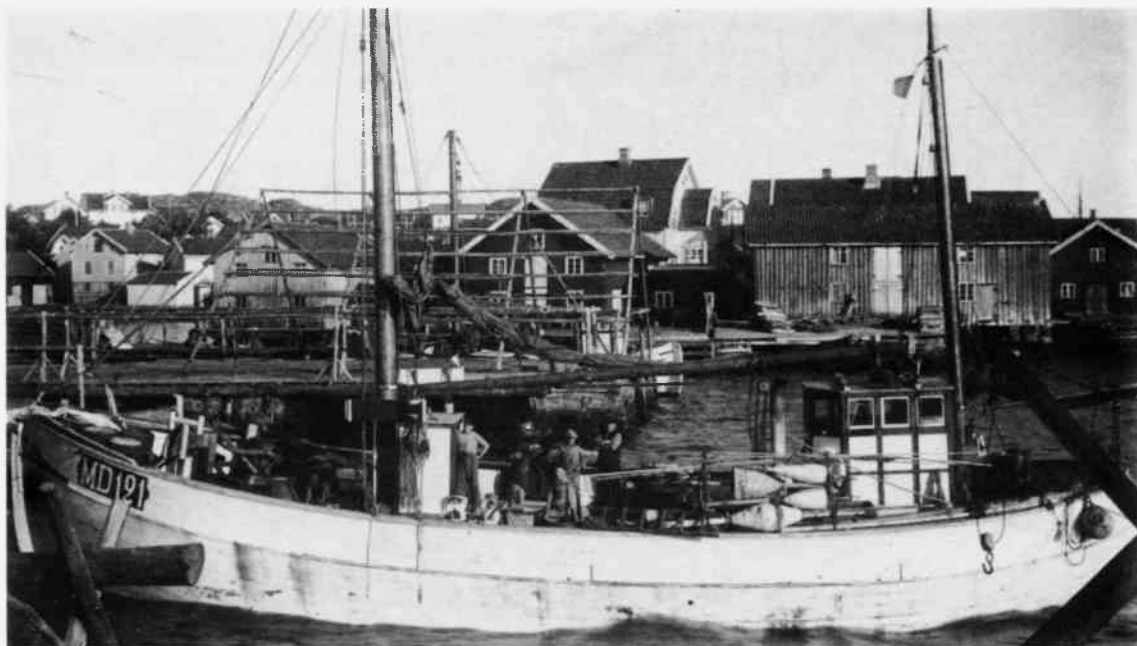
Sammanställt av Göran Ohlsson

#### Fotona nästa sida

Överst: Fiskebåten MARIA från Skärhamn just hemkommen från Shetland med långa. Året är 1935. I bakgrunden ligger MILTON, en gång följare till fiskebåten VALE av Skärhamn. Foto genom Skärhamns Sjöfartsmuseum

Mellan: Fläkare och spilerskor på Olaves Bernhards plan. Kuttern som lossar långa heter IRISH och är från Kyrkesund. Året är 1935. OBS sumparna i förgrunden, där långan sedan den fläks kastas för att sköljas. Foto genom Skärhamns Sjöfartsmuseum.

Nederst: BRITTA klar för avgång till Shetland för långafiske i maj 1980. Foto genom Skärhamns Sjöfartsmuseum.







## Vinddrivna

### 7188 ANNA-LISA

När tremastskonaren IRMGARD, byggd 1920 i Barth, i mars 1925 såldes till Lars Olof Larsson m fl i Brantevik ägdes hon av W Reincke i Hamburg, men hade Stettin på hemortsbrädan. I det brantevikska partrederiet hade skepparen E Persson 5/6. Motor isattes 1932. Installatör av J W Bergs på Hälsö. I maj samma år såldes IRMGARD till Olof L Ludvigsson m fl i Kyrkesund. Nästa försäljning i januari 1939 skedde inom Tjörnflottan. Köpare var Olof Alexius Axelsson m fl i Skärhamn. Omdop till ANNA-LISA. Av ANNA-LISA m fl har förresten blivit Nordsjöfrakt. ANNA-LISA fick ny motor 1945 och omtacklades från 3m/sk till galeas under 1958. Sommaren 1961 såldes hon till Lennart af Jochnich i Väse. Vintern 1964 såldes ANNA-LISA till Karl Erik Karlsson i Karlskoga. Hon blev lustfartyg av Kristinehamn i samband med denna affär. Redan 1971 var hon i dåligt skick. Samma år såldes hon till Gunde Karlsson i Degerfors. Under 1975 inköptes den alltmer förfallna skutan av J Segersten m fl i Karlskoga. Medägaren hette Mariann och skutan fick hennes namn. Under 1976 eldade brandkåren i Kristinehamn upp vraket. ANNA-LISA, som hon längst hette, lastade en gång 165 tdw.

### 7387 INGER

Fyrmastskonaren LYNETTEN byggdes 1920 av A/S Codanvaerft i Köge. Hon hade motor och mot-togs av Rederi A/S Dragør i Köpenhamn. Detta rederi likviderades 1921 och D/S Halla i Köpenhamn övertog LYNETTEN. Under 1927 såldes skutan via D/S Margit i Köpenhamn till Rederi AB Simrishamn i den idylliska Österlen-staden. Omdop till INGER. I februari 1939 såldes INGER till Adolf Hermansson m fl i Skärhamn. Tjörntiden blev kort. Redan 1944 såldes fyrmastskonaren till Rederi AB Norrland i Härnösand. I maj 1947 övertog Rederi AB Nordsverige, samma ort, skutan. Sent 1963 såldes INGER till Rederi AB Ingela i Sibbo, Finland. Namnbyte till INGELA. Stormasten togs ner 1965. Året därpå såldes INGELA till N H Klourig i Piraeus och omnamnades till MYRTIDIOTISSA. Hon tog en träläst Valdemarsvik-Tarragona. Gick sen till Thessaloniki, där hon försvann ur skrivarens åsyn. I maj 1979 återfanns hon på ön Salamis utanför Piraeus liggande som mast-löst och halvsjunket vrak. Hon ligger kvar i april 1980. Fortfarande synes det stora skrovet vara helt. Hon lastade i sin frakts dagar 550 tdw.

### 6509 ADOLF

Tremastskonaren ADOLF byggdes 1912 av Jörgen Ring Andersen i Svendborg för Johan Jensen å samma ort. Våren 1921 såldes ADOLF till Bernt Andersson m fl i Djupekås på Listerlandet. Motor isattes 1929. John Sigfrid Andersson som ägde 3/5 i ADOLF blev ensamägare till skutan 1929. I februari 1939 såldes hundraelvan till Bror Evert Bertsson m fl i Stockeviken på Tjörn. I augusti 1944 köpte Sören V Pettersson m fl i Skärhamn ADOLF och döpte om henne till GUNBRITT. Skärhamnssejournen blev kort. Redan sommaren 1945 såldes GUN-

BRITT till Peter af Burén i Stockholm. Af Burén överförde snabbt skutan på sitt bolag AB Nordic Trade Company. Redan i september 1945 sålde Nordic Trade skutan till Lars Ragnar Johansson på Hovenäset. GUNBRITT nedtacklades till galeas under 1964. Tre år senare avslutade hon sin fraktseglarbanan. 1968 dök hon upp i Söderköping och tycktes vara lustfartyg. Våren 1969 gick hon från Söderköping till Närkevarn. Lite senare under 1969 blev hon liggande som vrak i Kaggefjärden NO om Skansundet i farleden Landsort-Södertälje. Hon lastade 155 tdw.

### 7062 TOFTÖ

Ett annat Ring-Andersenbygge var tremastskonaren ANNA som 1923 nybyggd såldes från varvet i Svendborg till Karl Olsson på Donsö. ANNA seglades till Lysekil där motor isattes. Efter många Donsöår såldes ANNA under 1950 till Ivar Kornelius Simonsson m fl i Skärhamn. Skutan omnamnades till TOFTÖ. I nådens år 1959 såldes TOFTÖ till Anders Andersson m fl i Sandvik på Öland. Skutan bytte nu namn till ÖLAND. Under 1963 blev Andersson ensamägare. Samma år meddelades att ÖLAND blivit MS, vilket innebar att av tre master återstod en. Hösten 1966 lades ÖLAND upp på Råå och i maj året därpå såldes hon till Caicos Clippers Ltd på Turks-Caicos Islands i Karibien. Omdop till CAICOS CLIPPER under brittisk flagg. Hon gick över till Karibien. Sen dess har intet vykort nått skrivaren av dessa rader. Hon lastade 170 tdw.

### 7662 NORDIA

Skeppsbyggmästaren J Ph Jörgensen och goda medhjälpare i Thurö byggde 1916 tremastskonaren NORDTRAFIK åt Rederi A/S Nordtrafik i Köpenhamn. Ett år gammal övertogs NORDTRAFIK av Intresseselskabet Falken i Marstal. NORDTRAFIK gick på New Foundlandsfarten tills hon 1930 såldes till Adolf Reinhold Råwall m fl på Råå. Omdop till NORDIA. Under 1946 övertog Emil R Råwall huvudredarsysslan. Motor hade hon fått 1930. 1952 flyttade NORDIA till Flatholmen intill Tjörn. Köpare var Olga Hermansson m fl. Fyra år senare såldes NORDIA till Gilbert Sörensen i Aalborg. Denne överförde snabbt skutan på Amalie T Laurson m fl i Aalborg. Nytt namn på skutan INGE-LENE. På en resa Polen-Norge med rör gick hon på grund på västsidan Läsö den 11 november 1967. Besättningen räddades med helikopter, men INGE-LENE slogs sönder av sjön. Mot slutet av sin levnad var INGE-LENE 2-mastad. Hon lastade 155 tdw.

### 7746 ERLAND

Tremastskonaren HAABET byggdes 1914 i Marstal. Skeppsbyggmästaren H Chr Nielsen stod som ansvarig. E B Kromann m fl i Marstal hade beställt bygget. Sommaren 1931 såldes HAABET till Karl Sigurd Olsson m fl i Kyrkesund på Tjörn. Skutan fick nu hjälpmotor och omdöptes till ERLAND. Under 1946 såldes hon till Carl Johan Carlsson m fl på Gullholmen. Namnet sattes till GULLSKÄR. Någon gång 1960 lär hon ha riggats ner till galeas. Våren 1963 köpte Bertil L Davidsson m fl i Hamburgsund GULLSKÄR. Fem år senare såldes GULLSKÄR via H O B Olsson i Göteborg till Erik Carr i Cadiz, Spanien. På resan Göteborg-Californien rasade GULLSKÄRS motor ihop den 11 november 1968. Hon bogserades in till Leixoes i Portugal. Det visade sig att hon förde amerikansk flagg och att hon skulle till Cadiz för att riggas upp till tremastskonare. Efter detta haveri har ingenting hörts från skutan. Hon lastade 160 tdw.

Walter Nilsson

#### Fotona föregående sida

Överst: Den en gång så stolta INGER som vrak i Salamis, Grekland. Foto Walter Nilsson den 15 april 1980

Mellan: ERLAND blev sedermera GULLSKÄR av Hamburgsund. Här har Tore Granath träffat henne vid Pål i Vätern den 27 okt 1964.

Nederst: LYDIA, som var nära att förlisa 1942.

## LYDIA i blåsväder

I september 1942 avgick vi med motorseglaren LYDIA av Skärhamn destinerade till Stockholm med last av råg.

LYDIA var en tremastad klipperbyggd skonare sjösatt i Faxe i Danmark 1901, lastade 280 ton och hade en motorstyrka av 150 hästkrafter.

Eftersom det var krig med oljebrist var det mest att segla - hon var ju byggd som seglare från början. Om jag ej minns fel hade vi 500 liter olja ombord vid avgången från Malmö, och den oljan behövdes för att komma in och ur hamn.

Väl komna ut gynnades vi av västsydvästlig läber bris på åtta till tio sekundmeter. Vi hade alltså bästa tänkbara vind runt Skånes sydkust, över Hanöbukten och upp genom Kalmarsund.

Vid denna tid hade ett minbälte utlagts av svenska marinen från Ölands norra grund till Hävringe för att få slut på de torpederingar som förrekommit sommaren 1942.

Då vi kommit nord Blå Jungfrun diskuterades om vi skulle segla innanför minbätet, vilket betydde att vi måste segla skärgården upp.

Vinden var fortfarande god och de knapphändiga väderleksrapporterna vi fick vid denna tid utlovade ingen ändring av vädret, så vi seglade innanför minbältet mot Landsort.

Lördagen den 19 september på förmiddagen passerades Ölands norra grund. Vi hade förtfarande västsydvästlig vind och förde hela segelskruden. Det var tre försegel på klyvarbommen, en stagflock, gaffelflock, storsegel, mesan samt tre fasta toppsegel.

På eftermiddagen mulnade det i nord och helt plötsligt sprang vinden till nordost och ökade efterhand. Så vi fick lägga LYDIA på bords halsar mot Gotland.

