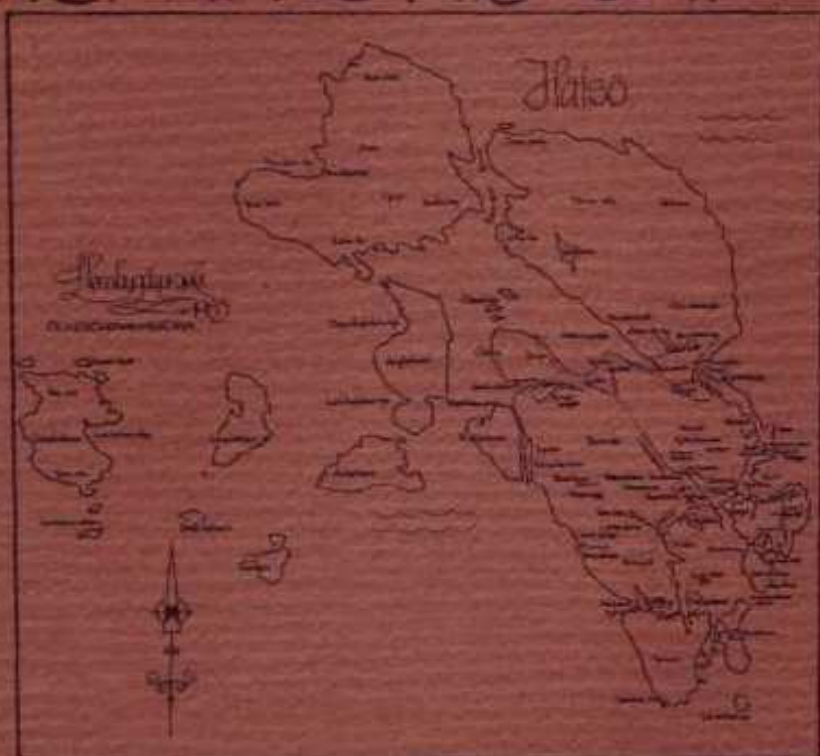


DELRAPPORT 10 (10)

Lembygdprojekt 1985

ÖCKERÖARNAS HISTORIA



Hälso — öns historia

MATERIALET ÄR INSAMLAT OCH NEDTECKNAT AV DELTAGARE
I STUDIECIRKLAR UTGIVET AV KULTURNÄMNDEN
I ÖCKERÖ KOMMUN I SAMARBETE MED
STUDIEFÖRBUNDET VUXENSKOLAN

Innehållsförteckning

Introduktion	3
ÖNS HISTORIA	5
Dialektala beteckningar till kartbild över Hälsö.....	6
En ovanlig potatis	14
Jord och jordägare	17
En gammal släktgård på Hälsö	30
Affärer 1886-1985	44
Caféer, pensionat och kiosker.....	54
Salterier.....	56
Småföretagsamhet	61
Kommunikation och service.....	62
"Skäret" – ett köpmanshus.....	65
Skolgången	79
Intervjuer och tidningsurklipp	100
FISKETS HISTORIA PÅ HÄLSÖ	108
Fiskets historia 1500-1985	110
Fiskarnas och fiskelagens organisation	170
Fiskemetoder	176
Fiskebåtar på Hälsö	179
Hamnar på Hälsö	221

"Fiskarminnen"	238
 VARVENS HISTORIA PÅ HÄLSÖ	 248
Petters Varv – kommunens äldsta	249
Båtbyggare arbeta för högtryck	252
Skarvyxa och drevjärn	260
Minnesbilder från Petters Varv	272
Båtar byggda på Petters Varv	279
Min far Gunnar Hansson	282
J. W. Bergs Varv & Mek. Verkstad AB	285
Båtar byggda på Bergs Varv	323
Trafikaktiebolaget Öckerö Skärgård – TÖS	327
Livet på varvet	332
Varven – centrum för studieverksamhet	351
Fiskebåtar av trä	354

Introduktion

Under hösten, vintern och våren 1984-85 har Hälsöbor träffats och i cirkelform dokumenterat öns historia, fiskets historia och varvens historia. Vi har utgått från erfarenheter, minnen, sägner, intervjuer, fackmanna medverkan, foton och olika dokument.

I cirklarna "*Hälsös historia*" och "*Fiskets historia*" har följande personer deltagit: (bakre raden fr.v.) Stig Olofsson, Sture Olofsson, Nils Nilsson, Henry Olofsson, samt (främre raden fr.v.) Hilmer Jansson, David Olausson, Arne Hermansson, Hilmer Zachrisson. Bertil Gustafsson, Sture Gustafsson, Bengt Hansson och Gösta Olausson saknas på bilden.



I cirkeln "*Varvens historia*" har följande personer deltagit (fr.v.) Walter Berg, Tore Magnusson, Anita Steiner, Östen Berg, Olle Johansson, Karl-Erik Backman, Per Pettersson, Folke Olofsson, Gunnar Hansson, Ingegerd Rönnbäck. Eisten Sjödell och Bengt Hansson saknas på bilden.



Vi riktar ett särskilt tack till Daniel Fransson, Signhild Martinsson, Karl Magnusson, Ingvar Jansson, Magnus Jansson, Torsten Pettersson och Johannes Johansson som givit oss värdefulla bidrag till materialet. Vi tackar också alla Hälsöbor som lånat ut sina fotografier.

Stig Olofsson

cirkelledare öns och fiskets historia

Eisten Sjödell

cirkelledare varvens historia

Dialektala beteckningar till kartbild över Hälsö

Holmar och skär

Tjölmen	Anges som Koholmen i diverse handlingar. Snarast sammandragning av <u>Keholmen</u> .
Lelle Bôrhôlmen	Tidigare namn: Borholm, Börkholmen. Nu: Bårholmen. Namnet troligen av att det fanns förtöjningsringar ner borrade i berget på St. Bårholmen.
Småhölma	
Skägghölmen	Namnet möjligen efter någon lavvegetation, <u>skägg</u> .
Gula Skärt	Täckt av gul sedum.
Skudeskär (x)	Möjligen tilläggsplats för skutor.
Trôllhölmen	
Trôllhölmeskära	
Limmeskära	Det vitkalkade (limmade) skäret.
Ôddeskära	
Röskär	
Basthölmen	Gammal badplats.
Basthölmskärt (x)	
Bure	Namnformer: Burön (1673), Bårön (1762). Av ett fornsvenskt ord för <u>bod</u> .
Änghölmen	
Äxhölmen	Möjligen av <u>äxa</u> = reta, uppegga.
Langhölmen	
Linnhölmen	Av <u>lind</u> - trädslaget?
Bratthölmen	
Fånôtta	"Något som intet duger till".

Berg, bergsformationer, klyftor m.m.

Bänkera	Bänkliknande avsatser vid sjön.
Smala däck	Smal avsats vid havet.
Brea däck	Bred bergsavsats.
Västerberg	Öns högsta punkt i väster.
Kacken	Stor sten på västsidan av Västerberg.
Bröggeberget	Traditionen utpekar detta som plats för spökerier.
Ôdden	
Stuve äne	Stuvös nordvästligaste punkt. Stuvö, tidigare Stufön, av <u>stuv</u> = något stympat eller avhugget.
Stuve vale	Stuvös högsta punkt.
Väster tränge	Smal passage (bergsklyfta), där korna leddes till bete i Korskära.

Mellom tränge
 Nolevaln
 Hôvet
 Tereses odde
 Berget
 Bratten
 Bure sadel

 Bure hôve
 Bure klämma
 Swarte bratt

se ovan
 Hälsös högsta punkt.
 Huvud = mot sjön utskjutande, hög bergsudde.
 Här bodde Terese och John Jansson.
 Bergsryggen mellan Kwia och Gålekiln.

 Namnformer: Burö sadel, Burö sadle. Bergets profil liknar en sadel.

Sund, vikar m.m.

Småsunna
 Gålekiln
 Tjölmeviga och
 Tjölmesunn (x)
 Tröllhölmesunn
 Västrängskiln
 Kovat
 Buresunn
 Röskärsbokta
 Stuve sunn
 Trandammen
 Kwia
 Langa viga
 Sunnt (x)
 Boviga
 Stora Bureviga
 Stora Änghölmsviga
 Lella Änghölmsviga
 Linnhölmsviga

Gamla hamninloppet.
 Kilen vid Gåln, den gamla byn på Hälsö.

 Av Tjolmen.

 Vadställe för överfarten med korna vid betet på Burö.

 Bukten vid Röskär, mellan Stuvö och Hälsö.
 Nuvarande fotbollsplanen. Tidigare öppet vatten.
 Troligen plats för en "grumsedamm" från ett trankokeri.
 Uppankringsplats för fiskeflottan t.o.m. 1930-talet.

 Tidigare sundet mellan Bastholmen och Hälsö.
 Av bod?

Intag, ängar, åkrar m.m.

Portugatt

 Gröne backe
 R_ibacken

 Vättnebacken (x)

 Kobacken (x)
 Västräng

Intag. Tidigare namnform: Portugat. Av "portöga", smalt inlopp från sjön.

 Andra namnformer: Röbacken, Rybacken. Möjligen av ria = hässja hö.
 Vättne = vattensamling, som uppstått av ur jorden framkvällande vattenådror.
 Betesmark.
 Ängsmark på öns västra del.

Råmpa	Ordets innebörd är "slut", i detta fall troligen på den odlingsbara jorden.
Gäbet	Intagsområde, triangelformat, med sin längsta sida ut mot Västrängskiln.
Kôrskära	Intag, som möjligen fått namn efter sin sjöstjärneliknande form. Sjöstjärna = <u>korsfisk</u> .
Lerbacka	
Österslätt	Slättmark sydost på Stuvö.
Stuve backe	Backe norr om nuvarande fotbollsplanen.
Intaget	Jordbruksmark mellan Stuvö och Hälsö.
Dammen	Mark, under vatten vid högvattenstånd.
Bindes äng (x)	Benjamin Gustafssons (Bindes) äng.
Martins äng (x)	Martin Nilssons äng.
Krockebacken	Namnet av <u>krock</u> , ett allmänt nöje förr i tiden.
Gärt	

Stenrös m.m.