Vinden ökade alltmer samtidigt som det började regna. Då det började lida mot kväll och mörker bärgades alla toppsegel, jagaren och mesan, samt intogs två rev i storseglet.

På förnatten blåste det full storm och gamla LYDIA arbetade tungt i den grova sjön.

Lättmatros Lennart och jag hade pumpat läns akter och gick fram och skulle länsa i främre pumpen som var vid fockmasten. Då vi kom fram hörde vi en smäll och såg att pikfallet till gaffelflocken hade ryckt loss den sträckkläpp som var bultad i en räckstötta.

Nu brast pikfallet, gaffelflocken slets i trasor, LYDIA gick upp i vinden och förseglen blåste ur liken på några minuter.

Vi sprang akter till den övriga besättningen som var i lä om styrhytten, vi kunde ju ingenting göra i detta inferno.

Fartyget låg tvärs i vind och sjö, med endast revat storsegel uppe och rullade fruktansvärt. Det enda vi nu kunde göra var att försöka få igång maskinen, falla av och länsa undan vind då någon fick se att fockmasten vek sig och hade brutits av cirka två meter under salningen. Denna del av masten, med toppstång, rigg och allt, skiljde sig från undermasten och blev hängande i mellanstaget och i ett förstag.

Nu såg det verkligen illa ut för oss med en bruten fockmast, segel slitna i full nordlig

storm, överbrytande sjö, regn och mörker. Att undermasten, som var helt utan rigg och stötting, snart skulle ramla ner förstod vi, men var den skulle gå av - över eller under däck - visste vi inte. Inte visste vi heller vad den skulle slå sönder i sitt fall. Dessutom visste vi inte hur länge mellanstaget mellan stormasten och focktoppen skulle hålla, eller om det hela skulle ramla ner och slå hål i lastluckan eller däcknet nu när hon var totalt överspolad av sjön.

Det var en stum besättning på sju man som nu såg - som vi trodde - LYDIAs sista kamp. Vi hade nog alla givit upp hoppet. Skepparen hade sin 17-åriga son med sig, alla var vi från Skärhamn.

Att lämna fartyget var ju omöjligt. Det skulle aldrig gå att få en livbåt sjösatt.

Som vi stod där såg vi undermasten falla och lägga sig med ena änden under - som vi trodde - ankarspelet, tvärs akter mot storriggen.

Som genom ett under låg masten kvar i detta läge. Den hade på något konstigt sätt kilat sig fast.

Nu kom åter tanken på maskinen. Jag och skepparns son gick ned i det mörka rummet med en ficklampa, kollade först om det var vatten i henne men till vår glädje och förvåning var hon fortfarande tät.

Nu blev det fart på blåslamporna för uppvärmning av motorn. För några ögonblick glömde vi faran däruppe på däck. Här nere hördes ingenting och det började bli varmt och gott, genomblöta som vi var. Vår 150 hästkrafters Munktellare startade fint då den blev varm och nu hoppades vi att med motorns hjälp få henne att falla av och länsa undan vind och sjö.

Vi körde full fram på styrbords roder, men utan resultat. I stället grävde LYDIA ner sig så sjön fullkomligt vräkte över henne, och hade vi inte vetat att hon var läns skulle man tro att hon låg i marvatten på väg att sjunka.

Plötsligt mellan regnbyarna stillnade vinden av och hon lyftes liksom upp, brädgångarna öppnade sig och hon skakade av sig vattnet och föll av med en sydlig kurs undan vinden.

Vår beräknade position var i höjd med Stenkyrkehuk och Visby, hur långt från land visste vi inte. Sikten var dålig och fyrarna var släckta. Förhoppningen var att komma i lä någonstans på södra Gotland.

Regnet upphörde allt mer, vinden började avta något men sjön var fortfarande grov. På efternatten fick vi ett brott akterifrån som slog in en del fönster i styrhytten så vattnet forsade in och ned i kajutan och de hytter som fanns akter.

I dagningen fick vi se Stora Karlsö men var så långt väst att vi inte kunde få lä där utan fortsatte och höll ostligt så mycket vi kunde för att få lä och komma in till Burgsvik.

Då det blev ljus kunde vi få en bättre överblick över förödelserna på däck. Bland annat så hade skanskapen slagits av så där hade vi ett öppet hål i däck på cirka en meter i fyrkant. Men det hålet hade ett fotogenfat som kommit på drift satt sig på högkant i och så gott som tätat, så nog hade vi haft en del tur denna natt.

För övrigt kunde vi nu komma fram och få en tross runt fockriggen för att dämpa slängarna på focktoppen som fortfarande hängde kvar, fast mellanstagen mellan stor- och mesanmasten brustit.

Undermasten som låg diagonalt från styrbords bog mot storriggen om babord, hade gått av strax ovan däck utan att skada någonting och vi fick en surrning på den också.

Närmare under land minskade sjön och vid middagstid kunde vi svänga in syd Näsrevet där lotsbåten väntade på oss. Lotsarna hade fått uppgift från Karlsö att en haverist var på väg sydvart men sjön var fortfarande så grov att lotsbåten inte kunde borda oss utan fick gå in före på smult vatten.

Jag kan säga att det var en trött men lycklig besättning som förtöjde en vindklippt LYDIA i Burgsviks hamn denna söndag. Det var en man som hjälpte oss förtöja och han sade att "besvärligt har vi haft det i land - hur skulle då inte ni ha haft det som legat ute denna natt. Jag har hört att det blåst 36 sekundmeter vid Karlsö".

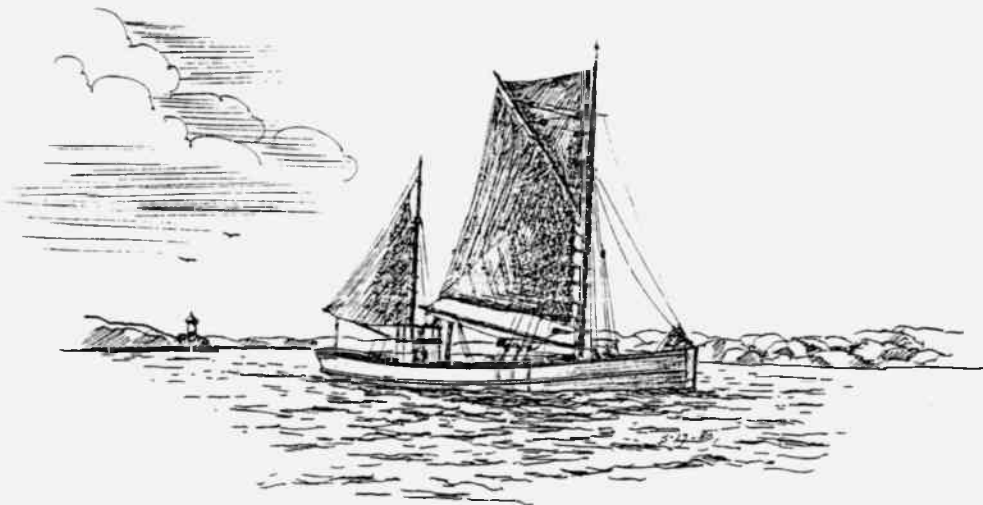
Efter nedriggning och uppröjning på däck, samt olika besiktningar och tilldelning av 1500 liter olja fick vi sjövärdighetsbevis att gå till Stockholm med lasten - via Grankullavik och sedan följa skärgården hela vägen.

Efter lossningen avgick vi till Spillersboda varv för reparation.

Jag har här nedskrivit vad som hände längs Gotlands kust för kanppt 40 års sedan.

Då jag sitter här i salongen på mitt nuvarande fartyg - f d NORSKLINT av Slite - och minns tillbaka på skutepoken som nu för alltid är borta, och erinrar mig mina föregångare och vänner här ombord - bland andra Sanfrid Andersson och Sven Mattsson från Slite - som båda var med på den tiden men nu satt segel och gått ut på sista resan, så är det ändock med ett stänk av vemod.

Evert Johannisson



Kuttern MAUD av Kyrkesund. Teckning av Sven-Ivar Johansson

## Det var på 20-talet

...NÅGRA GLIMTAR FRÅN DET LILLA SAMHÄLLET MED DEN STORA SKUTFLOTTAN.

Tänk Er Skärhamn på 20-talet, en höstdag och det blåser från sydväst, lagom för att pejla in lukten från Dahlgrens trankokeri. Luften är klar, några fiskmåsar skriker när de mjuklandar på Petter-Kalles plan, och några vilsekomna höstlöv dalar ner från Nilses Oskars vindpinade almar.

Vid ångbåtsbryggan har några hästekipage parkerat, väntande på ångbåten som nyss gav ankomstsignal, just innan den fick gira för

Brixhamsbyggda EDITH, som hivade ankar och satt segel och därmed kom i BOHUSLÄNS kurs.

Det lossas gods av skilda slag till handelsbolaget, Karl Larsa, From i Siröd med flera. Över landgången kliver en av Skärhamns societeten, Ernst Ruckman, med välförsedd väska från Marstrand. På bryggan står Axel Olsson, en annan aristokrat, vars son är läkare och en av dottrarna är ingift i Rhedin-släkten.

Embakerar gör däremot Oskar Kristensson - mera känd under namnet Kurre - som skall leverera kött till restauratrisen, men tar sin

cykel ombord och följer med till Kyrkesund, alltid hinner han med ett par öl under tiden. Men Axel Hansas Karolina, som var ombord med ägg, stannar inte utan debarkerar. Skräddar-Anders är på väg upp för alla trapporna med sina GP och blir anropad av Tjörns hovfotograf Johansson, som halar fram en tioöring och får sin tidning.

Alfred Banck kör fram kärran, lastar på ett par lådor dricka och kör till sitt närliggande magasin, där av en ren händelse Mornans Birger och Edv Cherlin sitter och språkar.

När BOHUSLÄN backat ut, halar Petter i Tofte-näs fram sin vedlastade jakt MARGIT, som han år 1918 lät bygga i Marstrand, medan Karl på Hogen backar ner mätta för att lasta flisved till Hanses-Britta. Vid Rössjers-Berns brygga ligger jakten PALMINA, som beställdes vid Vasseröd 06, även hon har ved till försäljning.

Johan Andersson ligger vid bolagets upplag och vinar ombord brännolja till nyligen installerade 20 hästkraftarn. Han har som vanligt mjöllast ombord. Vid slipen ligger Oscar Pettsson med ELIN, sida vid sida med Johan Karlsson på BRIS. Galeasen DOLLY står redan på slipen och skepparn Albert pratar med Djyvige-Gustaf, som just bokat in Konrads ARNE för slipen.

I saknad av hamn ligger skutorna på fjorden för ankar, en och annan skeppare har egen brygga att tillgå. Om vintern är det en skog av master och då trängs även Nordvikare i samlingen, exempelvis HUGO, INGERSOLL, ELSA, GLORIA eller AMALIA. Skärhamn räknar ett 60-tal skutor, de flesta i storlek 40-80 brutto. Det finns några stora också, S P Petterssons SAGA, som dock ej har Skärhamn inskuret på namnbrådan. Han äger också KARL om 367 brutto. Så har vi A B Nilssons ROLL, ett Marstalbygge om 230 brutto och Petter Anderssons SKELDERVIK.

Sejlfartstföreninga har möte idag, där klubban svingas av August Johansas-Bernhard, han som har galeasen GUSTAF, ett bygge från Söbben 1891. I styrelsen ingår Albin Olausson, AMALIA; Axel Andersson, IRIS, vilket fartyg han lät bygga i Sjötorp år 1913 - vidare Bernhard Pettersson, ELISABETH och K B Andersson, jakt ELLIDA.

Skanse, bror till K B och ägandes galeasen ASTA samt Petter Olsson, jakt RAGNHILD, blevo justeringsmän. Petters jakt var ett verk av den kände skeppsbyggmästaren Stjern på Galtö och sjösattes 1917 för Carl Pettersson, Skärhamn. Revisorer blevo Oskar Olsson - även kallad Kroksdalen och som hade kuttern ANNA, samt Bolivar Johannesson galeasen IRMA, ett Marstrandsbygge 09 för Skärhamnsbeställare.

I tariffrågan yttrade sig Rich Hansson, AGA; Olof Olsson, FRITIOF och Axel Andersson, SALLY, galeasen som AXEL byggde vid Studserör 1920. Från Eckerna levererades till Skärhamn vid sekelskiftet galeasen ALFHILD, nu ägd av Osvald Karlsson, en av dagens debattörer i mäklarfrågan, där även Karl Bernhard Simonsson, HILDUR, hov upp sin röst, understödd av Martin på INGEBORG-KRISTINE, som byggdes samma år som GUSTAF, men i Bergen.

När det gäller oljekontrakts tecknande gick diskussionens vågor höga, och för att gjuta olja därpå, deltog i snacket bl a Edv Olsson, ägare till galeasen GRETA, som var byggd på Råå 1906, Gust Edvardsson, FOLKE, och Ernst Axelsson, FRAM. FOLKE hade just satt in en 20 Säffle hos Djyvigane i Skärhamn.

Ängens Karl, vars rätta namn var Karl Johansson, JOHANNE, och Simons-Ivar - Ivar Simonsson - GUNDEL, var med och godkände medlemsavgiften till 1:50 per medlem.

Så här års var provryttarna ute i elfte timmen, och såväl August Hansa som August Johansas-Alfred körde för fullt med MAX resp OLGA, och när handelsresandena kom tillbaka, togs de emot på Bernhard Olaussons pensionat.

Det var populärt att gratulera 50-åringarna med en krogstol - förlåt korgstol - en femma var entrebiljetten för många törstiga - och andra med förresten - till trevliga 50-års-kalaser hos Petters August, Petter Pettersa, Olas Axel och Hermans Adel. Apropå Petters-August hade han jakt SVEA, namnad efter en av döttrarna och byggd i Ängsnäs 1916, med vilken han fraktade tegel. En annan SVEA, också ett Ängsnäsbygge var den av Axel Johansson ägda (Axel även kallad Jansson).

Inne på handelsbolaget sprakade det från kaminen och fotogenlamporna kastade ett gulaktigt sken över lokalen, här var Kullberg förestandare. Just nu stod han i samspråk med Skepparn, d v s Karl-Bernhard Andersson, som pratade om gamla tider, om när hans far dog ung och Skepparn fick ta hand om 35 tons jakten ELIDA, varvid han som 18-åring tillsammans med Kullberg, då 19-åring, seglade sten Fredrikstad-Göteborg sommardag, och sillfrakter vintertid. Skepparn kom sedan att segla i större fartyg, bl a en norsk bark, och efter ytterligare Amerika-besök, kom han åter till Skärhamn och lät vid Marstrand beställa jakten ELLIDA (med två L), hon lastade 75 ton och försörjde honom och hans stora familj.

Humoristen Johan Nordwall, URANUS, en fösällsynt gäst i hemmahamnen, lyfter artigt på hatten för fröken Friberg, lärarinnan, som just kom in i affären, slår sig sedan i prat med Nolvige-Augustes fru Mathilda, som förtäljer att August ligger nere i Tyskland.

Olas Bernhard pustar in genom dörren, han har jakt ALLY, som går på vedtraden och byggdes i Marstrand 06, han skall nu ha lite fotogen, vilket föranleder Oscar på kuttern DEERHOUND läma fram sin damejeanne i samma ärende.

Apropå Nolvige-August så hade han tidigare ett Brixhambygge som bar namnet NORDEN, hon hade namnet GREENWOOD TREE när hon inköptes till Skärhamn 1902 och priset var då £ 450. Hon blev fö såld till Ellös, men kom åter till Skärhamn, med Axel Bernhard Olausson, även känd som Dyrn, som ägare.

Karl Albin på PERREGAL, ett Grimsbybygge liksom DEERHOUND, handlar av Mary - Kullbergs dotter - medan en liten flicka kommer in med en 2-öring och får en strut karameller. Otto Augustsons ALPHA är hemma, hans fru kommer och handlar, och Petter Pettersas Frida köper jäst till storbaket. Jäst, ja, säger Hjalmar på Sölve, de va ju de jag skulle köpa te Regina, då svärmor Pers-Inger inte hade det på lager i sin lilla affär. Apropå jäst, säger en som står och lägger in en buss, Emils Alfhild skicka en gång tösa si ner till James-es, där hon eljest ej handla, och skulle ha för fem öre jäst, vartill James svara: Hälsa du mamma och säj, att där hon har köpt mjölt, där kan hon köpe jätten.

Vad händer eljest en dag som denna. Jo Olaves, slaktarn med de yviga skägget, har varit hos frisör Hansson; konsul Laurin från Lysekil är på besök och försöker sälja Skandia-motorn; Johan i Utäng - Lelle-Johan - studerar Charles Hwilsoms udsalg av skibe, men Cherlin

tror att den båd Johan får, blir en med bonn i värt. Några skärhamnare har stått vid Perssons sva'a och väntat på att Allan eller Betty skulle öppna verandafönstret och dela ut flygposten, och Emma och Leontina på telefonstation har att göra hela dagarna med att svara Sjärhamn, Sjärhamn, nå han ä inte hemma, han ä te stan, Sjärhamn, Sjärhamn, 45 jä ringer på, Sjärhamn, Sjärhamn, nå hu ä inte hemma no, hu ä ve skön ä böstar, men jä kan koppla te söstera, vänta... nummer 7 svarar ente jä tror Petters August ä hos Hermans Adel...

Ja de ä skeppare som ringer hem, alla har inte i dagens läge ens tänkt på lyxen med telefon. AUGUSTA ligger vinddrivare i Helsingborg och skepparn kallar, Ivar Andersson på ETHEL ringer från Kalmar och talar om att nysatta motorn på 25 hkr går som ett urverk, medan skepparn på VANJA ringer från Aalborg att han ligger klar för att gå ut.

Det har varit begravning i samhället, flaggorna har nu gått i topp, det är ansträngande för de sörjande. Herman i Nolvigesträn har som vanligt varit försångare, hästekipagen har rullat den långa vägen till Stenkyrka. Hemma arbetas det för högtryck, och icke minst efter begravningen blir det jobbigt med att lämna tillbaka lånade bord, porslin, silver, stolar etc. Men begravningskonfekten var ej gömd, forne hade dom haft med sig och äggostarna gick nästan åt, lite kvar fanns till Haråse-Fina och Knä-August dan efter.

Det börjar skymma när vi går förbi Korneliuses, Fridas man Oscar på NORDEN står och pratar över staketet med Petter om hans sillrecept. Vid Korsvägen ligger Pumpen, en av samhällets brunnar, här står Herman och hans pojck Karl, som låg hemma med KLIPPEN.

Sudarn, Dyrn, Tjeben, Häle-Herman; namn som voro gångbara, liksom Ängens Karl, Brevigen, Farson, vilka inom parentes sagt sedan blev släktnamn.

Apropå namn blev ju skutor ofta uppkallade efter skepparns dotter ex ALLY, SALLY, ESTER, SVEA, HILDUR.

Miljövården, jo tack, dyngekärran stod nere vid torget bakom handelsbolagets magasin, senare var den besjungen i en revy: "Tacka vill jag märta, som gödsekärta drar, den går nog utan motor ännu i många dar..." Och vid mörkrets inbrott kom slaskparaden, som ibland gick ner till "skärt", ibland till August Johansas brygga.

Ibland var det faktiskt kinnamatograf ko-ko, varvat med stillbilder, kinnematografen i godtemplarhuset, stillbilderna i Bergets lokal, de senare förmedlade av dåvarande sjömans-

prästen Gustaf Cederberg. Vissa ungdomar voro i besittning av en trättgrammofon och ett fåtal lyckliga ägare till kristallmottagare.

Någon satt vid lampans sken och läste Pär Lagerqvists nyutkomna bok Lyckliga vägen, eller kanske Selma Lagerlöfs senaste Kejsarn av Portugalien, och de som gillade Albert Engström hade roligt de också, han fick förresten nöjet just nu bli invald i svenska akademien.

Förresten stod inte dyngekärran så långt från Sundsbyns hästar, när dom kom med mjölken, där vissa tanter passade på komma först till spann, ty där fanns grädden. Och de som ej var kunder hos Sundsbyn, promenerade till Toftenäs och Kroksdal och hämtade sin mjölk. Ungdomarna vintertid återfanns ofta på skräddarns myr, "donsjälvelyra" eller jumpa isflag nere i viga.

Vintertid kunde det blåsa upp till storm. Då blev det att vakta om inte skutorna skulle gå samma väg, som de fartyg Nilses Alfred på Buskär högg upp, men givetvis skonade han sin egen kutter PRINS VALDEMAR, som dock inte var någon engelsman utan var byggd i Frederikshavn 1892.

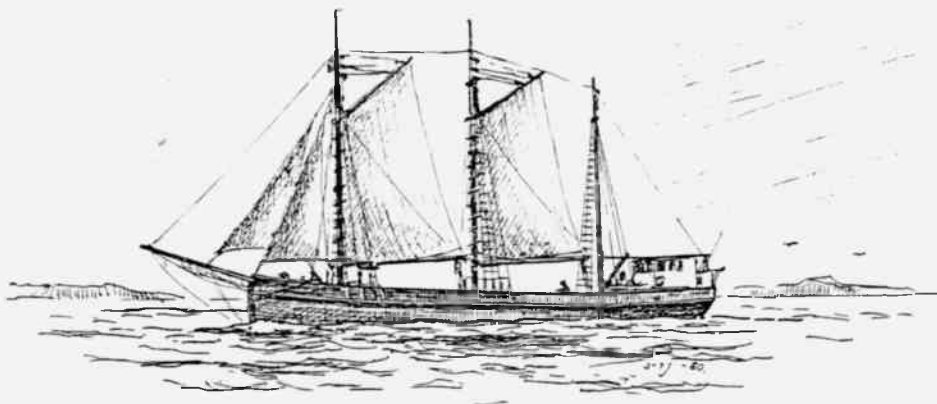
Inte alla fartyg voro hemma. Marstalbyggda GUNBORG, som nyligen köpts från A B Nilsson låg i Landskrona; LÄRKAN, som byggdes i Allmag 1914 men kom hit 1916 till Ivar i Toftenäs hade enligt brodern Petter gått in till Skalla förhård vind, och där låg även Per med Grimsbybygget LITTLE ETHEL. Ängens Albin stod nere på bryggan och förtalte att SILO var på resa till tysk hamn och Lottson, som gjorde Albin sällskap hem, hade sin LILLY på Nordviksstrands slip.

Och just som gubbarna på ljugarbänken voro på väg upp för "lia" kom kuttern SPIIR genom Toftösund, det var ett bygge från Rosendal årgång 93, och hon hade vart och lastat sten.

Detta var en fantasi så att säga från en gången tid. Det har blåst många stormar sen Skepparn och Kullberg segla mursten, fram till dagens Skärhamn, där fartyg i modern design har sin hemort med OT, NF m fl skorstensmärken.

Nu har ett sjöfartsmuseum kunnat förverkligats i Skärhamn - samhället som en gång kallades för Sveriges Mariehamn - får jag avsluta denna min enkla uppsats, som troligen magister Wågerman skulle ha betygatts med BC, detta dock ej så konstigt, då den numera bortgångne Gerhard för sina utomordentliga kunskaper skulle av honom fått stora A.

Karl-Erik Hammarskär



BRITTA av Rönnäng. Teckning av Sven-Ivar Johansson

## Semesterdrömmar

Påsklovet 1980 reste min son Lars och jag i goda vänners sällskap till Gran Canaria för en veckas avkoppling. Våra tidigare resor har alltid planerats kring familjens gemensamma intresse, båtologi, men så icke denna gång. Vi utgick från att vattnet vid Öns SV-kust endast var avsett att bada i.

Vårt mål var Puerto Rico och någon gång händer att man har tur. I den lilla hamnen låg en skuta! Lars kunde först inte riktigt förstå min entusiasm att genast vilja gå till hamnen för att se om det möjligen var någon vi kände. Jag kan förstå honom. När jag var 15 år sprang man heller inte iväg för att se på en träskuta. Skutor fanns det gott om den gången, de tillhörde vår vardag. Gick man och tittade på en båt skulle det vara ett järnfartyg.

Lasses intresse vändes emellertid när det sinom tid blev hamnrunda. Skutan visade sig vara GEFION av Las Palmas ex AMELIA från Nordvik, som han hört pappa Gunnar berätta mycket om. Jag minns henne enbart som GEFION av Aalborg, men 1918-1941 ägdes hon av familjen Pettersson på Rånäs.

Hon sysselsattes nu med att gå dagsturer med turister. En avundsvärd pensionärstillvaro för en gammal skuta. Annonseringen löd: Segla med världens äldsta skepp - toppsegelskonaren GEFION. Vi bestämde oss genast att gå med ut en dag. Hon var i gott skick, både väl underhållen och bibehållen. Man hade ordnat det mycket trevligt ombord. Passagerarna fick hjälpa till med allehanda arbeten, såsom att sätta segel, styra osv.