Skräddarema <u>ln</u> (x)	Traditionen nämner detta som en plats där en skräddare rösats.
Tröllhöl <u>m</u> estena	Stenmal mitt emot Trollholmen.
Rönneva <u>ln</u>	Här växte gott om rönnar.
Wide stenma <u>ln</u>	
Häxestenma <u>ln</u>	Uttekades som plats för spökerier.
Söre rö <u>st</u>	
Nole rö <u>st</u>	

Dammar och brunnar

Vättnebrunn (x)	En stor del av öns befolkning hämtade vatten här. Brunnen höll alltid vatten även vid torka.
Västerbergsdamma	
Kattedammen	
Petters damma	Dammar på Petter Anderssons mark.
Gå <u>l</u> ebrunn (x)	Brunn i Gåln, Hälsö gamla by. Annat namn: Nolebrunn.
Näckrosdammen	
Ängebrunn	

Vägar m.m.

Järntôrget	Knutpunkt för tre vägar på centrala Hälsö.
Larses l <u>i</u>	Efter Lars Claesson, som bodde här.
Västrängsl <u>ja</u>	

Stuvelia

Bryggor, hamnar m.m.

Stuveplan (x)	Byggdes av Axel Carlsson. Salteri från 1890-talet till 1920-talet.
Välänne	Plats för landtagning av landvadar.
Hannlarns plan	Handlande Axel Carlssons brygga.
Sallys krage	Fiskebåten "Sallys" torkställning för fiskeredskap.
Blinntarmen	Södra hamnpiren i nuvarande hamnen.
Hanssons plan (x)	
Ångbåtsbrygga (x)	

Bybebyggelse

Norstan	Nordöstra bebyggelsen på Hälsö.
Gåln	Centrala bebyggelsen på Hälsö. Byn.

Enskilda boställen

Skärt	Johan Anderssons handelshus.
Båssen	Av Båtviken?
Krogen	
Klämma	
Erikes bo	

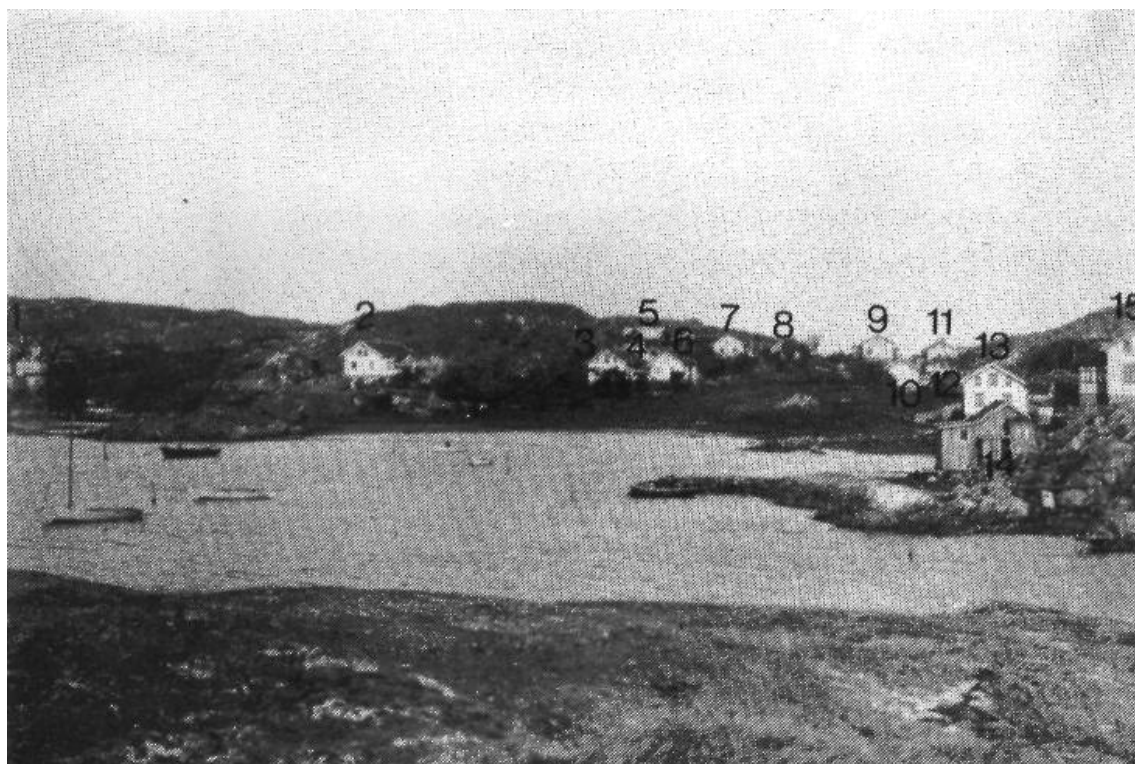
Teckenförklaring

En punkt under ett 1 innebär "tjockt" 1.
 o = det Bohusländska dialektala "ö"-ljudet.
 _ = lång vokal.
 (x) = Nu ej synligt.

Uppgifterna har delvis hämtats ur:

Ortnamnen i Göteborgs och Bohus län. 4, Ortnamnen i V. Hisings härad. (1936).

Göteborg: Dialekt- och ortnamnsarkivet.



Gåln och Gålekiln (nuvarande Hälsö hamn) från sydöst med husägarnas namn. Foto från omkring 1920.

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| 1. Justus Nilsson | 8. John Eliasson |
| 2. Johan Olausson | 9. Petter Andersson |
| 3. Herman Olofsson | 10. Otto Jansson |
| 4. Albert Johansson | 11. Alfred Andersson |
| 5. Oskar Olsson | 12. Oskar Olofsson |
| 6. Bernadina Andersson | 13. Bernhard Scherman |
| 7. Benjamin Gustavsson | 14. Max Johanssons uthus |
| | 15. Kristian Rutgersson |



Gåln på 1910-talet.

- | | |
|----------------------|-------------------------|
| 1. Otto Jansson | 9. Anders Scherman |
| 2. Gustaf Olsson | 10. Johan Jakobsson |
| 3. Oskar Andreasson | 11. Albert Olausson |
| 4. August Gustafsson | 12. John Jansson |
| 5. Lars Claesson | 13. Edvard Nilsson |
| 6. Karl Jansson | 14. Alfred Kristiansson |
| 7. Martin Nilsson | 15. Bernhard Scherman |
| 8. Axel Berndtsson | 16. Herman Olofsson |
| | 17. Bernadina Andersson |



Kwia på 1920-talet.

1. Zacharias Olsson

2. Magnus Ludvigsson

3. Lars Claesson

4. Albert Johansson

5. Oskar Olsson

6. Karl Karlsson

7. Albin Gustafsson

8. Oskar Andreasson

9. Albert Johansson

10. Missionshuset

11. Godtemplarlokalen

12. Petter Pettersson

13. J. W. Berg

14. Gustaf Benjaminsson

15. Otto Olofsson

16. Anders Korneliusson

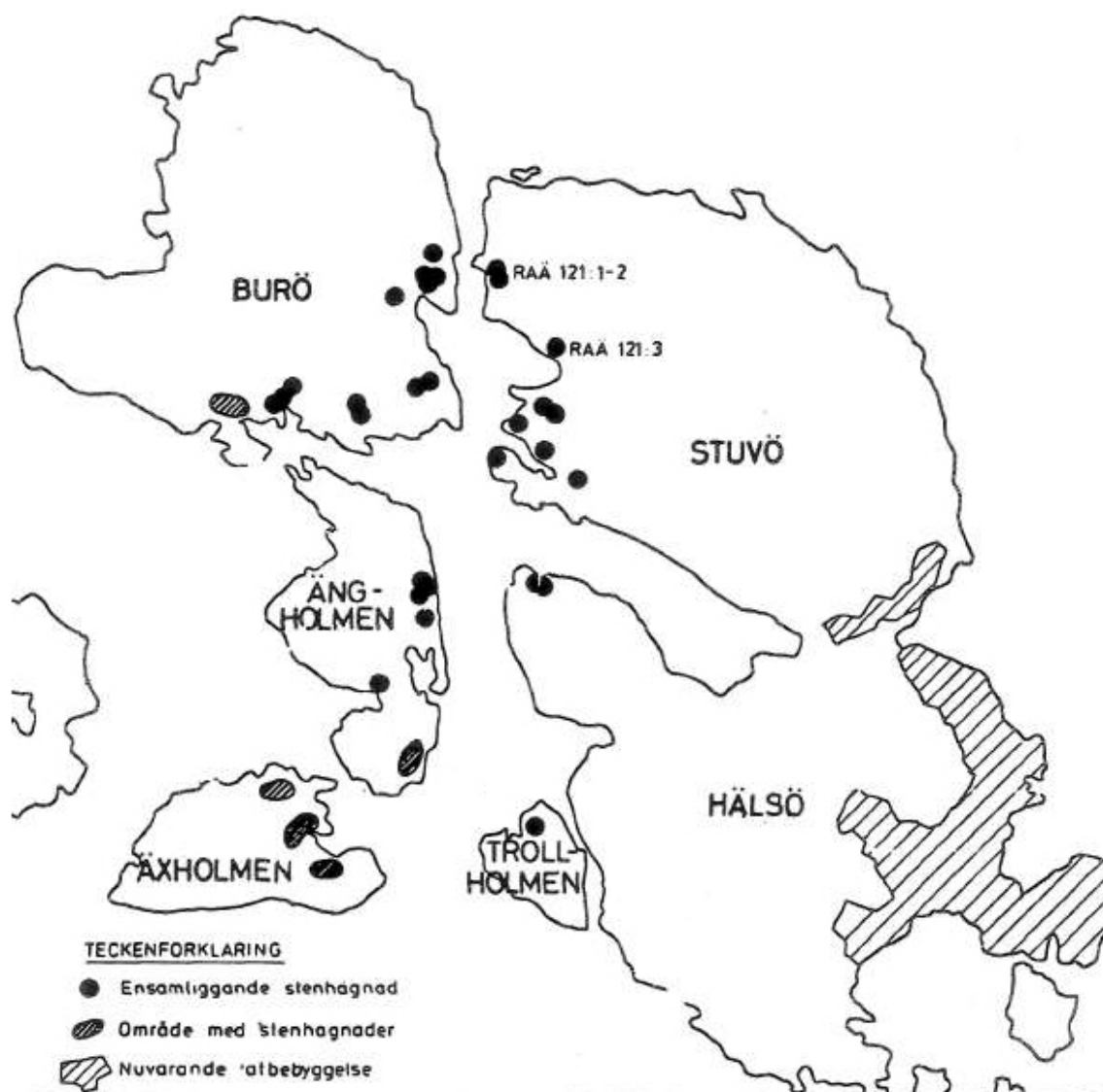


Fig 2. På holmarna kring Burösund finns ett stort antal stenhagnader, såväl ensamliggande som samlade i grupper. Efter ekonomiska kartan i skala 1:10 000.

I samband med arkeologiska utgrävningar år 1974 inventerades dessa forna boplatser, sannolikt härrörande från 1400- och 1500-talen. Boplatserna som är numrerade utgrävd-
es och man fann då diverse föremål som t.ex. porslinskärvor spik, m.m. Utgrävning-
arna utförda av Göteborgs arkeologiska Museum.

En ovanlig potatis

Pigan hade gått hem, och morfars mor Anna-Lisa var ensam kvar i potatisåkern på "Gröne Backe" ¹ för att avsluta dagens arbete. Då hon stod där böjd över hackan fick hon se ett mörkt föremål i jorden. Hon tog upp det och torkade av jorden. Föremålet var en armring med ornament och det var mörkbrunt till färgen. Hon stoppade ner det i förklädesfickan och fortsatte arbetet.

När hon kom hem tog hon fram ringen, tvättade den och lade den på en hylla. Ringen låg där utan att någon tänkte så mycket på den ända tills en badgäst uppmärksammade upphitterskan på att den borde lämnas in till museet.



Anna-Lisa Johannesdotter som fann guldarmbandet från vikingatiden.

Fotot från omkring 1910.

¹ "Gröne Backe" kallas ängen som sluttar ner mot vägen söder om Frida och Fredrik Klars fastighet.

En annan version, som tecknats ned, gör gällande att barnmorskan hade förrättning hos mor Anna-Lisa och då fick se att ett av barnen satt på golvet och lekte med armringen. Hon förstod att den var värdefull och uppmanade Anna-Lisa att lämna in den till museet.

Vintern efter det att ringen lämnats in var morfars far, Olaus, i stan (Göteborg) för att handla förnödenheter hos Hagbergs, där han brukade få kredit fram till dess vårfisket började. Men denna gång sade Hagberg: *"Inte behöver du väl kredit, Olaus, du är ju välställd till kassan. Anna-Lisa har ju fått 100 riksdaler i hittelön för en guldarmring från vikingatiden, läste jag i tidningen."*

Vid samtal med arkeolog Jan-Erik Sjögren vid Arkeologiska Museet i Göteborg framkom att armringen troligen är från 800- eller 900-talet. Ornamentet på ringens framsida har likhet med fynd från Gotland och sydöstra Sverige. En kopia av armringen finns utställd på Arkeologiska Museet i Göteborg. Originalarmringen finns utställd på Historiska Museet i Stockholm, inventarienummer SHM 3792.

Ett stort tack till antikvarie Jan Sjögren för översänt material.

Bohuslän	Inv. nr. 18877
Västra Hisings hd	Armring av guld
Öckerö sn	Helsö



Fig. 240. Armring af guld. Helsö i Öckerö sn. $\frac{1}{2}$.

71. Öckerö socken.

981. I en åker på den lilla, N. om Öckerö belägna **Helsö** har man funnit:

En sluten *armring* af *guld*, här afbildad, fig. 240, i full storlek. Ringen består af två delar: en främre, bred och ornerad del samt en bakre, bildad af en fin, oprydd, något kantig ten. De båda delarna äro förenade med hvarandra genom en temligen

¹ »Fynd från stenaldern på Hisingen» af W. Berg i »Bidrag till kännedom Göteborgs och Bohus fornm. och hist.», band 1, sid. 137.

Berg anser, att dessa skärfvor äro affall vid tillverkning af flintredskap.

Illustration: Montelius, Oscar (1874-1894). *Bohuslänska fornsaker från hednatiden*.

Film nr C 493 (B 4871)

Armring av guld.

Originallet i Statens historiska museum, inv. nr. 3792.

Avgjutning i Göteborgs arkeologiska museum, inv. nr. 18877.

Jord och jordägare

Biskopen i Oslo, Jens Nilsson, visiterade i april 1594 Björlanda kyrka och eftersom Öckerö socken vid denna tid var annex till Björlanda omfattar visitationsprotokollet också ett omnämnande av Hälsö.

*"I vester 1 strig til synder fra Biørkøen 2 pilskud ligger en øe
kallis Hellisøen, der imellum er it sund kallis store Karlsund.
Der er skiblaab i synder och nord hen ad Oddeuald och Oslo.
Er en gaard paa samme ø heder Hellesøen liggendis nedre ved
vandet på den østre side. "*

(I väster ett streck till syd från Björkö på två pilskotts avstånd ligger en ö, som kallas Hälsö. Däremellan är ett sund, som kallas Stora Kalvsund. Där är farled i söder och norr till Uddevalla och Oslo. På samma ö finns en gård, som heter Hälsö och ligger nere vid vattnet på den östra sidan).

Bosättningar på Stuvö

Om Jens Nilssons uppgifter om bebyggelsen på Hälsö är en av de tidigaste i skrift har andra författare, till exempel Axel Emanuel Holmberg i *"Bohusläns historia och beskrivning"* (1867) pekat på andra och tidigare bosättningar på i första hand Stuvö.

"Vidare ser man på stranden af ... Stufön många fyrkantiga

stensättningar eller tomtningar, dem alla tillskrifva vikingatiden, men somliga tro vara befästningar och andra åter grundvalar efter hus. Sannolikt är de lemningar efter något fiskläge, som stått här i forna tider".

Arkeologiska undersökningar, utförda i samband med byggandet av Burövägen, pekar på 1400- eller 1500-talet.

Erik – den förste bonden

Den gård, som Jens Nilsson nämnde, låg vid östra kanten av Gåln på den äng, som bildade Gålekilns fortsättning mot norr. Marken har brutits någon gång mellan 1528 och 1544. I ett norskt jordregister från 1528 saknas skattskyldiga män på Hälsö, men 1544 finns vår första namngivna bonde, Erik, upptecknad i jordeboken. De första namngivna Hälsöborna finns således i jordeböckerna, där statsmakten förtecknade ägornas omfattning och deras skatteförmåga. Från tiden före freden i Roskilde 1658 finns uppgifter, som visar på en mycket begränsad befolkning på Hälsö. Eftersom ön alltid har räknats som ett halvt mantal är det heller inte särskilt märkligt med den sparsamma bosättningen. Mantalet var måttet för jordens förmåga att belastas med skatt och ett helt mantal sågs som den areal, som skulle kunna försörja en bondefamilj och ge tillräcklig avkastning för en normal beskattning. Egentligen höll Hälsö således aldrig måttet ens för en enda bonde.

Elling gav ön nytt namn

Först en bit in på 1600-talet har den skattskrivna befolkningen passerat lägsta tänkbara

nivå, och 1614 ger ägoförteckningen tre namn: Elling, Erik Ellingsson och Joen Hansson. Elling torde ha varit en man av ett visst inflytande, eftersom ön under hans tid till och med bytte namn och kallades Ellingsön (1614-25). Tidigare beteckningar är: Hellyszön, Heillisöo och Hellissöe och efter Ellings tid finns namnformerna Hellesö, Hällessöo, Helliezöo, Hällssiö, Hällsö och Hällesö. Alla namn, förutom Ellingsön, är olika variationer på ett tema, som har sitt ursprung i det gammalsvenska ordet häller, som har betydelsen "klippåla under framskjutande bergskant".

Lägre skatt

Hälsö under svenskt styre var ett halvt mantal skattehemman, som 1671 förändrades till ett kronohemman. 1762 blev ön återigen skattejord. Kronohemmanet tillhörde staten och fick brukas av åbon, den som för tillfället bodde på platsen, medan skattejorden var friköpt. Enligt den av Nathan Odenvik i *"Öckerö socken"* (1957) nämnda jordrannsakingen på öarna 1662 har Hälsö också räknats som krono- och skattehemman samtidigt. Av intresse i jordrannsakingen från 1662 är den försiktiga beräkningen av öns skatteförmåga. De, som upprättade förteckningen, föreslog en nedsättning av den ordinarie skatten.

Befolkningen ökade

Trots fattigdomen ökade befolkningen på ön efter införlivandet med Sverige, och 1670 tar mantalslängden upp fyra namn: Hans Svensson, Torger Jonsson, Olof Jonsson och Jon Hansson. Med Torger Jonsson kommer vi in på fastare mark och om det kan finnas en viss osäkerhet kring en del av de tidigare nämnda kan man om Torger Jonsson säga, att han ingår i många släktförteckningar för de äldre släkterna på Hälsö. Torger levde

mellan 1626 och 1701 och representerar bland annat den elfte generationen bakåt från författaren av dessa rader. I **tabell I** finns en sammanställning över åborna på Hälsö vid ett antal tillfällen fram till och med 1748.

Tabell I

År	Nämnda i mantalslängd eller dylikt
1544	Erik paa hellysön
1568	Olof
1614	Elling, Erik Ellingsson, Joen Hansson
1626	Gårdsmän: Erik på Hälsö Hus- och ödegårdsmän: Torre, Sven
1630	Backsittare, husmän som inte har hus: Sven
1634	Sven Husmän och strandsittare: Jon
1642	Svend Fattiga husmän, strandsittare: Jon, Tore
1657	Jon, Sven
1670	Hans Svensson, Torger Jonsson, Olof Jonsson, Jon Hansson
1682	Hans, Torkil, Torger (mantalslängd)
1693	Anders, Torger Jonsson, Anders, Hans
1709	Anders, Lars Helgesson, Lars Torgersson, Anders
1724	Tore Börjesson, Lars Helgesson, Lars Torgersson, Torger och Sven
1734	Tore Börjesson, Lars Helgesson, Lars Torgersson, Sven Andersson
1748	Gabriel Andersson, Magnus Persson, Hans Larsson, Sven Andersson

Marken friköptes 1762 blev, som tidigare nämnts, Hälsö återigen skattejord och hugade spekulanter kunde friköpa marken. De fanns. I tillgängliga handlingar från Martin Nilssons släktarkiv finns köpehandlingar just för året 1762 för "*åboen, Bonden Gabriel Andersson*" och "*åboen, Enkan Anna Carlsdotter*", som vardera friköpte ett åttondels mantal "*af efterskrevne Cronohemman uti Götheborgs och Bohus Län, Wäster Hisingen och Öckrö Sockn; nemligen; Hellesö*". I köpehandlingen anges Hälsö som skyldig att betala "Landskyld" till Öckerö kyrka med två öre silvermynt och som reservhemman vid "Bohus Läns Dragone Regemente". Indelningsverket fungerade ju fortfarande.