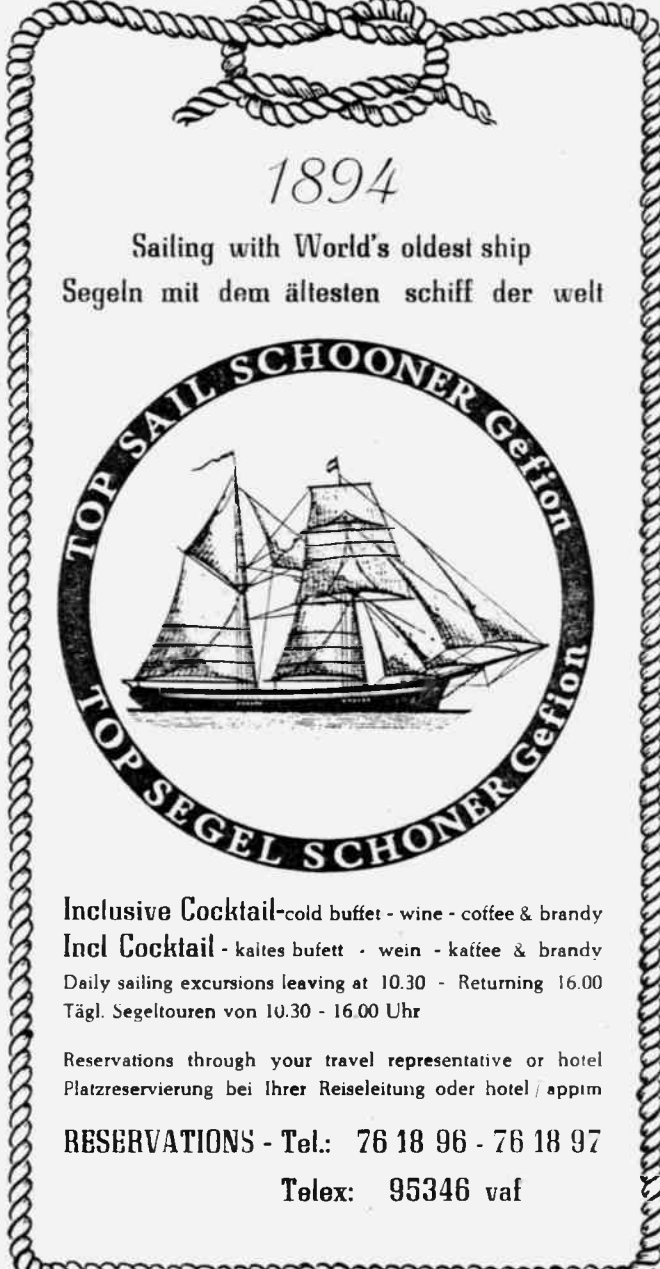
Medan gamla AMALIA med sakta maskin och dragande segel gick utmed Gran Canarias sydvästskust, lekte skepparen sällskapslekar med de ungdomar som denna dag var med på turen. Jag njöt av tillvaron.

Ombord fanns det brochyr, tryckt på fem språk, med en kort historik över fartygets historia. Denna satte jag mig att studera sedan vi ankrat upp i en vik, där ungdomarna fick pröva olika vattensporter. Texten löd bl a - efter 51 trogna år i Nordatlantens hårda stormar fick GEFION sin första motor...

Stormarna torde ha varit många, men inom Östersjöns bräckta vatten. Pappa Gunnar har berättat, att i den svåra oktoberstormen 1922 när så många fartyg blev vark, länsade AMELIA söderut genom Bottenhavet och ankrade så småningom upp i Öregrundsskärgård. När man slagit sig till ro tog man ner ett söderseglat gaffelsegel i skansen och satte sig att reparera. Det var de enda skador hon fick den gången.

Sin första maskin fick AMELIA strax efter köpet till Nordvik. Denna maskin hade förut suttit i en jakt eller fiskebåt, den tillhörde således de bättre begagnade, och var ganska sliten. Reviseringslagret till propellern var även det slitet, varför det gick på för tung propeller. När det skulle forseras t ex i Göta Älv och behövdes kraft, kopplade man propellern från motorn och lade en backelina (av tjärad hampa) mellan reviseringslagret för att på så vis få lättare propeller och högre varv.

Motorn, som var av märket Avance, hade många splinter som höll alla småbultar på plats i regulatorstativet. Allteftersom dessa av olika anledningar försvann, ersattes de med spik.



1894

Sailing with World's oldest ship  
Segeln mit dem ältesten schiff der welt

**Inclusive Cocktail-cold buffet - wine - coffee & brandy**  
**Incl Cocktail - kaltes bufett - wein - kaffee & brandy**  
Daily sailing excursions leaving at 10.30 - Returning 16.00  
Tägl. Segeltouren von 10.30 - 16.00 Uhr

Reservations through your travel representative or hotel  
Platzreservierung bei Ihrer Reiseleitung oder hotel / appim

**RESERVATIONS - Tel.: 76 18 96 - 76 18 97**  
**Telex: 95346 vaf**

På sista tiden var maskin svår att reglera (frislagsregulator) varför man hade sjömansgarn fastbundet runt tanden (till oljepumpen). Snöret leddes upp genom maskinkappen till däck där man drog i det när maskin rusade, för att den inte skulle rusa sönder.

Denna första Avance-motor hade endast en motorstyrka av 22 hkr, en ganska liten maskin till ett tungt skrov. Den fick därför köras på topp, vilket hade till följd att topplocket ville slå upp muttrarna, med påföljd att topplockspackningen sprack. För att motverka detta hade man nitat pinnbultarna ovanpå muttrarna.

Omkring 1928 byttes Avancen mot en 60 hkr's Säfflemotor. Samtidigt fick MAELIA styrhytt, av den gamla vanliga typen, försterförsedd låda på däck. Även styrhytterna kom med åren att bytas till s k verandor. Denna en gång stora modernitet är numera borttagen.

Mycket har hunnit passera under de 84 år som gått sedan AMELIA som nybyggd lämnade varvet. Hon har seglat som skåning, bohüslänning, östgöte och två gånger dansk. Hon har även legat vrak under en kort tid 1941. Vardagliga händelser har fallit i glömska, man har bara hört de mera dramatiska berättas.

I juni 1930 var hon på resa Vänerne-Danmark med träläst. Hon befann sig i danska vatten när skepparen Albin Pettersson ropade till besättningen att det brann i maskinrummet. En besättningsman tog en yxa, sprang ner i kajutan och slog hål i skottet, för att om möjligt släcka därifrån. Rökutvecklingen var dock så stark att försöket misslyckades. Man satte ut skeppsååten, tre man gick med, en stannade kvar ombord. En dansk fiskebåt kom till platsen och efter diskussion om priset bogserade den AMELIA i hamn. Från hamnen hade man sett den brinnande skutan och larmat staden brandkår. Brandsprutan var placerad på en hästdragen vagn och hade namnet HURTIGHJELP målat på sidorna. När den skulle sättas igång fungerade den inte!

När nöden är som störst är hjälpen som närmast heter det. En bogserbåt som kom efter in i hamnen sänkte det brinnande fartyget på fem minuter och släckte på så vis branden. Hon pumpades sedan upp och bogserades till Aarhus för lossning. Efter utlossning kom ett annat

av rederiets fartyg, ELISABETH, och fortsatte bogseringen till Nordviksstrands slip för reparation.

En text i en reklambrochyr kan locka fram mycket som man hört berättas. Jag tänker också på vår tids öde kajer - i motsats till det liv som för inte så länge sedan präglade våra hamnar.

---

#### AMELIA

Byggd 1894 i Sölvesborg för rederi i Råå. Sålđ 1899 till Johan P Lundgren, Skillinge. Sålđ 1902 till Andreas Petersen, Lemvig, DK. Sålđ 1909 till J G Andersson, St Anna Sålđ 1913 till Ingvar Persson, Brantevik Sålđ 1918 till Bröderna Pettersson, Nordvik Strandad den 7 november 1941 V om Samsø.

Bärgad, reparerad och satt under dansk flagg som KAREN SØRENSEN av Aalborg ägd av R P Sørensen.

1949 omđöpt till GEFION, ägare K K E Olesen, Aalborg  
Lustfartyg från 1969

---

Gunn

## Något om skärgårdsbåtar kring Tjörn

Detta nummer av tidningen har ju som tema Tjörnsjöfarten. Det man då närmast tänker på är väl kanske den fraktfart, som haft sin hemvist i samhällen som Skärhamn och många andra sk skutorter. De skärgårdsbåtar och andra mindre passagerarbåtar, som tidigare fanns i trafikområdet runt Tjörn, spelade även de en väsentlig roll, där de transporterade passagerare och gods till de olika bryggorna på ön. Tjörn och Orust fick ju fast förbindelse med fastlandet först i och med invigningen av de sk Tjörnbroarna 1960. Fast förbindelse öarna emellan öppnades med Skåpesundsbron, vilken stod färdig 1939. Norra Orust bands till fastlandet vid Nötesund genom tillkomsten av den sk Nötesundsbron, vilken kunde invigas av Olof Palme den 8 november 1966. Som kuriositet kan nämnas, att herr Palme faktiskt samma dag hann med att inviga ytterligare två broar, vilka liksom bron över Nötesund spelade en viktig roll för biltrafiken. Det var nämligen Gropbron i Vänersborg och Älvsborgsbron i Göteborg.

Marstrandsbolaget och Bohüsläniska Kusten var ju under 1900-talet de dominerande skärgårds- trafikrederierna på Västkusten. Bohüsläniska Kustens båtar på linjen Göteborg-Uddevalla anlöpte Höviksnäs brygga på östra Tjörn. Expressångaren KUNG RANE, men även flera av rederiets övriga båtar, såsom BOHUS, ROBERT THORBURN och VALBORG anlöpte denna brygga på sina resor till och från Uddevalla.

Marstrandsbolagets båtar anlöpte även de olika bryggor på Tjörn. Ångaren WESTKUSTEN var länge insatt på linjen Göteborg-Marstrand-Stockevik (sydvästra Tjörn) och där Åstol, Rönnäng och Klädesholmen anlöptes. Ångaren TJÖRN var ju konstruerad för de grunda farvattnen runt södra Orust. Hon och andra Marstrandsbåtar såsom ST ERIK, INLAND och lastfartyget ORUST knalade i många år till bryggor vid Djupvik, Lå-

ka (nära Höviksnäs) och Skåpesund. Bolagets linje Göteborg-Marstrand-Lysekil-Smögen hade anlöp av samhällen på västra Tjörn, såsom Rönnäng, Klädesholmen, Stockevik, Skärhamn och Kyrkesund. Här syntes oftast ångarna BOHUSLÄN, MARSTRAND, LYSEKIL och ALBREKTSUND. Bilar, bussar och färjor skulle så småningom göra de gamla fina skärgårdsångarna överflödiga.

I lokaltrafik och alltså på kortare linjer skulle emellertid några passagerarbåtar hålla ut ännu en tid. En sådan trafik var den mellan Stenungsund och Höviksnäs på östra Tjörn. Höviksnäs var före Tjörnbroarnas tillkomst utgångspunkt för busslinjerna på Tjörn. Den första Hakefjordsbåten var den för Tjörns Härads Vägstyrelses beställda HAKEFJORD. Hon kallades allmänt av ortsbefolkningen för "Tjörbolotta". Hon hamnade senare i trafiken mellan Gullholmen och Tuvesvik. 1933 blev hon ersatt av motorfartyget HAKEFJORD II, vilket var byggt i ek. Detta fartyg såldes 1945 till Styröbolaget för persontrafiken i Göteborgs södra skärgård. 1971 ombyggdes hon till rent gods-fartyg och såldes till en privatperson 1980.

1941 insattes i trafiken till Höviksnäs ångaren HAKEFJORD III. Hon var byggd i Torskog 1898 under namnet NORDRE ELF och insatt i älvtrafik. Efter att ha prövat Stockholms skärgård och även varit hemmahörande i några norrlandshamnar, återbördades hon alltså till Västkusten. Redare var Sören Hansson i Tjörns Omnibusstrafik. 1951 blev hon motoriserad och då givetvis utrustad med en liten skurhink till skorsten. Då tjörnbroloden kunde invigas den 15 juni 1960 blev hon arbetslös. 1962 ombyggdes hon till bilfärja och insattes på leden Ellös-Rågårdsvik under namnet ELLÖSFÄRJAN, en trad som hon fortfarande knallar på.

I hakefjordstrafiken fanns även motorfartyget



- 1) Stenungsund
- 2) Hövikenäs
- 3) Låka
- 4) Lia Brattön
- 5) Djupvik
- 6) Åstol
- 7) Dyrön
- 8) Rönnäng
- 9) Tjörnekalv
- 10) Klädesholmen
- 11) Stockevik
- 12) Skärhamn
- 13) Kyrkesund
- 14) Mollösund (Orust)
- 15) Nösund (Orust)
- 16) Rossön (Orust)
- 17) Skåpesund

/RM-80

BRATTÖN, som kompletterade HAKEFJORD III och även tjänstgjorde som reservbåt. Detta fartyg var byggt redan 1882 av bogserångaren EDVARD MELIN. Hon växlade ägare och namn några gånger innan hon hamnade i Tjörntrafiken. Numera är hon fisketursbåten LIBERTY II och hennes hemort är Gottskär.

Tjörns Omnibussbolag köpte även in ångaren GÖTA sommaren 1951 från Styröbolaget. GÖTA var ju en gammal Marstrandsbåt, men från början tillhörig Göteborgs Nya Ångslupsbolag. Meningen med GÖTA var att sätta in henne i lokaltrafik kring Tjörn. Planer fanns även att bygga om och motorisera henne. Upplagd i Skärhamn utbröt emellertid brand ombord natten till den 12 augusti. Eldsvådan totalförstörde fartget och hon skrotades senare i Göteborg.