Inköpspriset var tjugofem daler två öre silvermynt och i köpevillkoren finns inskrivet kronans rätt att i första hand återköpa jorden om den utbjöds till försäljning utom släkten. Anna Carlsdotters köpebrev finns bifogat denna redogörelse.

Lagfart efter tre upprop

I det nilssonska släktarkivet, som inleds med en handling från 1758, finns åtskilliga utdrag ur det så kallade "uppbudsprotokollet". Uppbuden hölls på tingen och innebar, att ett jordförvärv skulle anmälas inför rätten tre gånger. Om inga klagomål anfördes vid de tre uppropen, fick köparna därefter lagfart på sitt förvärv. Ett exempel kan hämtas från 1796, då "Laga Sommaringet" hölls i Kongelf i maj. Då hade Nils Bengtsson och hans hustru Elisabeth Olofsdotter på Hälsö köpt ett åttandedels mantal av Elisabeths mor Annika Svensdotter och de fyra systrarna Brita, Anna, Olena och Maria Olofsdotter. Priset hade ökat sedan 1762. Nu kostade mantalsdelen fyrahundra trettiofem riksdaler. För att Nils Bengtsson och Elisabeth Olofsdotter skulle bli lagfarna ägare till den köpta jorden uppropades köpet på tingen således "31 Maji 1796", "8 Novembr. 1796" och "21 Februari 1797". Först därefter, 5 april 1798, utfärdades fastebrev av tingsrättens skrivare Stiernecreutz. Den omständliga proceduren med uppbudsprotokollen fortlevde länge. När Olaus Nilsson och Ingrid Torgersdotter köpte ett tjugofjärdedels mantal av sina släktingar 1822 tog det halvtannat år innan de hade fått sitt fastebrev utfärdat av lagmannen och häradshövdingen Johan Palm vid häradsrätten på Bärby.

Jorden skiftades i sex delar

Antalet jordägare på Hälsö var fortfarande mycket begränsat vid denna tid. Sammanlagda antalet invånare var också mycket lågt, exempelvis trettiofem stycken 1835

(siffran kan avse antal skattskyldiga). Oftast innehade man ett åttondels mantal och eftersom ön endast utgjorde ett halvt mantal var ägarna oftast fyra. **Tabell II** visar öns ägare vid ett antal tillfällen från 1722 och in på 1860-talet.

Tabell II

År	Ägare till ön
1772	Gabriel Andersson (1/8 mantal), Magnus Persson (1/8), Hans Larsson (1/8), Anders Svensson m.fl. (1/8)
1776	Anders Olsson (1/8), Hans Magnusson (1/8), Hans Larsson (1/3), Olof Eriksson Grotte (1/3)
1730	Anders Olsson (1/8), Hans Magnusson (1/3), Anders Hansson (1/8), Olof Eriksson Grotte (1/8)
1798	Anders Olsson (1/3), Olof Hansson (1/8), Anders Hansson (1/3), Nils Bengtsson (1/8)
1810	Anders Olsson (1/8), Hans Andersson (1/8), Henrik Andersson (1/16), Ola Ingelsson (1/16)
1830	Olaus Andersson (1/16), Gabriel Claesson (1/16), Olof Hansson (1/8), Hans Andersson (1/8), Olaus Nilsson (1/8)
1861	Olena Paulsdotter (1/16), Gabriel Claesson (1/32), Olena Johannesdotter (1/32), Olaus Larsson (1/8), Johannes Hansson (1/8), Olaus Nilsson (1/8)

Bilden förändrades helt 1866. Då förrättades laga skifte på ön och den stundtals förvirrade ägarbilden hyfsades. Vid ett ägodelningssammanträde 20 december detta år *"blef detta laga skifte till wederbörandes efterrättelse fastställt"*. Hälsö indelades i sex enheter och öns gränser fastställdes. Till Hälsö hörde Burö, som skiftades ut på samtliga sex delägare, Ängholmen, Långholmen, Äxholmen, Lindholmen, Fånyttan och Bratt-holmen. Samfällid mark förblev området på östra Hälsö från Skäret i norr till Bast-holmen i söder. Inom samma område finns för övrigt Hälsös enda samfällida mark fortfarande kvar förutom vissa vägar på andra delar av ön. Vid tiden för laga skiftet fanns endast ett tjugotal hus på Hälsö. Var de låg och vem som ägde dem visas på den bifogade kartbilden. Hälsös första egentliga inbyggare bodde som tidigare nämnts i

Gåln och fortfarande var bebyggelsen koncentrerad i öster och sydöst. Man aktade sig noga att göra intrång på jordbruksmarken och husen förlades så nära bergsbranterna som möjligt. Det skall sägas, att i några fall är de angivna namnen på husägarna ett antagande - men ett rimligt sådant, eftersom kursdeltagarna haft tillgång till ett gott källmaterial.

Ägorna splittrades upp

Den samlade ägobilden förändrades snabbt och vid sekelskiftet 1900 hade uppsplittringen börjat på allvar. Ägorna blev allt mindre och antalet delägare allt större. Detta kan visas genom följande sammanställning av jordägare på Hälsö, hämtad ur häradsrättens protokoll från ägodelningssammanträde 1909:

Hälsö 1:2 (1/8 mantal)

Alfred Kristiansson (1/64), Johan Otto Olausson (1/64), Olle Albert Olausson (1/64), Bernhardina Olausson (1/64), Anders Scherman (1/16).

Hälsö 1:3 (1/16 mantal)

Benjamin Gustafsson (1/64), Olaus Aug. Gustafsson (1/64), Olle Petter Andersson (1/64), Alfred Bernhard Andersson (1/64).

Hälsö 1:4 (1/8 mantal)

Martin Nilsson (1/12), Nils Petter Olausson (5/144), Olle Benjamin Andersson (1/144).

Hällsö 1:5 (1/8 mantal)

Magnus Olausson (13/168), Otto Jansson och Johan Jansson(1/84), Inga Karolusdotter (1/84), Martin Olaussons omyndiga barn (1/252), Edvard Olausson (1/252), Berta Olofsdotter (1/252), Albin Konstantin Johansson (1/504), Alexander Konrad Adolfsson, Helena Olausson, Olof Bernhard Ludvigsson, Karl Johan Bergelius Berndtsson och Amanda Konstantia Johansson (5/504).

Hällsö 1:6 (1/32 mantal)

Lars August Klasson (1/64), Olle Magnus Ludvigsson (1/64).

Hällsö 1:7 (1/32 mantal)

Simon Ludvigsson (1/96), Axel Berndtsson (1/384), Ernst Alfred Johansson (1/384), Kristian Johansson (1/384), Jenny Gustava Gustafsdotter och Viktoria Jakobina Gustafsdotter (1/384), Otto Celindus Olofsson (1/384), Zacharias Leonard Olofsson (1/384), Gustav Oskar Olofsson (1/384), Samuel Kristiansson (1/384).

När den samfällda strandplatsen skiftades 1907-08 på ett fyrtiotal delägare hade Hällsö börjat få sin nuvarande struktur med ön splittrad på många ägare med litet jordinnehav. I modern tid är Öckerö kommun den störste jordägaren efter omfattande inköp, bland annat i samband med framdragningen av vatten och avlopp till nordöarna.

Fastigheterna hade egna namn

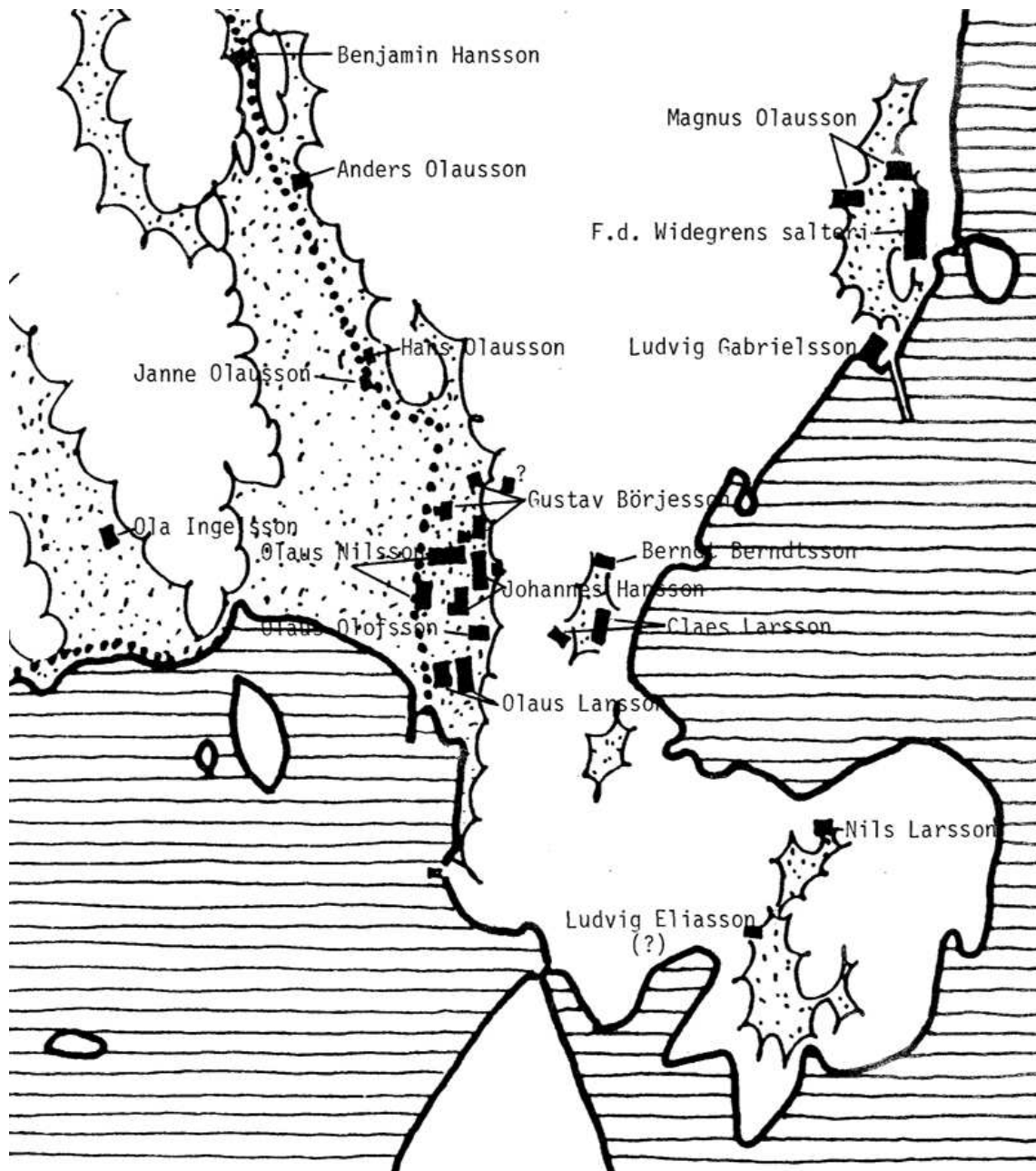
Till sist en detalj av kanske ett visst intresse för i varje fall äldre hälsöbor. I mantalslängden för 1922 finns de flesta fastigheterna uppräknade med ett eget namn: Lyckhem, Trevnaden, Fridhem, Polhem, Klinten, Gustafsberg, Annero, Elisabetshem, Gustafsvik, Rosendal, Gerhardsberg, Augustenborg, Almeborg, Utsikten, Röbacken, Rosenberg, Sund, Anneborg, Linnea, Magnusberg, Röskär, Skolhuset, Klippan, Viken, Solliden och Båtsviken. Ett betydligt trivsammare sätt att beteckna en fastighet än de nuvarande opersonliga gatunamnen!