Avslutningsvis några rader om nuvarande lokaltrafik kring sydvästra Tjörn. Tjörns kommun ombesörjer här trafik till Tjörnekalv, Åstol, Dyrön och Klädesholmen. Motorfartyget TJÖRN, byggt 1969, sköter denna trafik och utgår därvid från Rönnäng. Reservbåt är den i trä byggda VESTVÅG. Vid östra Tjörn går GRANITA II i trafik till semesterön Lilla Brattön, och även Almön anlöpes på anmodan. Från Tyskland har under våren 1980 inköpts passagerarbåten FALCKENSTEIN, byggt 1960 för hamntrafiken i Kiel. Hon har av sin nya redare på Tjörn omnamnats till ALMÖN, så man kan förmoda, att hon kommer att sättas in i närtrafiken runt Stenungsund.

Ragnar Magnander

Källor: Ångbåten, utgiven av Sällskapet Ångbåten  
Egna anteckningar

## Från forntid till nutid

Redan i en avlägsen forntid sökte sig människor till den ögrupp som så småningom skulle bli Tjörn. Vad man med största sannolikhet vet om dessa individer är att de kom hit med båt och livnärde sig i stort sett av vad havet gav. Under årtusenden har tjörnborna sedan varit helt beroende av båtar för transporter utanför ön fram till 1960 då broförbindelsen blev färdig. I år har vi återigen blivit påmind om att vi bor på en ö.

Från isländska sagor finns de äldsta skriftliga belegen för sjöfart på Tjörn under medeltiden. Fram till 1421 var man ett fritt folk på ett fritt hav. Sedan kom restriktionerna som, enkelt uttryckt, innebar att endast borgarna i stapelstäderna fick inneha handelsfartyg. Sjöfarten var strängt reglerad. Landsbygdens folk blev hänvisade till mindre båtar för transporter av gårdarnas produkter. Det blev den s k bondeseglationen, som var mycket allmän på Tjörn fram till 1940-talet.

Från 1832 fick sjöfartsnäringsen efter drygt 400 år återigen bedrivas fritt. Redan på 1850-talet var seglationen igång med mindre skutor, främst sysselsatta i den då pågående spannmålshandeln. Det var galeaser, slupar och jakter i storleksordningen 12-40 läster. Jämsides med att det mindre tonnage som seglade i närfart ökade, bildades under senare delen

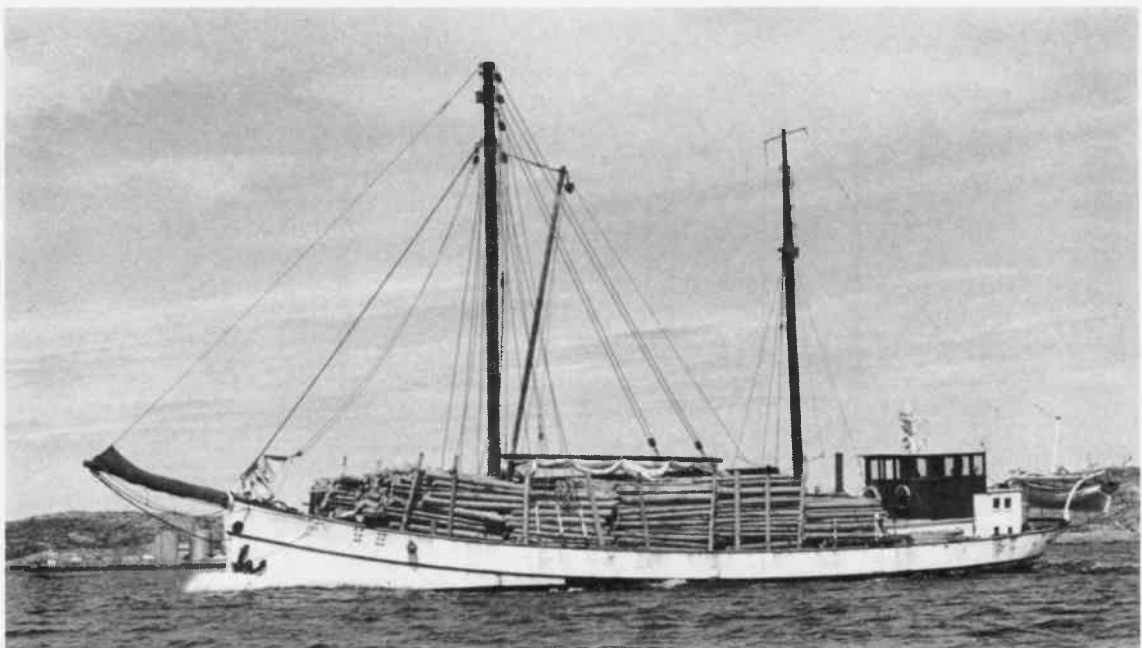
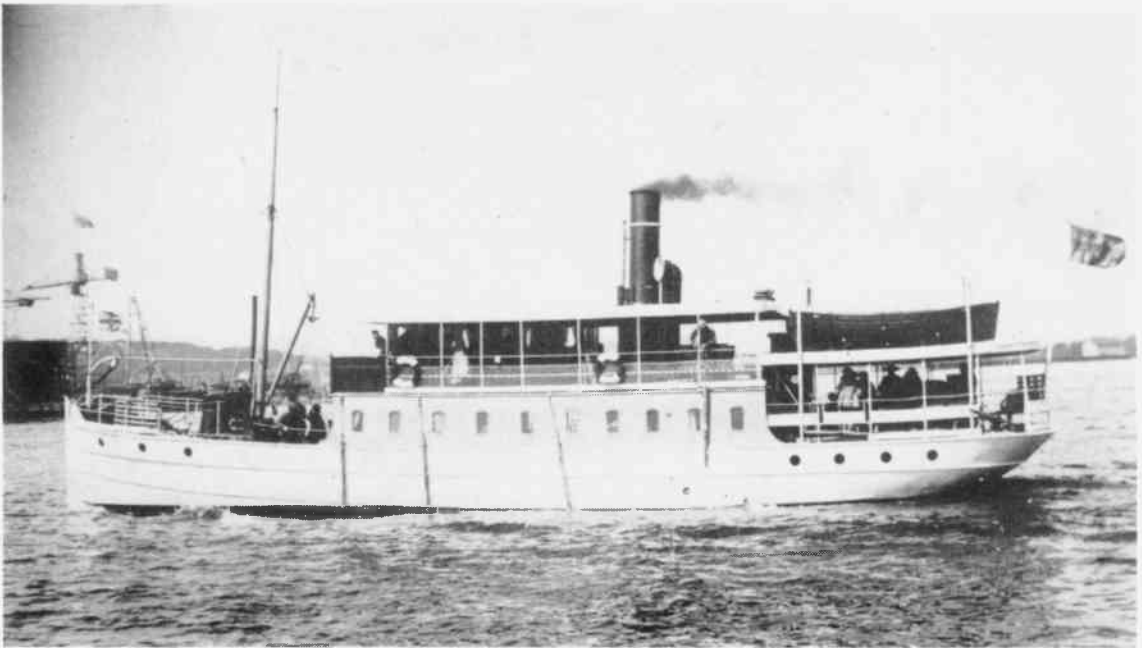
Fotona på nästa sida

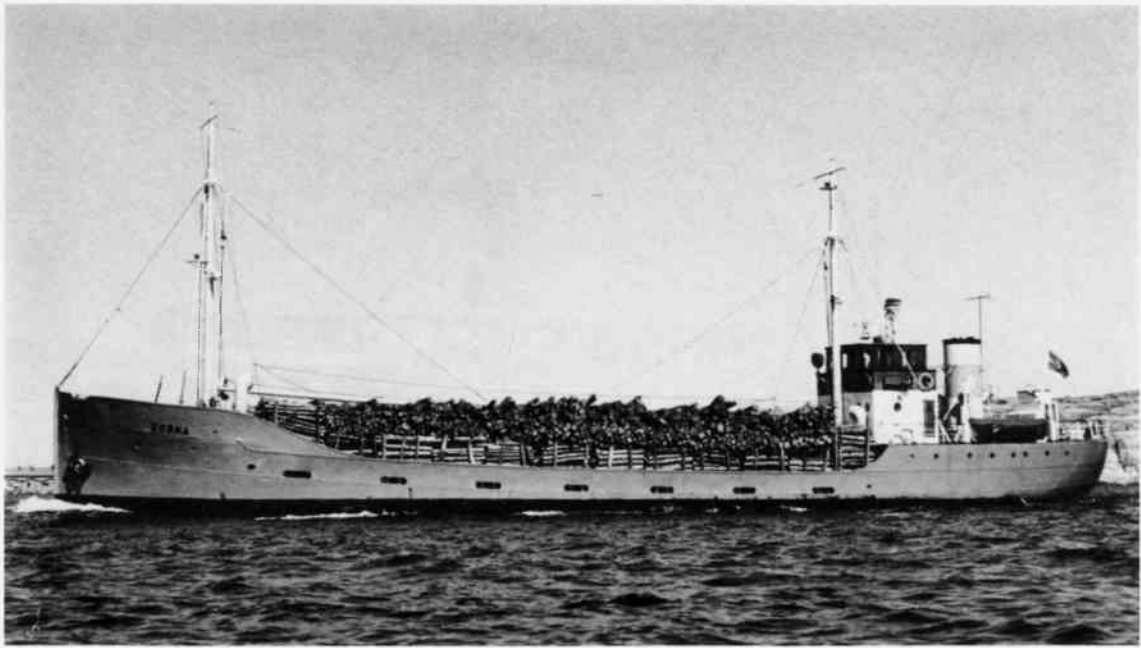
Överst: Ångaren TJÖRN. Foto genom Dag Almén

Mellan: Ångaren HAKEFJORD III. Foto genom Peter Skanse

Nederst: De första järnarna var ofta skutor. Här forsar EWALD av Halsbäck fram på Hållöfjorden. Foto Krister Bång den 30 juni 1968







av 1800-talet rederier för större segelskutor. Dessa rederier fanns bl a på Sundsby, Långkärr, Herrön och Tjörnekalv.

Efter att spannmålssegeligen tagit slut började under senare delen av 1800-talet stenseglingen från Fredrikstad. Jakterna hade en frakt av fem kronor för tusen sten.

En tidsbild från åren kring sekelskiftet. Edvard Pettersson från Skärhamn beställde tillsammans med sin farbror år 1887 en jakt vid ett varv på Orust. Jakten fick namnet KRONAN. Familjen ägde gård i Toftenäs, vilket underlättade för dem att låna pengar. Endast fast egendom som jord godkändes av banken. KRONAN användes både till fiske och fraktfart. Det gick förmodligen bra, för efter ett par år kunde man beställa en större jakt. KRONAN såldes till Halsbäck. Redan 1894 kunde Edvard beställa en galeas vid varvet i Eckerna. Hon fick namnet ERATO och blev Skärhamns första kutter. Denna slumpmässigt valda skepparfamilj kunde lika väl ha varit från något annat av fiskelägena kring Tjörn, trots att utvecklingen skiljer sig en aning mellan olika samhällen. Åstol hade t ex från 1890-talet skonaren GOSSEN och från 1905 tremastskonaren KLARA.

Ute på världshaven skedde under förra seklets senare decennium stora förändringar som även fick sin betydelse för vår ö. Ångmaskinen konkurrerade med segelfartygen. Engelsmännen realiserade sin stora fiskeflotta av speciell fartygstyp, här kallade engelska kuttrar. Flera kuttrar inköptes, framför allt till Klädesholmen, Tjörnekalv och Björholmen. Kutt-

rarna användes i första hand till fiske, men även till fraktfart.

År 1910 fanns på Tjörn ett femtiotal registrerade båtar. Med de oregistrerade fanns här betydligt flera. Perioden fram till 1930 ersattes jakterna efterhand av galeaser och skonare t ex fick 1913 Åstol skonaren CHRISTIANE, Nordvik skonaren ALICE, Flatholmen skonaren FORTUNA, Skärhamn galeasen JOHANNE och nybyggda IRIS, Stockevik skonaren IRENE och Kyrkesund galeasen ASTRID. På det utrymme, som här står till buds kan man inte nämna dem alla. År 1920 kom tremastskonarna SONJA till Skärhamn och SVANEN till Åstol.

Men först från 1930 börjar den verkliga expansionen. Tjörnflottan bestod nämnda år av 91 fartyg, varav 55 hade hemort Skärhamn. År 1931 hade flottan ökat till 105 fartyg. Sedan ökades antalet fartyg med några om året. Givetvis säljs och ersätts mindre tonnage med större, 1940 fanns här 115 registrerade fartyg.

Efter 1950 sjunker antalet fartyg, men i stället ökar tonnage. Under 1950-talet börjar träfartygen som varit dominerande att säljas ut och ersättas med stålfartyg. Denna modernisering kan anses vara genomförd 1970 då här fanns 57 motorfartyg, 22 tankfartyg och endast tre små träjakter.