Mantalslängd, Hälsö 1779

Olof Eriksson Grotte, måg Bernt, dr. Börje och Olof, pig. Anna. Svärmoder Anna.	1/8
Anders Olsson, dr. Anders. Svåg. Erik, pig. Ingeborg.	1/8
Hans Magnusson, bröd. Bernt och Olof, syst. Maret. Föräldrar Magnus och Anna.	1/8
Anders Hansson, dr. Jakob och Lars, pig. Kerstin. Föräldrar Hans och Ingeborg.	1/8
Carl Svensson, dr. Olle.	

Mantalslängd, Hälsö 1795

	<u>Mantal</u>	<u>Fönster</u>	<u>Förmögenhet</u>
Olof Grotte, dr Nils och Hindrik, döttrar Olena och Elisabet.	1/8	5	Silverur
Anders Olsson, söner Gabriel och Torger, dr. Carl, dot. Anna.	1/8	4	
Olof Hansson, dr. Lars, styvmoder Laurina.	1/8	3	Utfattig
Anders Hansson, son Hans, dot. Olena.	1/8	5	Silverur
Carl Svensson. son Sven, dr. Anders.		3	
Lars Andecsson, pig. Bengta.		3	
Hults Salteri: Bokhållare Hans Kinman, pig. Anna, tunnbindare gesäll Lars Rogström och Niclas Pilgren			Silverur



Hälsö vid tiden för laga skiftets genomförande 1866.

Skulle och förberörde *hvarman* på hvarjehanda
sätt gå Kjöparen eller thes Arfwingar ifrån; Så wil Hans Kongl.
Maj:t och Cronan hålla them theruti aldeles skadeslöse. Så skal
och merbenåste *hvarman* efter nedanstående da-
tum från Cronen till Skatte uti Tordebäckarne införas, till hwil-
ken ånda, thetta Kjöpebref bör ofördröjeligen i Lands-Contoiret
uti orten upwisas. Ther alle, som thetta widkommer, och för Hans
Kongl. Maj:ts och Cronans skull wese och skole gjöra och låta,
hafwa sig hörsamligen at efterrätta, icke gjörandes *hvarman*,

Ludw Anna Carls dotter, wif
Carlsson

Arfwingar häremot hinder, meen eller förfång i någon måtto,
nu eller i tilkommande tider. Till yttermera wiiso är thetta med
Kongl. Maj:ts och Rikens Cammar-Collegii Sigill samt wår egen-
händige underskrift bekräftat. Stockholm then 25. februarii
Åhr efter wårs Herres Jesu Christi Naderika Födelse Ett Tu-
send Siuhundrade och på thet sextionde Andra.



På dragande Kall och
Embets Wägnar.

C. J. Höpken

Philipp Prothlieb Malin

Meddelarke Lant Stucken

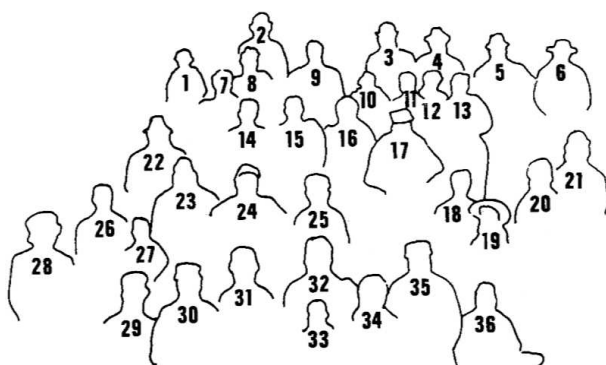
Wadman Spernegatt

agmot

Ludw Anna Carls dotter wif Carlsson
Hellesö uti Gotheborgs ad Prohus huse



Gruppbild på Hålsöbor år 1900.



1. Hilmer Berndtsson
2. Axel Berndtsson
3. Lars Claesson
4. Samuel Kristiansson
5. Magnus Ludvigsson
6. Hans Olausson
7. Ida Hansdotter
8. Olga Karlsdotter
9. Emma från Hönö
10. Edith Berndtsson
11. Hilma Berndtsson
12. Gustav Berndtsson
13. Anna Kristiansson

14. Emma Benjaminsdotter
15. Anna Benjaminsdotter
16. Albertina ?
17. Zacharias Olsson
18. Josefina Claesson
19. Klas Larsson
20. Anna Larsson
21. Konstansia Larsson
22. Martin Söderberg
23. Oskar Andreasson
24. Emil Johansson
25. Emil Karlsson
26. Elemina Andreasson
27. Hugo Andreasson
28. Olof Martinsson
29. ?
30. Ernst Backman
31. ?
32. Anett Ludvigsson
33. Maria Ludvigsson
34. Sofia Ludvigsson
35. ?
36. John Kristiansson

En gammal släktgård på Hälsö

Öns äldsta, nu bevarade, bostadshus är det långa, låga huset som ligger strax sydost om biblioteket och nedanför den gamla vägen. Detta hus lär vara ungefär 300 år gammalt, men har naturligtvis ej från början sett ut som det gör idag. Här har säkerligen skett en hel del ombyggnad under årens lopp. När huset byggts om kan vi tyvärr inte få några uppgifter om då byggnadshandlingar på den tiden var ganska ovanliga.



Öns äldsta bostadshus. Bilden tagen i april 1984.

Emellertid har vi från en mantalslängd från 1795 (bifogad) kunnat konstatera att Anders Hansson, som då var ägare till huset hade 5 fönster. (På den tiden beskattades husen efter antal fönster). Enligt gamla, muntliga vittnesmål skulle bottenstockarna (svillstocken) till huset ha tagits från ekar som vid denna tid växte på ön.

Det som är unikt med detta boställe, låt oss kalla det så till att börja med eftersom det är frågan om ett hus i omvandling (dock på samma grund), är att det har ägts och bebotts av samma släkt sedan det byggdes. Huset befinner sig dessutom än idag i ett förträffligt skick. Husets ladugård låg strax sydväst om boningshuset. Den revs 1939 och ersattes då av en bod som står där än idag.

Den förste, som troligtvis ägt och bebott detta boställe, då kanske en enkel stuga med torvtak och stampat jordgolv, hette Torger Jonsson. Torger, som föddes 1626, var son till Joen Hansson som i jordeboken för 1614 stod som en utav tre delägare till ön. Torger gifte sig med Kerstin, som var född 1645, och fick med henne tre barn:

1. Hans, f. 1 september 1672
2. Börta, f. 5 juni 1677
3. Lars, f. 25 februari 1682

Torger dog 1701 och hustrun Kerstin 1726. De blev således 75 respektive 81 år gamla - aktningsvärt höga åldrar på den tiden. Torger stod som en av ägarna till ön i jordeböcker från 1670 och 1693.

Efter faderns död blev yngste sonen, Lars, ägare till huset. Lars Torgersson stod som en av ägarna till ön i jordeböcker från 1709, 1724 samt 1734. Lars gifte sig 1709 med Karin Olsdotter, som var född 1677, och fick med henne barnen:

1. Olof, f. 1710
2. Torger, f. 1713
3. Börta, f. 1716, d. 1717
4. Hans, f. 1718

Lars dog den 25 februari 1762, alltså på sin 80-årsdag och Karin dog den 12 september samma år.

Även här blev det yngste sonen som övertog huset och gården. Hans Larsson stod som en av ägarna till Hälsö 1748, alltså medan fadern ännu levde. År 1762 friköptes ön från kronan och Hans blev därmed ägare till 1/8 mantal. Hans, som var lots, gifte sig den 13 november 1743 med Ingeborg Olofsdotter från Kärr i Torslanda. Ingeborg var född 1719. Ingeborg och Hans fick barnen:

1. Olena, f. 28 mars 1744
2. Tönnes, f. 27 december 1745
3. Anders, f. 3 april 1748
4. Anna-Britta, f. 5 oktober 1751, d. 30 november 1761

Tönnes och Anders finns omnämnda som medlemmar av Hälsö vadlag i Odenviks "*Öckerö Socken*" kapitel 24. Dottern Olena gifte sig den 5 april 1767 med Olof Hansson från Kärr i Torslanda och bosatte sig där. Olena dog dock redan den 22 februari 1771. Hans och Ingeborg dog år 1786 bara med en dryg månads mellanrum - Ingeborg den 4 maj och Hans den 11 juni.