Gunn

## "Järnare"

### -EN REDOGÖRELSE ÖVER UTVECKLINGEN AV TORRLASTARE PÅ TJÖRN

När jag tänker på Skärhamn och Tjörn kommer först en minnesbild av skutor på näthinnan. I början av 60-talet var man om vintrarna ute och fotograferade skutor. Man minns ELLEN, ELGÖ och JASON som låg för ankar. MARY och TORNÖ låg vid kaj liksom MAJA. I Bleket kunde man se GUNBORG och ELSA.

Man ja var ute och reste i en brytningstid. Paragraffartyg hade börjat köpas in i en allt raskare takt. Järnare var i och för sig inget nytt för tjörnborna. Redan på 30-talet hade man exempelvis LINNEA och MAJ.

På 40-talet byggdes ANN-BRITT för Lennart Pettersson i Bleket. Hon införlivades i tjörnflottan som helt nybyggd. De stålfartyg som fanns då var dock att betrakta som järnskutor.

Sören Pettersson köpte i april 1948 en "rejäl" stålbåt från Belgien. Han ändrade namnet på den 10-åriga SPREE till SAM. Huruvida detta 350 tdw stora fartyg var i fart vet jag inte, ty hon såldes redan i juli 1948 till Danmark. Detta fartyg hamnade sedermera i Norge där hon som TRISTEIN strandade den 28 februari 1965 utanför Hammerfest och blev vrak.

Ett annat intressant objekt inköptes hösten 1948 av Adolf Hermansson m fl i Skärhamn. Man inhandlade då den norske ångaren RYVARDEN om 430 tdw. Man tog ur ångmaskinen och ersatte den med en 300 hästars Mirrless och kunde under senare delen av året sätta nyförvärvet i trafik. RYVARDEN tillhörde skärhamnsflottan till 1957 då hon såldes till Skillinge och fick namnet SILVANA. Även detta fartyg strandade. Platsen var Bålsön, tiden: 20 januari 1959 och resultatet vrak. RYVARDEN var byggd i Port Glasgow 1921 som trälare!

Fotona föregående sida

Överst: Den äldre generationen lastfartyg representeras här av SORNA-Skärhamn byggd 1927. Foto på Hållöfjorden Krister Bång den 29 juni 1969.

Mellan: ESTELLE-Åstol är byggd 1951 och lastar 385 ton. Foto: Tomas Johannesson.

Nederst: VINGAREN seglade för Tjörn under åren 1960-1976. Foto Robert Johannesson i Kalmarsund den 29 juni 1964.

Det var alltså ofta äldre järnare som köptes in och byggdes om. De flesta var byggda i Storbritannien eller Tyskland. Många var ombyggda trälare. 1952 köptes två fartyg av denna typ från utlandet till Skärhamn. FJORDSKÅR, som köptes från Tyskland, var byggd 1907 i Emden och lastade 200 tdw. Olle Albin Hermansson var huvudredare. PATRIA, som Bengt Johansson m fl införlivade med skärhamnsflottan, byggdes 1911 i Einswarden och kunde ta 270 ton last. Hon kom närmast från Danmark, men hade på 20-talet varit fransk ångträlare med namnet CHARLES CECILE.

RYD, som närmast kom från Danmark, hade också Skärhamn som hemort. Hon lastade 280 ton och var ursprungligen en engelsk ångare.

Det fanns också en modernare typ små kustfartyg som i allt raskare takt infärlivades med tjörnflottan. Dessa fartyg var mestadels byggda i Holland på 30-talet. 1951 köptes TORSWINGE av Torshavn till Skärhamn och fick namnet KROSSFJORD. Hon lastade 300 ton och var byggd 1939 i holländska Waterhuizen.

1952 kom också MAJ och KUSTVÅG till Skärhamn.

Det första moderna lastmotorfartyget levererades i juli 1952 av C Lühring i Brake till Sören och Sam Pettersson i Skärhamn. Fartyget, som var döpt till UNDINE, lastade 448 ton. Hon såldes dock redan i oktober 1952 till Djupekås, men i december 1952 kunde det tyska varvet leverera ett systerfartyg, SILJAN, till Rederi AB Bertil Skanse & Co i Skärhamn. Hon kom att lasta 525 ton och var med detta det största fartyget i skärhamnsflottan. SILJAN har sedan 1976 hemort i Valletta på Malta men har fortfarande anknytning till Tjörn.

Under de närmaste åren kom tjörnflottan att moderniseras i jämn takt. Den 1 januari 1959 bestod den av stål byggda torrlastflottan av:

BLEKET: ANN-BRITT, GULL-BRITT, ELLINOR  
HALSBÄCK: EWALD  
HÖVIKSNÄS: GUNN-MARIE  
KLÄDESHOLMEN: SAMONA, BREDSKÄR, SÄLÖFJORD  
NORDVIK: RANFORS, VALKYR  
RÖNNÄNG: TRITON, GLIMFORS  
SKÄRHAMN: LISA, RANE, SORNA, MAJ, VERA, PATRIA, UTSKÄR, KUSTVÅG, WESTVÅG, VIOLETT, KROSSFJORD, WESTFJORD, MONA, ÖRNEN, BREMSUND, SYLVAN, AMAZONE, SYDFORS, ÖSTANFORS, SILAJN, STELLA MARIS, WESTA, HAGÖ, NORDANVIK, SANDHOLM, TJÖRNÖ. (26 st)

STOCKEVIK: CORTINA, MESSINA

TJÖRNEKALV: MABEL

Den stora vågen av paragrafare kom att inträffa 1959-60.

Under 1959 köptes 5 nya järnare från utlandet till Tjörn. SPURT av Rotterdam blev WARDEN av Skärhamn. Hon var 11 år gammal och lastade 560 ton. Även MARIA THERESIA av Amsterdam var 11 år gammal men lastade 10 ton mindre. Hon blev WESTA av Skärhamn. FUGELN av Aerokjöbing kom i juni och blev RENATA av Skärhamn. SOL-BRITT-Bleket, som i oktober kom från Hamburg där hon hetat TARBEK, var endast 6 år gammal och hade en lastförmåga av 750 ton. I december införlivades den endast 3 år gamla STORTEMELK från Groningen med nordviksflottan. Hennes namn ändrades till RANSKÄR och lastförmågan var 585 ton.

Alla dessa fartyg, utom SOL-BRITT, var byggda i Holland för holländska redare även om RENATA gästspelat i Danmark en tid.

Tvenne järnfartyg köptes in till Skärhamn från andra svenska resare. Det var INGÖ från Smögen som blev TOFTÖ av Skärhamn. Hon tillhörde den äldre generationen och var byggd 1918 i oststaden Gouda. Hon lastade 240 ton. Även den moderna RÅFORS av Råå blev skärhamnare. OLYMPIA fick hon heta. Hon var då 7 år gammal och kunde lasta 540 ton.

Inom Tjörn såldes TRITON av Rönnäng till Skärhamn och blev INSTÖ, och WESTA, som ju fått en efterföljare, såldes inom Skärhamn och blev MONICA.

Försvann till Finland gjorde SÄLÖFJORD.

Om 1959 var ett livaktigt år var det ändå blygsamt om man jämför med 1960. Då köpte tjörnborna hela 16 kustfartyg från utlandet, 2 från Sverige och 5 såldes inom Tjörn. 4 fartyg lämnade flottan. Det innebar en försäljning var 14 dag vilket ju är en mycket hög omsättning.

Ett nygammalt inslag av dopet av båtar började för en tid åter komma i bruk. Då kuttrarna köptes från England när seklet var ungt behöll man ofta namnet på fartyget. Sålunda även nu och en mängd svenska fartyg med "osvenska" namn började synas längs våra kuster. Av 1960 års kollektion var BREEZAND, CARPE DIEM, FEROSIA, FRATERNITE, PIONIER och SPORA dylika representanter.

Skärhamn var det samhälle som tog emot flest fartyg:

BOHUSÖ, byggd 1951, 435 tdw, från Holland  
 BREEZAND, 1937, 680, Belgien  
 ELLINOR, 1939, 445, Bleket  
 FEROSIA, 1947, 550, Holland  
 MARINA, 1937, 418, Holland  
 MESSINA, 1896, 300, Stockevik  
 NORDPOL, 1956, 895, Kalmar  
 SAGA, 1923, 95, Danmark  
 SUSANNE, 1953, 483, Holland  
 TONSUND, 1949, 656, Holland  
 TULLAN, 1948, 1250, Norrköping  
 WESTBRIS, 1939, 550, Holland  
 VINGAREN, 1956, 661, Holland

Dessutom såldes SORNA och VERA inom samhället.

Det såldes några fartyg från Skärhamn också. Sålunda gick AMAZONE till Klädesholmen, CORTINA till Lidköping, KROSSFJORD till Styrsö, SILJAN till Finland och TJÖRNÖ till Edshultshall.

Stockevik införlivade tre coasters med sin flotta nämligen

CARPE DIEM, 1956, 735, Holland  
 COMET, 1948, 550, Holland och  
 FRATERNITE, 1947, 650, Holland.

Till Nordvik kom PIONIER, 1952, 480, Holland

Till Klädesholmen

AMAZONE, 1901, 350, Skärhamn och  
 SPORA, 1949, 644, Holland

Till Bleket kom WERONA, 1958, 895, Norge

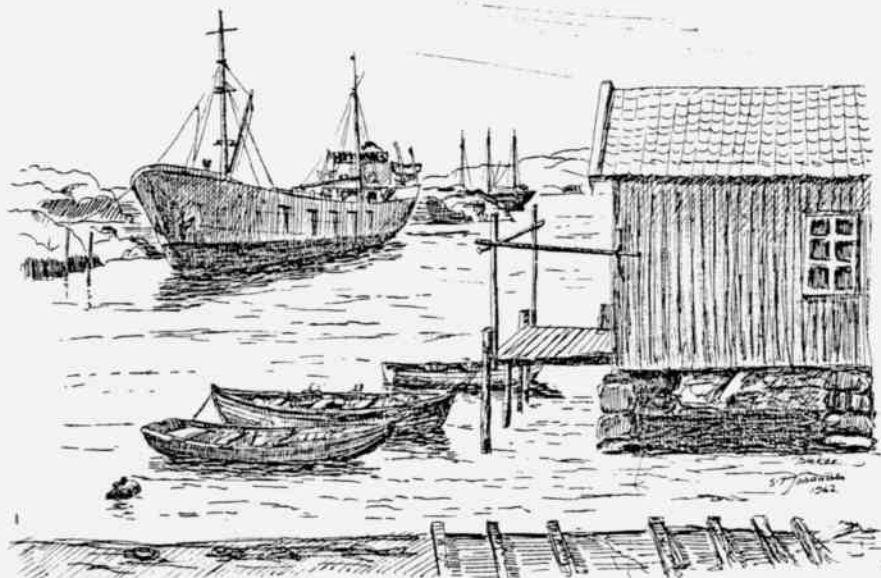
Till Rönnäng WÄSTANVÅG, 1955, 670, Holland

Medelåldern på de fartyg som tillfördes tjörnflottan 1960 var ca 12 år och storleken omkring 630 ton.

Under 1961 var förändringarna mera moderata. Lennart Pettersson i Bleket sålde sin ANN-BRITT, som han haft sedan hon var ny, till Danmark och skaffade sig i stället norska INGRID, som fö var systerfartyg med Svenska Lloyds CELIA. Denna sex år gamla 890-tonnare fick som svensk heta BRITT.

MONICA ex WESTA såldes till Åstol där hon gavs namnet ESTELLE och i stället köpte man GUNILLA från Slite som fick ära namnet MONICA.

SILJAN, som 1960 såldes till Finland och fick heta JANE, återköptes till Skärhamn och fick tillbaka sitt dopnamn. Nybyggda TUNIS införlivades med Bröderna Johanssons flotta. SANDHOLM såldes från Skärhamn till Kalmar.



Ms GULL-BRITT av Bleket. I bakgrunden GERD av Bleket.

Svenska Lloyds 3000-tonnare VICIA köptes till Skärhamn av Bertil Skanse och blev öns största handelsfartyg. Därmed hade man inlett en epok där man kunde tänka sig större fartyg än just paragrafare. Utvecklingen av det tonnaget kommer dock fortsättningsvis inte att behandlas i denna artikel som sätter som tak 499 brutto.

1962 kom tre nya paragrafare till Tjörn och Skärhamn. CORTIA var nybyggd, lastade 1150 ton och kom från Lödöse. Svenska Lloyds FRAGARIA fick sitt namn obetydligt ändrat till NAGARIA vid flyttningen till Skärhamn. WESTBRIS såldes till Tyskland och i stället inköptes en nyare och större WESTBRIS från Holland.

Av de övriga som lämnade Tjörn detta år var de flesta äldre och mindre enheter. MONA och ÖRNEIN såldes till Danmark, WESTA gick till Holland, MAJ till Italien och stora TULLAN så långt bort som till Nya Zeeland. Alla dessa fartyg tillhörde skärhamnsflottan. AMAZONE från Klädesholmen avyttrades dessutom till Fisketången.

1962 var alltså avgången större än "tillgången". 1963 blev det helt tvärtom. ELIZABETH, KUNGSVIK, SANDÖN, FALKEN och SLITE (senare omdöpt till STELLAN) kom till Skärhamn och VINGA till Klädesholmen.

COMET såldes till Styrsö och blev DANAFJORD och en ny COMET (3 år gammal) inhandlades.

1964 såldes ett flertal av de ombyggda skutorna från distriktet. MESSINA och KUSTVÄG fann köpare i Finland och STELLA NOVA i Tyskland. Inom Sverige såldes VERA (Vadstena), LISA (Kalmar), NORDANVIND (Kristinehamn), VINGASKÄR (Ellös), HAGÖ (Gerlesborg) och GULL-BRITT (Lilla Kornö). Dessutom tog "Sjöberg" FEROSIA.

HALLÖ av Edshultshall som tidigare varit TJÖRNÖ av Skärhamn återköptes till samhället och fick namnet NORRFJORD. KALMARSUND IX fick Rönnäng målat på hemortsplatsen och fick namnet JOMFRULAND. Detta fartyg seglar fortfarande för Tjörn men har numera hemort i Kyrkesund. Från Holland köptes MARIANN och lilla skutan FINN köptes till Bleket från Malmö. Det första fartyget med hemort i Wallhamn uppenbarade sig också. Det var det vid Lödöse nybyggda PORGY som fick denna sällsynta hemort.

Andra hälften av 60-talet inleddes med stora affärer. Till Skärhamn köptes sålunda ATLANTIS (som ersättning för förlista FEROSIA), BENGUELA, ELLINOR, SANDÖN, SAPPEMEER och THALASSA. Vidare fick Wallhamn sin andra båt i och med leveransen av BESS. Åstol fick ESTELLE och Klädesholmen LINDÖ.

SANDÖN, ELLINOR och ESTELLE såldes eftersom nya namn inköptes. Lilla FJORDSKÄR gick till Orkney och ersattes med SPORA från Klädesholmen. Den tredje FJORDSKÄR var därmed etablerad. MARINA flyttade till grannön Orust. VÄSTANVÄG förläste utanför Gävle och lilla MONICA (ex GUNILLA) såldes till Oskarshamn (men hon skulle snart återkomma).

1966 var avgången stor. MARIANN såldes till Uddevalla, FALKEN till Hamburgsund, COMET till Tyskland, CORTIA till England, TUNIS till Island, SOL-BRITT och STELLA MARIS till Finland, TOFTÖ och VALKYR till Danmark samt VINGA till Norge. Som om inte detta skulle vara nog förläste BREMSUND.

In kastades i stället BEPPIE, KUNGSTEN, MARIANN (en ny), MARINE och MONICA.

1967 flyttade operabarnen PORGY och BESS till Kungliga Operan i Stockholm. GUNN-MARIE och RANE gick ännu längre österut och fick hemorter i Finland. Lilla MABEL såldes till Uddevalla, UTSKÄR till Vänersborg medan PIONIER gick till Donsö.

Hon ersattes dock genast med en namne. Dessutom kom LISE och SIWA till Skärhamn, EMINENT till Rönnäng, PATRIA till Stockevik (det fanns ju även en mindre PATRIA i Skärhamn), WALLONA till Bleket och LAILA till Klädesholmen.

1968 hände inte mycket. MONICA från Oskarshamn köptes till Skärhamn igen och fick heta GUNILLA. Hon finns fortfarande kvar där. Endast RANFORS noteras på minussidan i och med försäljningen till Kalmar.

1969 började en trend att köpa in lastdrygare paragrafare. Sålunda tillkom CARLTON och FRIGG till Rönnäng, WESTKUST till Skärhamn och TIDÖ till Klädesholmen. Gamle OLOF TRÄTÄLJA (byggd 1879!) såldes till Halsbäck och fick (tyvärr) byta namn till STIGFJORD.

Det sista året på sextioalet förläste tre skärhamnare, ATLANTIS, SAPPEMEER och NORRFJORD. Dessutom försåldes WESTFJORD till Köpmannebro, LISE till Tyskland, WERONA till Italien, EWALD till Stockholm och LINDÖ till Vänersborg.

Under 1970 skedde en återgång av det mindre tonnaget. Flera enbåtsägare slog sig ihop och köpte större enheter.

1970 köptes inga paragrafaren till Tjörn. Däremot försvann FRIGG-RÖNNÄNG till Färöarna, PATRIA-Stockevik och TIDÖ-Klädesholmen till Danmark och lilla fina FINN till Norge. Dessutom såldes Skärhamns-OLYMPIA till Smögen och RENATA-Skärhamn förläste utanför Kristiansand. Lilla VIOLETT, slutligen, såldes till Stockholm. Alltså en avgång på 7 fartyg.

Under 1971 återköptes CORTIA från England till Skärhamn. BO VIKING, som haft hemort i Göteborg, blev skärhamnsbo.

Avgången var även detta år stor. ELIZABETH gick till Änimskog, BOHUSÖ till Hamburgsund, SUSANNE till Uppsala, TONSUND till Bromösund, WESTKUST till Trinidad och SAMONA till Onsala.

Tillskotten 1972 bestod i KUNGSTEN (den gamla såldes samtidigt till Väjern), LINDA (som kom från Norge) och Ahlmarks SAXEN.

Förutom gamla KUSTEN såldes KUNGSVIK och STIG-FJORD, nestorn.

Under 1973 var det mycket köp och sälj. COMET (ex WENIA) kom till Stockevik, MARIANN (ex CARITA) kom till Skärhamn liksom SAMO. Till Klädesholmen kom från Smögen REX. Lilla BRITT köptes från Hamburgsund till Skärhamn men såldes omgående till Stockholm.

Apropos BRITT såldes även hon med hemort i Bleket. Hon fann köpare i Singapore. BO VIKING gick till Irland, SORNA blev göteborgare och lilla PATRIA, hon som blev skärhamnare anno 1952, såldes till Cypern. Slutligen såldes Nordviks-RANSKÄR till Hamburgsund.

Under 1974 köptes OLYMPIA till Klädesholmen. Hon kom närmast från Smögen men hade tidigare varit hemma i Skärhamn. Hon såldes dock igen och hamnade i Syrien. REX, som kom till Klädesholmen 1973, gick till Italien.

Annars var det mest sälj detta år. Skärhamnarna CORTIA och SIWA såldes till Italien, FJORDSKÄR och MONICA till Panama, ELLINOR gick till Stockholm, THALASSA till Fjärran Östern. Dessutom förläste INSTÖ utanför Marstrand

Från Rönnäng såldes CARLTON till Libanon, GLIMFORS till Karibien och EMINENT till Panama.

Stockevik blev av med CARPE DIEM som såldes till Nya Guinea.

1975 köptes BERGÖN till Skärhamn liksom WESTÖN. De kom närmast från Holland respektive Finland.

COMET såldes till Panama, MARIANN till Gotland och SAMO till Syrien. SANDÖN förläste utanför Käseberga under januari.

1976 var det bara försäljningar att redovisa. Från Skärhamn försvann BETA till Donsö, VINGAREN till Edshultshall, MARINE till Göteborg, WESTBRIS till Gävle och SILJAN till Malta. Dessutom försvann FRATERNITE av Stockevik till Panama.

Under 1977 hände sig bara det att lilla Skärhamns-SAGA såldes till Göteborg.

1978 köptes två åldringar till Tjörn. BOKÖ (byggd 1892) och SYDKUST (ett trettiotalsbygge).

Men NAGARIA såldes till Kungälv, WESTVÅG till Blidö och BEPIE till Malmö. STELLAN hamnade i Jönköping dit hon dock inte kunde ta sig på sin storlek. SKAGERN förläste utanför Göteborg.

LAILA hittade en ny ägare i Simrishamn.

1979 köptes MISSOURI till Skärhamn. Hon hade tidigare hört hemma där som BOHUSÖ. Dessutom kom från Danmark SANTONI till Klädesholmen.

KUNGSTEN såldes under året till Simrishamn och den just inköpta SYDKUST till Libanon.

Av den sortens fartyg som här behandlats återstår nu BREEZAND-Skärhamn, ESTELLE-Åstol, GUNILLA-Skärhamn, JOMFRULAND-Kyrkesund, LINDA-Skärhamn, MISSOURI-Skärhamn, SANTONI-Klädesholmen, SAXEN-Skärhamn, SYLVAN-Skärhamn och WALLONA-Rönnäng.

Men det finns mycket annat på Tjörn. Nya stora ro-ro-båtar, tankers av olika storlekar, bulkfartyg mm. Om den utvecklingen kanske tiden är mogen att skriva om om 20 år.

Krister Bång



## Annons

Föreningen SVERIGES FLOTTA har med anledning av att det i år är 100 år sedan VEGA fullbordade sin resa genom Nordostpassagen givit ut ett temanummer med "arktisk" anknytning kallat VEGA-YMER 1880-1980.

Tidningen är avsedd att spridas även utanför Föreningen SVERIGES FLOTTAs vanliga krets och kan inhandlas direkt hos föreningen adress Birger Jarls gatan 18, 114 34 STOCKHOLM eller genom insättande av 15:- kr på dess postgiro 2158-4

Fotona nästa sida.

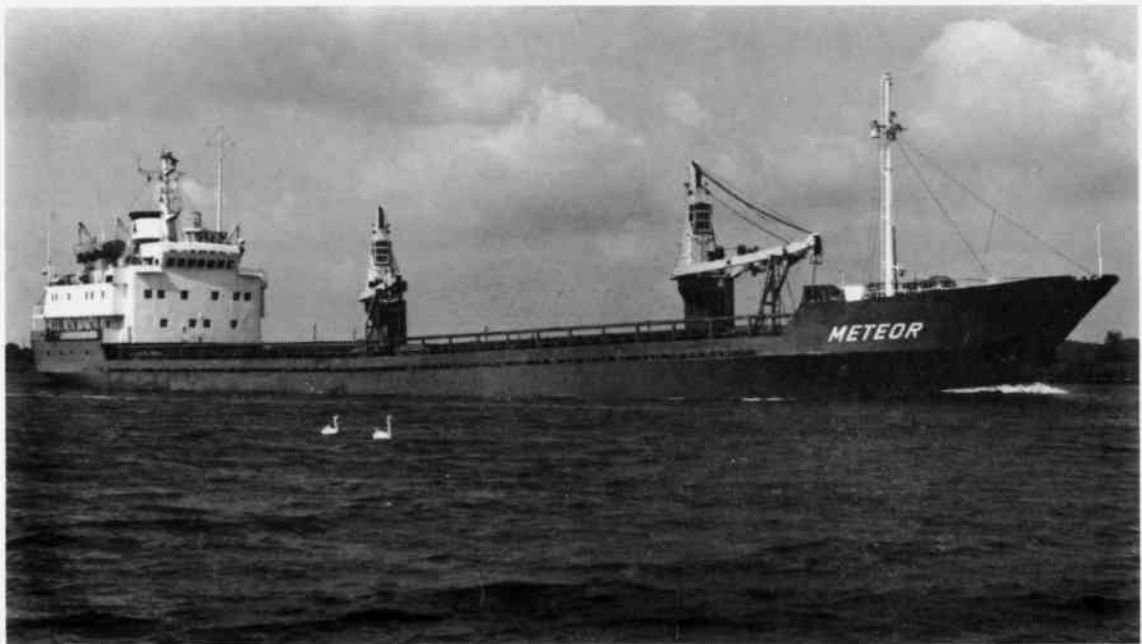
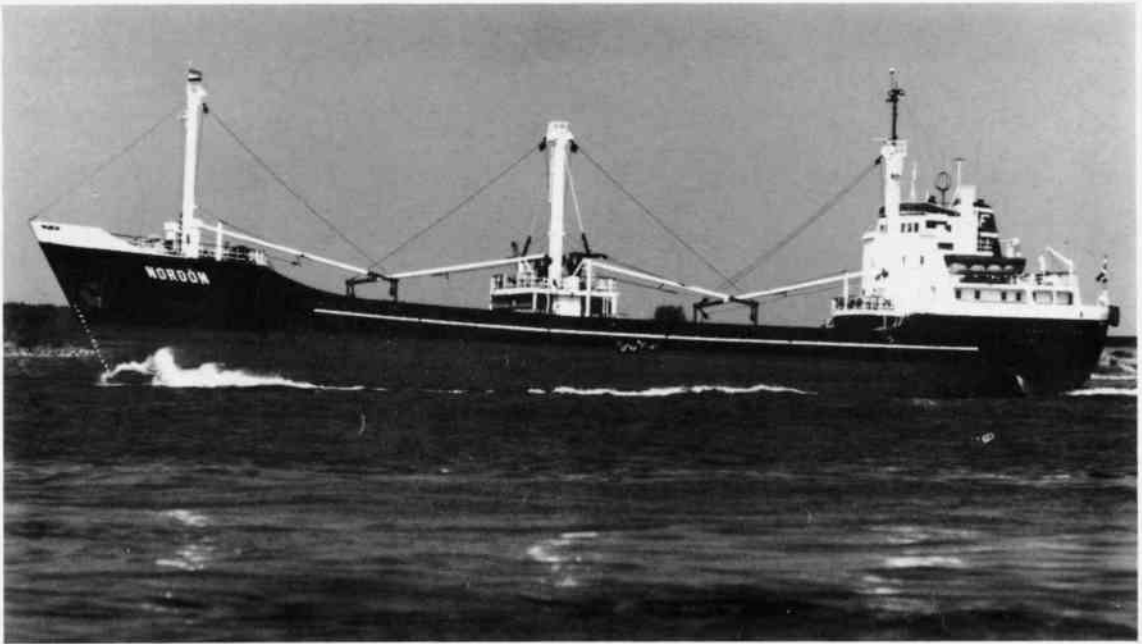
EN BUKETT AV DAGENS TJÖRNFARTYG

Överst: NORDÖN tillhörande Nordsjöfrakt är numera förlängd. Här ses hon i Holland före den operationen.