Av barnen blev det sonen Anders som övertog gården. Anders Hansson, som stod som ägare till gården redan 1779, gifte sig med Brita Olofsdotter från Björkö Västergård den 28 december 1772 och de fick barnen:

1. Olof, f. 20 augusti 1775, d. 16 september 1775
2. Olena, f. 24 maj 1777
3. Hans, f. 2 maj 1779

4. Olof, f. 16 april 1782, d. 4 augusti 1804 i gulsot
5. Anna-Christina, f. 28 mars 1784
6. Johannes, f. 10 april 1787, d. 1 april 1790 i hetsig feber
7. Erik, f. 22 maj 1789, d. 14 oktober 1794 i halsfluss
8. Elisabeth, f. 28 mars 1794

Anders dog den 6 juli 1818 och hustrun Brita dog den 21 mars 1824. Om dottern Elisabet står det nämnt att hon flyttade till Kärr i Torslanda år 1812.

Den 21 februari 1803 blev sonen Hans ägare till hus och gård. Hans Andersson, som var vadförman för ett vadlag på Hälsö under denna tid, var inblandad i en fisketvist som kom inför tinget. Om denna tvist står att läsa i Öckerö sockens historia, kap. 24. Hans gifte sig den 2 april 1804 med Pernilla Pettersdotter som var född den 14 februari 1780. Pernilla var dotter till den kände sockenmannen Petter Grotte från Grötö. Hans blev dock bara 27 år gammal. Han drunknade tillsammans med drängarna Bengt Andersson och Johannes Svensson, båda från Hälsö, den 12 juni 1806. Han efterlämnade då, förutom hustrun, den knappt tvååriga sonen Johannes.

Pernilla Pettersdotter överlät sedan gården till Johannes och hans hustru Nicella Hansdotter från Rörö. Nicella, som var född den 20 december 1805, var dotterdotter till Anders Utbult från Öckerö som var den utbultska släktens stamfader. Johannes och Nicella gifte sig den 18 mars 1832. Johannes mor, Pernilla, slutade sina dagar den 10 januari 1857. Johannes och Nicella fick barnen:

1. Hans-Peter, f. 6 december 1832, d. 13 december 1832
2. Anna-Lisa, f. 7 juni 1834

3. Bernard, f. 19 augusti 1840, d. 15 oktober 1862 genom drunkning

4. Petronella, f. 10 juni 1849

Nicella dog den 1 augusti 1889 och Johannes, som var född den 2 augusti 1804, dog den 27 januari 1896, alltså på sitt 92:a levnadsår.



Johannes Hansson (1804-1896)

Äldsta dottern Anna-Lisa gifte sig med Olaus Olofsson från Grötö den 26 november 1857 och byggde sig då ett eget hus strax söder om Anna-Lisas föräldrahem. Detta hus bebos idag av Anna-Lisas sonsöner Gunnar och David Olausson. Anna-Lisa och Olaus fick barnen:

1. Bernadina, f. 17 november 1858

2. Johan-Otto, f. 18 juli 1861

3. Berta, f. 9 maj 1865

4. Olle-Albert, f. 12 april 1872

Olaus drunknade under en segling mellan Göteborg och Hälsö den 12 januari 1884. Han var då 52 år gammal. Anna-Lisa dog den 20 juli 1914. Det blev således Johannes och Nicellas andra dotter Petronella som övertog föräldrahemmet. Petronella gifte sig den 16 juni 1871 med Anders Andersson från Hyppeln. Anders tog sig senare namnet Scherman, troligtvis på grund av att hans släkt härstammade från Skärhamn på Tjörn. Det kan i detta sammanhang nämnas att Anders tvillingbror Karl gifte sig med Anna-Lisas äldsta dotter Bernadina. Petronella och Anders fick barnen:

1. Berta Nicolina, f. 29 november 1872
2. Alma Josefina, f. 17 mars 1875, d. 22 augusti 1875 i halssjuka
3. Alida Josefina, f. 31 oktober 1877
4. Carl Bernard, f. 20 mars 1881

Petronella dog den 31 mars 1913. Anders överlevde sedan sin hustru i 21 år. Han dog den 17 maj 1934.

Petronellas och Anders dotter Berta gifte sig med Herman Olofsson från Stenkyrka på Tjörn. De fick sju barn varav Helga Natalia, f. 4 juni 1894, var äldst. Helga gifte sig den 29 maj 1919 med Anders Hilmer Augustsson som var född den 1 juli 1890 i Hälleviksstrand på Orust. Helga och Anders köpte sedan detta hus av sterbhuset, efter Anders Schermans död 1934. Helga och Anders fick ett barn, sonen Harry Anders Edvin, f. 11 maj 1920. Efter föräldrarnas död, Anders dog den 7 december 1972 och Helga den 1 juli 1974, blev Harry och hustrun Ulla ägare till huset. Harry och Ulla Augustsson, som är bosatta i Göteborg, använder numera huset som sommarbostad.

Om man räknar in Berta Olofsson, som var född och uppvuxen i huset och dessutom

delägare från sin mors död 1913 till 1934 då fadern dog, har detta hus ägts och bebotts av tio generationer i rakt nedstigande led till dags dato, vilket är ganska anmärkningsvärt.



Utanför husets huvudingång som då fanns på västra långsidan. Bilden är från 1904. Personerna på bilden är från vänster: Bertha Olofsson, Signhild Olofsson, Arthur Olofsson, Petronella Scherman, Anders Scherman, Viktor Olausson, Bernhard Scherman, Ingeborg Olofsson, Svea Ludvigsson samt badgästen Karlberg.

Det kan också noteras att sex stycken av studiecirkelns medlemmar har sina rötter i denna gamla släktgård. Johannes Hansson var således: Gösta Olaussons farfars morfar, Nils Nilssons mormors morfar, Stig Olofssons farmors morfar, Bengt Hanssons morfars morfar samt Sture och Henry Olofssons mormors mormors far.

Överlåtelsebrev från Anders Hansson och Britta Olsdotter till sonen Hans Andersson

Paragraf 24 vid Västra Hisings Härads Ting den 1. April 1803:

Såsom iag Anders Hansson ock min Kiära Hustru Britta Olsdotter af godt betänckt mode ock öfwerläggning uplåter ock försälier til vår Kiära son Hans Anders Son vår ägande ock ograwerande ägendom en Åtton del på Hälsö i Öckrö Socken samt Hus Kreatur samt all lös Egendom undantagande Guld Silwer ock 2:ne båtar som iag aftager för os siälfwa ock äfwen vår Wadelot at så länge Gud förlänar mig Hälsan at iag Kan siälf brukan äfwen undantager. Men alt annat af hwad namn thet wara må måtte wara vår Kiära son til hörigt Emot en öfwerens Kommen Kiöpe Skilling näml:n til brödren Olof Trätio tre Riksdaler 16 skilling. Til söstren Olena Trättio tre R:dr 16 sk. til söstren Anna Trätio tre R:dr 16 sk. till söstren Elisabet Trätio tre R:dr 16 sk. men som brödren Olof icke iust har sin Hälsa så må han så wäl som wij gamla hafwa vår skiöttsel ock omwårdnat i Huset til vår död ock begrafning, men om Gud gifwer honom Hälsan så må han hafwa frihet at utfå sitt ock försörja sig siälf det bästa han förmår, men så länge systrarna är oförsörgda må de ock hafwa sin skiöttsel i huset om de så behagar så länge de kan som de bör i sämia ock Kiärleck umgås med hwar andra til husets bästa ock förmån men så länge må ock deras Pänningar innestå i huset utan ränta, men om de blifwer försörgda äller de begifwer sig i Tiänst då må de utfå sin Pänningar äller ock ränta därföre så länge de äro i Tiänst. Ock såsom det hör en tomt att böggå på til dänna Åttondelen så wäl som de andra delarna på öen må hwilken af syskonen som först behöfwer för sin egen bekomma och nyttja.

Dätta begärer wij ödmiukel. at vår Kiära son må få förskaffa sig laga upbud ock fastebref på för sig hustru ock barn til ewärdelig egendom Hwilket wij med våra namns undersättiande i wittnens när ock öfwerwaro wilka bestörka Hälsö d. 21 Februari 1803. På våra ock våra barns wägnar så wida lag förmår.

Anders Hansson

Britta Olsdotter

siälfwa hållet i Pännan.

Till wittnen efter begäran underskrifwer

Olof Hans son i Kiärr

Nicolaus af Pihlgren På Hälsö

Med anhållan om upbud på Et åttendedels mantal i Krono-skattehemmanet Hällsö, som bewiljades ... 1 gången

Ut supra

På Tingsrättens wägnar

S. Stiernecreutz

Den 1806. Den 20. November is oss inkommit Duad goda
 värd Rallad intet Eudan Pernela Telters Söster Per
 Häljö, att i gitt Duad og värdena den Egnadom som som
 minn sin. afsluden under Hans Andersson i Lifstiden til
 som man ägt og för värfvat. og som sig, minnva
 rftns Länmat, som fremidat som minnva
 Länmaten Eudan. og som minnva Länmat som man
 afsluden som Johans Hansson som är gamlat at dagligen
 skifter, at den omjuegar väts Länmaten som man
 sig, Hindrik Andersson för Häljö, som er förvaltningen
 för Lögö i följande ordning minnva.

Sjatt Egendoms		Riksgäld	
At tillunda int. minnva Länmaten som man			
Häljö, som afsluden minnva sig til som man			
sin för aldras Länmaten som man			
1803 som Länmaten som man			
minnva sig og för värdena Länmaten		200.	
Sjatt Egendoms			
af Länmaten som man		10 2 1/2	
Andersson Länmaten som man		10.	20 2 1/2
Sjatt Egendoms			
at för Länmaten som man		5.	
Länmaten som man		1. 6.	
Länmaten som man		1. 16.	
Länmaten som man		2 1/2	
at Länmaten som man		5.	11
Sjatt Egendoms			
at Länmaten som man		1. 2 1/2	
Länmaten som man		2 1/2	2.
Sjatt Egendoms			
Länmaten som man		10.	
Länmaten som man		5.	
Länmaten som man		2. 16.	
at Länmaten som man		14.	17 3/4
Sjatt Egendoms			
Länmaten som man		2 1/2	
Länmaten som man		6.	
Transport		52	251 1/2

Uvånnan Quia Loppa	Transport	32	251	6
7 1/2 Linn Fottaljer	"	12	1	
Sjörn Sakker				
En grynsta munn järn Lofvinn	"	32		
En 1/2 Linn järn Lofvinn	"	13		
En 1/2 Linn järn Lofvinn	"	10		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	22		
13 1/2 Linn Lofvinn Lofvinn	"	1	4	
En 1/2 Linn Lofvinn Lofvinn	"	10	2	142
Gang Hader				
En grynsta Lofvinn	"	14		
En 1/2 Linn Lofvinn	"	2		
En 1/2 Linn Lofvinn	"	14		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	14	24	
En 1/2 Linn Lofvinn	"	1	16	
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	1	32	
Uvånnan Lofvinn	"	16		
En 1/2 Linn Lofvinn	"	3	32	
En 1/2 Linn Lofvinn	"	1	32	
En 1/2 Linn	"	1		
Uvånnan Lofvinn	"	24	216	12
Sj. Sakker				
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	3		
En 1/2 Linn Lofvinn	"	32		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	1	16	
En 1/2 Linn Lofvinn	"	1	16	
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	12		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	16		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	16		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	16		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	1	24	
En 1/2 Linn Lofvinn	"	16		
En 1/2 Linn Lofvinn	"	24		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	6		
En 1/2 Linn Lofvinn	"	14		
En 1/2 Linn Lofvinn	"	4		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	6		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	8		
Uvånnan Lofvinn Lofvinn	"	16		
En 1/2 Linn Lofvinn	"	3	19	44
Transport	"	295	11	

Transport . . . 295.11.