Mellan: METEOR av Skärhamn, som ägs av Rune Bengtsson m fl, lastar 4400 ton.

Nederst: VENERN av Skärhamn är ett av OT-Rederiernas specialfartyg för transport på Väner-Mälaren.

Copyright: Bertil Söderberg







## AB Nordsjöfrakt

Två unga män, Folke Patriksson och Göte Axelsson 23 resp 22 år gamla, reste liksom många andra skärhamnare till Holland för att köpa ett stålfartyg.

Tiden var våren 1963 och resultatet blev WILHELMINE på 440 tdw byggd 1949. Fartyget fick namnet SANDÖN.

Efter att ha seglat tillsammans med sina fäder i två år såldes SANDÖN till familjen Fager på Donsö. Nu döptes hon om till DONIA.

Det var dags att byta upp sig och dags för en ny utlandsresa men denna gång till grannlandet Norge. Med på denna resa fanns en ny delägare, Sven Karlsson, som var maskinist.

RINTO från Haugesund byggd 1959 och på 960 tdw blev det nya kapet. Även detta fartyg fick namnet SANDÖN.

Fem år senare förlängdes SANDÖN på Falkenbergs Varv och fick nu en lastkapacitet på 1265 tdw.

År 1971 på hösten inköptes CORTIAN från England. Hon var byggd på Lödöse 1962, lastade 1050 tdw och fick namnet försvenskat till CORTIA. Nya delägare var styrman Christer Levinsson 21 år från Skärhamn och sjökaptan Jan-Erik Kristiansson 24 år från Gerlesborg, vilka blev befäl på CORTIA.

Under 1972 bildades AB Nordsjöfrakt och partrederierna för SANDÖN och CORTIA bareboatchartade fartygen till Nordsjöfrakt.

År 1973 köptes två systerfartyg från Norge. Det var AKO och BLUE MOON singeldäckare byggda i Rostock 1968 resp 1967 och lastade 2250 tdw. Även denna gång utökades rederiet med seglande delägare nämligen sjökaptenerna Kenth Andersson, Mats Andersson, Uno Haraldsson, maskinist Roger Karlsson, alla från Skärhamn, styrman Thed Axelsson från Hamburgsund och skeppsmäklare Bo Langley från Göteborg. Fartygen fick namnet HOLMÖN resp NORDÖN.

CORTIA såldes till Italien våren 1974. I juli samma år skrevs kontrakt på ett 6000 tons nybygge på Falkenbergs Varv.

Natten till den 4 januari 1975 utbröt brand ombord på SANDÖN som då befann sig utanför Ystad på resa Helsingborg - Finland. Besättningen räddades men fartyget sjönk under dagen.

Under sommaren 1975 köptes ytterligare två fartyg. Ett av dem var hemmahörande i Finland men byggt på Sölvesborgs Varv 1961 till Myrstensrederierna med namnet FJAUGEN. Hon lastade 950 ton. Det nya namnet blev WESTÖN. Det andra fartyget var Ahlmarks BARKEN på 1860 tdw och byggd 1966. Hon var vid övertagandet registrerat i Holland. Fartyget fick namnet BERGÖN och gick in i en treårig charter för Bergtrans i Västerås.

1976 i februari köptes ytterligare ett fartyg, denna gång från Tyskland, nämligen RUGIA från Hamburg. Hennes nya namn blev TOFTÖN och med de här tre nya köpen har ytterligare några skärhamnspojkar blivit delägare.

Nybygget från Falkenbergs Varv var färdigt för leverans i december 1976. Det döptes till BREMÖN och var byggd med högsta isklass.

Under 1978 skrevs kontrakt med Öresundsvarvet på tre ro-rofartyg på 7000 tdw vardera. Det första fartyget döptes till BRITTA ODEN och levererades i januari 1979.

WESTÖN såldes i januari 1979 till Gunnar Sandberg i Bollebygd.

ANNA ODEN blev namnet på ro-rofartyg nummer två. Hennes dop och leverans skedde under april 1979. Sist i raden var EVA ODEN som lämnade Öresundsvarvet i september 1979.

Under tiden maj-augusti gjordes ombyggnader och förlängning av BREMÖN, TOFTÖN, HOLMÖN och NORDÖN vid Öresundsvarvet i Landskrona. Nya dödvikter blev BREMÖN 6900 ton, TOFTÖN 4500 ton samt HOLMÖN och NORDÖN 3000 ton.

Under juni 1980 såldes BERGÖN till Stockholm.

Nordsjöfrakt består idag av sju fartyg och har ett sammanlagt tonnage av ca 40000 tdw. Antalet anställda är ca 200 personer. Rederikon-toret ligger i Skärhamn.

## Kommentar

En kommentar till Gunnar Hedmans kommentarer: Om 8484 SPRING stod det att läsa i SST 20/1965. "Byggd 1875 av Thornycroft och var svenska flottans första s k stångtorpedbåt. 1893 ut-rangerades SPRING ur flottan och har sedan dess fört ett händelserikt liv innan hon som bogserbåt i Kristinehamn sjönk i Kristinehamn 1963. Som bogserbåt var SPRING på 35 brutto och hade

en maskin på 290 hk. Längden var 18 meter. I skeppslistan anges byggorten vara Ekensberg, varför konverteringen till handelsfartyg tydligen skett där."

Detta skrevs i anledning av att hon sålts för att huggas upp av AB Avfallsråvaror. Så blev ju inte fallet utan hon såldes vidare till lantbrukare Sixten Rudmalm i Åtorp för 2000 kr samt därefter till skeppare Ingemar Hansson, Båtskärsnäs och på honom är hon väl fortfarande registrerad.

Här är alltså en annan version av hennes början. Hedman tycks sväva något på målet genom att han skriver att "lustigt nog byggde Motala Verkstad året innan en bogserbåt med namnet SPRING"?

Om 8823 FALKEN kan man lämpligen läsa i tidsskriften SVERIGES FLOTTA nr 6 för 1967, där det finns en bild av FALKEN sjunken i Valparaisos hamn i vilken situation hon hamnade i efter i storm den 9 maj 1967 som alltså blev hennes öde.

Old Ship

Överst: BALTIC PRINT av Skärhamn är ett specialfartyg för transport av skogsprodukter. Hon ägs av Gustav Edvardsson m fl.

Mellan: SANTONI av Klädesholmen representerar en typ av danskybyggda paragrafere som blivit populära i Sverige. Dock finns inte så många på Tjörn. Foto: J C Lund

Nederst: INGER EXPRESS av Skärhamn seglar för Roto-Line men ägs av Knut Hermansson. Foto. Bertil Söderberg

## Gamla tidningar berättar

Bohusläningen tisdag 15 juni 1886

Från sjön

Slupen ELIDA, skepparen J P Olausson från Hamburgsund, lastad med mursten, sjönk i torsdags eftermiddag på Ramsö vid Hvaler-Öarna. Olyckan uppkom genom strömsättning. Besättningen bärgades.

Bohusläningen torsdag 17 juni 1886

Lysekilsskonerten BLENDA

på resa från Lysekil till Kiel, strandade i tisdags på morgonen vid Fredrikshamn, dit skonaren infördes med ångare.

Bohusläningen lördag 3 juli 1886

Hafvets offer

Natten till i onsdags förlorade Lysekilsgaleasen SPRINGAREN, kapten Olsson, och lastad med sten på väg till Tyskland, bästemannen G Gustafsson, som vid stopparens (?) tillsättandes å akterseglingsbommen omkom. SPRINGAREN inkom dagen derpå till Warberg för anskaffandet af ny man.

Bohusläningen 5 augusti 1886

Sjöfynd

Från Lysekil mottogs i tisdags Göteborgs-Posten en skrivelse med en inneliggande papperslapp, hvarå skrifna på engelska följande ord: "12 mars OREGON sjunker hastigt wid 40 gr bredd och 35 gr längd. Gud hjälpe oss alla..."

Bohusläningen tisdag 31 augusti 1886

Kullsegling och spilda menniskolif

Under den svåra stormen i fredags eftermiddag inträffade att fiskebåten FLYGARN, hemmahörande i Skärhamn i närheten af Klädesholmarne, på utsegling från Göteborg till hemorten med last af salt mm, stötte på grund å et skär wid Skalkorgarne, derwid båten fick ett hål i botten och kantrade. Fiskarerna Bernt Eliasson, Edward Hansson och Anders Johan Rutgersson samt flickan Augusta Johansson drunknade wid båtens kantring, hwaremot ynglingarne Alfred Pettersson och Adolf Johansson lyckades hålla sig fast i masten under lång tid och räddades slutligen ombord på briggen HELENA. Båten FLYGARN uppbergades sedermera till Warfvet Kusten, der den skall repareras, meddelade Göteborgs-Posten... (Senare meddelades även att en av ynglingarna hade fått tag på flickan, men måst släppa för att rädda sitt eget liv)

## Reg-nr.

Några kompletteringar till registerlistan.

- 6361 LAPPLAND blev omdöpt till PEGASUS. Hon torpederades den 15 september 1941 i en konvoj då hon befann sig utanför Cape Farewell samt sjönk slutligen den 17 september på pos 54°40'N, 29°50'W.
- 6377 SIGRID strandade den 18 april 1929 ca 150 m utanför Skanörs hamninlopp pr Kattvik-Skanör med makadam.
- 6414 REX förliste genom brand den 16 april 1923 i Nynäshamn.

Bohusläningen 25 januari 1887

Slupen FÖRSTEN liggande härstädes 24,45 regtons drägtighet lastar 1.248 centner (53 ton) tyngd gods, är i godt stånd. Köp kan avslutas med undertecknad före den 5:te nästa februari.

Hamburgsund den 19 Januari 1887  
Olof Andersson

Bohusläningen 10 mars 1887

Hafvets offer

Onsdagen 2 mars på qvällen kantrade - skrives från Fläskö till Handelstidningen - och sjönk jakten WIKTORIA skepparen Ingel Johansson, hwarwid skepparen tyvärr drunknade. De tre öfvriga ombord warande personerna lyckades komma upp i en på släp warande eka. Johansson hade under qvällen intagit en last färsk sill från wad, som är stående i Grund-sund. Wid utkryssningen derifrån kastades lasten och farkosten kantrade. Johansson, som var 53 år gammal, efterlemnar en sörjande hustru och son, dess bättre i god omständigheter. Han war en ordentlig och stilla person.

Bohusläningen 12 mars 1887

Skonerten PETRONELLA, förut tillhörigt rederi å Oroust, har nyligen af kapten Adolf Andersson inköpts för rederi i Strömstad. (Foto finnes från 1870-talet i Uddevalla Museum).

Bohusläningen 22 september 1887

Fartygsbyggare

Skutan JOSEFINA (138 reg-ton), f d en af Hichena, Seaton & Hichens stora blockskutor, finnes nu till salu. Botten, rundhult, master, inventarier, goda lämpar sig genom sin goda konstruktion att förbyggas, eller ändras till ångare eller pråm.

Vidare meddelar C J Andersson,  
Venersborg

Bohusläningen den 11 februari 1888

I anseende till dödsfall försäljes wid Skärhamn hemmahörande fiskejakten SELMA med tillhörande fullständiga inventarier. Berörde jakt, byggd af ek och furu på klink, mäter 27 fot i kölen, 42 fot öfver stäv och 15 fot största bredd, är i fullt sjövärdigt skick och får genast tillträdas. Sker ej försäljning under hand kommer jakten att utbjudas på auktion, som hålles wid Skärhamn den 28 dennes kl 11 fm. Närmare underättelser meddelas såväl af mig som skepparen Olaus Berndtsson i Skärhamn.

Röa och Stockevik den 8 februari 1888

J E Billström

Edmond Bäck, Malmö-Göteborg

6415 VR 4 såldes i december 1931 till Alf Mortensen i Oslo.

6422 LAVENS NR 79 var byggd som E O NO 9, d v s Erik Ohlsson Trävaru AB.

6439 LAVENS NR 95. 1950 anmäldes att pråmens sänkts vid Furusunds Varv samtidigt anmäldes att detsamma skett med

6441 och

6453

Old Ship