Fishe Pond-Skaps

nn Liden Löt tinn nt Dugnt.	10.
nn vrad lott tinn Löt tinn nt Dugnt.	33. 16.
600 Jua i Daden av 300. Guldbräp tinn Daden	3. 24.
Lvann i Daden av tinn nt Dugnt.	1. --
Lvann fjd Löt tinn nt Dugnt.	16.
Lvann gault tinn nt Dugnt.	3.
nt fjd gault tinn nt Dugnt.	12.

40. 23

Creator.

an dinst jätting Loo.	—	—	—	—	12.	99.
Colp. jätting Loo.	—	—	—	—	10.	

22 *perantaric. Summa.* " " " 365.34

Geld & Schuld

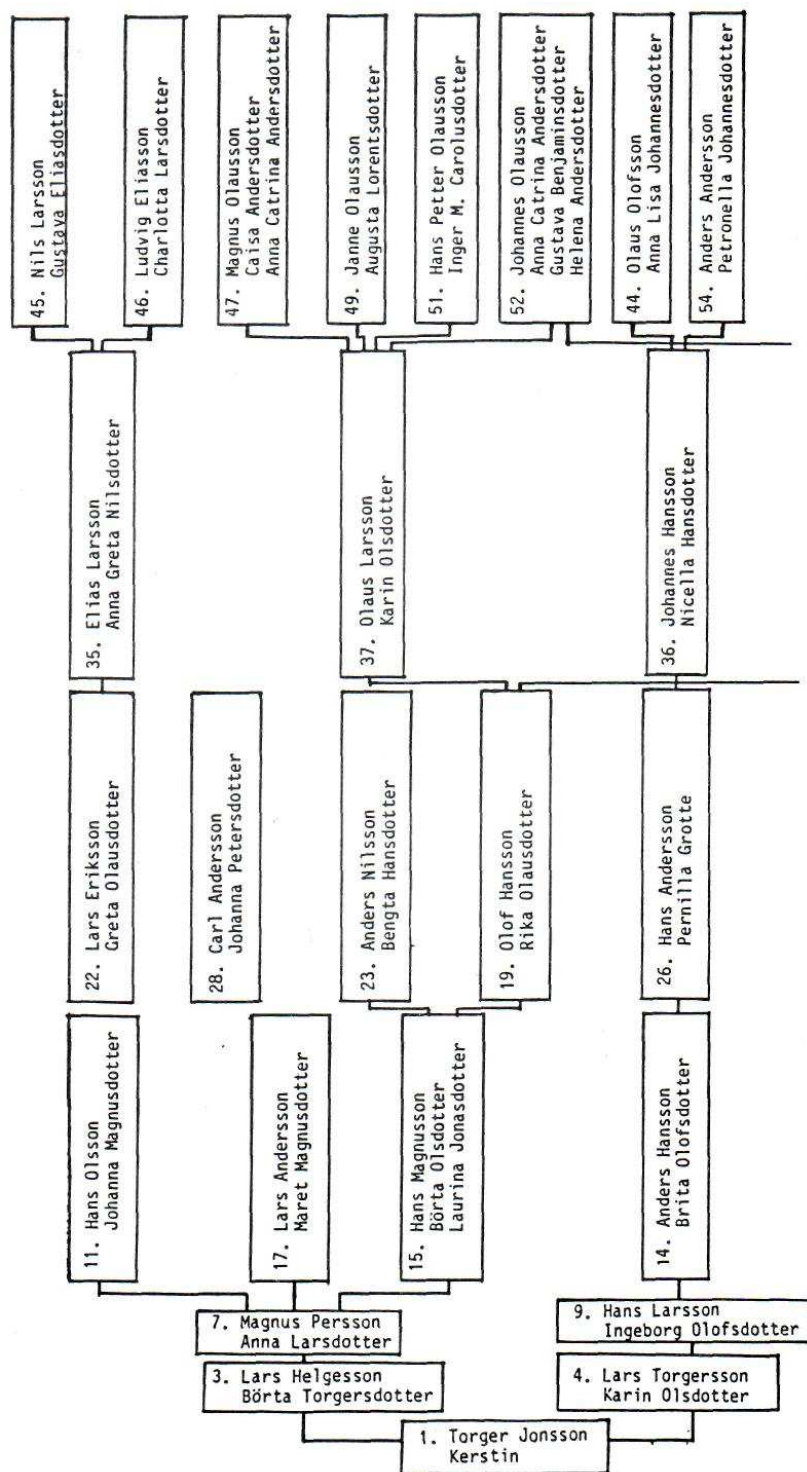
Johanna Mathias	
Till erfunden i inämnas förslagen.	133 16.
Till Samuel Mathias i Göteborg.	83 16.
Till Pärrent Brännsen för Vidérhöfverförl.	34.
Till Hendrik Schulten i Køljeröe.	20.
Till Petter Christoffersen för Håfjö.	9.
Till Torgers Andersen för Knipla.	9 16.
Till S. Brännsen för Harvika Holme.	2.
Till Petter Grötte.	13.
Till Johan Holmgren för Håfjö Fiskerifångst.	32 1.
Till Olaus Agden för Håfjö.	2.
Till J. Brännsen för Håfjö.	5 16.
Till fattiga i Århus.	22.

Gold Trümmer

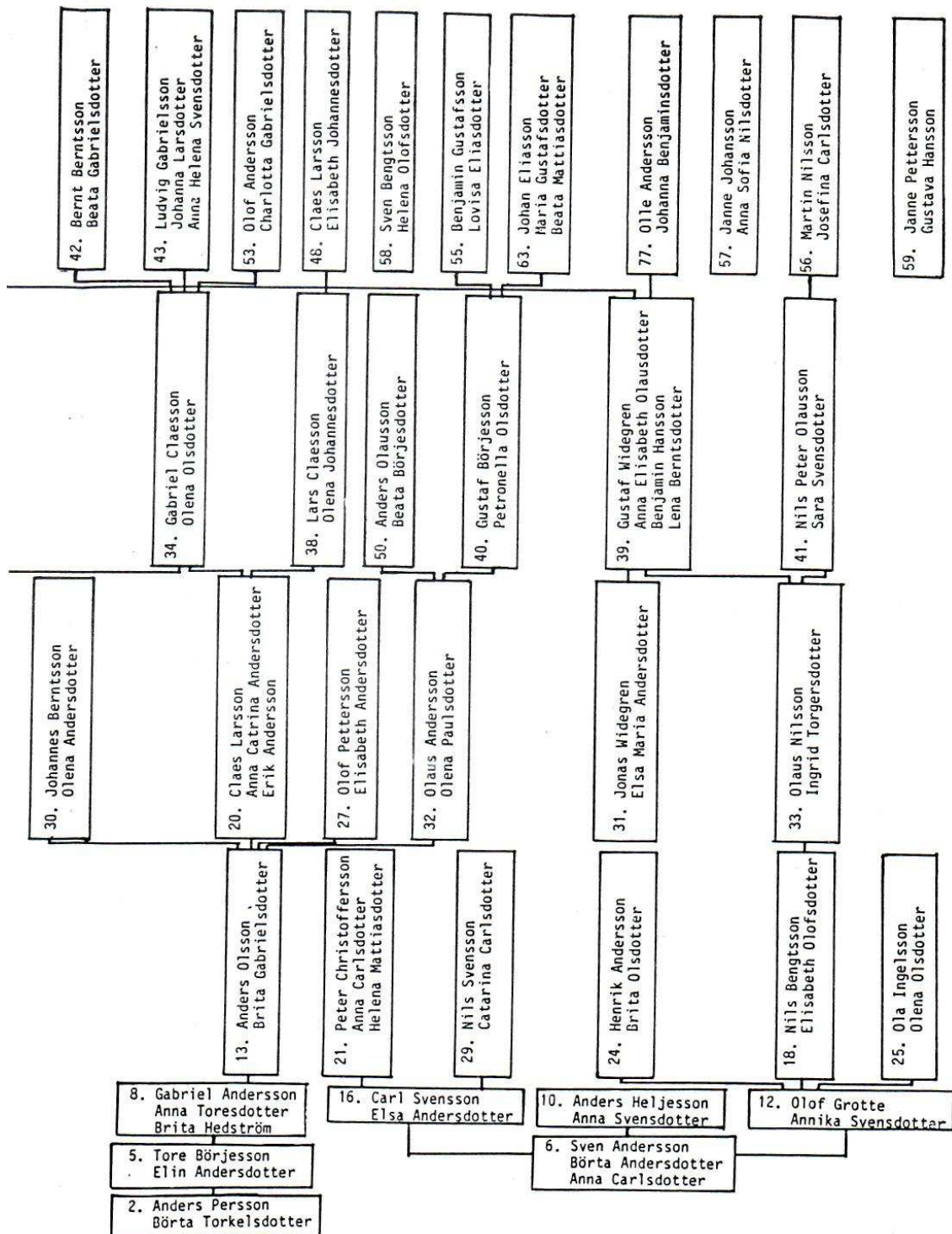
Pann föddet. Söndertag Lundern medryk
 sin sagaliga ring og gang Lunder
 At indet ringet som helligt eller rent Lunder
 iten alt helligt ringet. som helligt eller rent Lunder
 Kelt Gledet.

Sernela Cotton & Cotton
Kendal.

Pernela Sotters Dotter
 Euba.
 Hendrik Andersen for "Hoffen"
 a laudig Andening og velsigning maa
 Christopher Gundersen sende
 Hendrik Sotters i Hæder.



Släktförhållanden på Hälsö från början av 1600-talet till senare hälften av 1800-talet enligt undersökning av Daniel Fransson. (Siffrorna hänvisar till Daniel Franssons numrering av släktlängderna.)



10. Utflyttade 1763
11. Utflyttade 1812
17. Utflyttade 1815
21. Utflyttade 1855
22. Inflyttade 1802
23. Utflyttade 1847

24. Utflyttade 1864
25. Utflyttade 1856
27. Utflyttade 1827
28. Inflyttade 1809 och
utflyttade 1816
29. Utflyttade 1819

30. Utflyttade 1814
31. Inflyttade 1814
57. Inflyttade 1874
58. Inflyttade 1876 och
utflyttade 1882
59. Inflyttade 1878

Affärer 1886-1985

Hälsös första affär

Den första affären på ön, alltså med ett någorlunda brett sortiment, skulle en man vid namn C-A Duktig ha startat år 1886. Enligt våra uppgiftslämnare skulle denna affär ha varit inrymd i Ludvigs hus, det hus som familjen Liljedal numera äger och bebor. Duktig var född i Harestad på Södra Inland 1844. Han flyttade från Hälsö till Knippla 1890 och dog där 1895.

Axel Carlssons livsmedelsaffär

Axel Carlsson, som kom till Hälsö från Björkö och gifte sig med Klara Benjaminsdotter (dotter till Benjamin Gustavsson) drev också affär i Ludvigs hus. Han övertog då troligtvis affären efter Duktig. Det kan vi dock inte bevisa, men eftersom detta skulle ha skett 1890 förefaller det ganska sannolikt. Axel och Klara byggde sig ett eget hus 1892 och flyttade då över affärsrörelsen dit. Axel drev sedan affären fram till sin död 1935.

Efter hans död övertog sterbhuset rörelsen och verksamheten fortsatte genom döttrarna Dagny och Stina samt sonen Fridolf. Dagny och maken Hilmer Janson köpte fastigheten 1945 och hyrde då ut affärslokalerna till Fridolf som sedan hade affären tillsammans med sin hustru Dagmar under 1940- och 1950-talen. År 1959 slutade Fridolf och öppnade i stället en kiosk intill sin bostadsfastighet.

Samma år tog Eben Svensson över affären och innehade den till 1971 då han och

hustrun flyttade till Göteborg. Lars Lindmark var sedan innehavare en kort tid. År 1972 lades affärsverksamheten ner för gott i dessa lokaler.

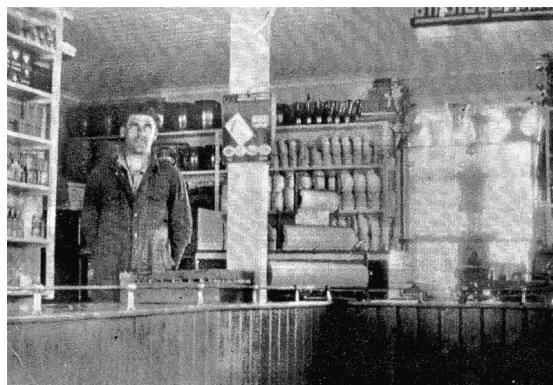
Anders Korneliussons livsmedelsaffär

Anders Korneliusson kom till Hälsö från Torsby i Södra Inland och gifte sig med Karolina Olausdotter (dotter till Magnus Olausson, oftast kallad gamle-Magnus). Anders startade i början av 1890-talet livsmedelsaffär i sin hustrus föräldrahem. Senare, troligtvis 1895, byggde Anders och Karolina sig ett eget hus och flyttade då över affären dit. Anders fortsatte med sin affär fram till sin död 1952. Denna affär hade i mycket karaktär av lanthandel och kallades allmänt för "Annerses".

Huset inköptes efter Anders död av J. W. Berg AB som tidvis hyrde ut fastigheten till sommargäster och även till åretruntboende. På senare tid användes lokalerna till lunchrum och omklädningsrum för varvs-personalen. Fastigheten ägs nu och bebos av familjen Fahlnaes.

Ivar Carlssons livsmedelsaffär

Ivar Carlsson startade sin affär 1924 i en bod som han senare använde som lagerlokal. Söder om boden byggde han 1925 sitt hus och inrymde då affären i nedervåningen. Ivar drev sin affär tillsammans med hustrun Alice i 30 år. År 1954 köptes huset och affären av Einar Bergström som tidigare haft affär i Kode.



Ivar Karlssons speceriaffär 1925 (t.v.) och Ivar själv i sin affär någon gång under 1930-talet (t.h.).

Allan Arvidsson övertog affären 1956 och öppnade lite senare även kiosk, som hade öppet kvällar och helger. Kiosken låg på andra sidan vägen mitt emot affären. Där hade Ivar Carlsson tidigare bedrivit mjölkförsäljning.

Allan sålde affären 1961 till Jerry Ekstrand som hade den till 1966 då den helt upphörde. Huset ägs numera av Anita Steiner.

Frithiof Gustavssons affär

Emma Benjaminsdotter (dotter till Benjamin Gustavsson) startade tillsammans med Ingeborg Nilsson livsmedelsaffär i faderns, Benjamins, föräldrahem år 1922. Detta hus låg där numera biblioteket har sina lokaler.

Redan 1923 tog Emmas bror Frithiof över affären och byggde senare, i slutet av 1930-talet upp ett nytt hus strax väster om det gamla. Affären flyttades dit och inrymdes på nedervåningen. Det gamla huset revs i början av 1940-talet. Tillsammans med hustrun Ester och senare sonen Eskil drev Frithiof rörelsen vidare fram till 1946 då familjen flyttade till Göteborg. Fastigheten inköptes då av nybildade Hälsö Konsumentförening.

Hälsö Konsumentförening u.p.a.

Hälsö Konsumentförening bildades 1946 och verksamheten drevs från början alltså i den fastighet som inköptes av Frithiof Benjaminsson. Dess förste föreståndare hette Sixten Velin. Han fick sin bostad i övervåningen. Nästa föreståndare var Erik Hanning 1952-55 och sedan Bertil Edsler 1955-58.

Då tillträdde Harry Johannesson som var föreståndare fram till årsskiftet 1984-85. År 1956 byggdes affären ut åt öster (nuvarande bibliotek). I september 1970 byggdes en helt ny affärslokal på Skuteskär som sprängdes ner och planades ut. År 1961 utökades verksamheten genom en fusion med Hälsö andelsförening. Mer om detta i redogörelsen för densamma.

Hälsö andelsförening

Hälsö Strandkassa, senare andelsförening, bildades i början av 1930-talet. Denna affärsrörelse startades av fiskarna för att de behövde tillgodose sina speciella behov av förnödenheter för fisket. Senare, i slutet av 1940-talet började man även bedriva försäljning av bränsle till hushållen, såsom kol, koks och ved. Vid denna tid startade man även brännoljaförsäljning via bunkerbåt till fiskebåtarna.

Fiskebåten "Magda", som tidigare varit hemmahörande på ön men en tid hyrts av Svensk Andelsfisk, inköptes av andelsföreningen 1951. Skeppare på "Magda" var många år John Kristiansson. Han efterträddes av Osvald Ludvigsson. Hälsö andelsförenings verksamhet bedrevs de första åren i det magasin som Hälsö Rörläggeri numera har sitt lager. År 1953 byggdes en ny affärslokal på hamnområdet.

Föreståndare var från starten Karl Jansson växelvis med sonen Frans som senare helt tog över efter fadern. Frans slutade år 1948 då Gunnar Olsson tog över. Gunnar var sedan föreståndare i 13 år. Hälsö Konsumentförening övertog rörelsen år 1961 och bedriver den fortfarande i liten skala i konsumbutiken.

Oljehandel med bunkerbåtar

Gunnar Karlsson (son till handlaren Axel Karlsson) och Samuel Abrahamsson från Knippla startade i början av 1930-talet oljehandel från bunkerbåt. Först inköpte de f.d. fiskebåten "Vesta" från Hälsö i vilken installerades en tank. Efter något år köpte de fiskebåten "Ejder" från Fotö och flyttade tanken till den.

Några år senare, i mitten av 1930-talet, inköpte Valdemar Magnusson och Klas Larsson, båda infödda Hälsöbor, f.d. fiskebåten "Ziva" från Vrångö för att bedriva oljehandel. Dessa båda bunkerbåtar betjänade sålunda Hälsöfiskarna och andra några år framöver.

På 1940-talet, under andra världskriget, ändrades situationen genom att det blev brännolja- och tjära-brist och tjära kom in i bilden. Vid denna tidpunkt ingick Gunnar Karlsson kompanjonskap med Valdemar Magnusson och dessa två fortsatte sedan med "Ziva" fram till slutet av 1950-talet. Gunnar tvingades på grund av sjukdom att sluta sin aktiva del av verksamheten och ersattes då av bl.a. sonen Elon. Det kan även i detta sammanhang nämnas att Gunnar och Valdemar år 1953 utökade sin verksamhet genom att tillsammans med Viktor Bellman inköpa en kusttanker från England. Den fick efter ombyggnad namnet "Rössvik". Med denna båt fraktades olja och bensin i kustfart och Vänerhamnar.

Varutransporter

Varutransporterna från Göteborg ut till öarna ombesörjdes under många år av en båt som i dagligt tal kallades "Tjörbojakta". Den var hemmavarande i Bergstran på Tjörn. En man som kallades "Silke-Martin" fraktade ut dryckesvaror och lär då ha haft en lastmotorcykel med sig för att transportera dryckerna från bryggorna till de olika affärerna.

Någon gång på 1930-talet började "Elmy" från Öckerö komma till öarna med affärsvaror. Det ska också nämnas att "Havny" från Kalvsund ombesörjde mjölktransporterna från LMC och ut till öarna från slutet av 1940-talet och några år in på 1950-talet då mjölken började säljas i glasflaskor.

På senare år fram till dess bilfärjan kom i början av 1960-talet fraktades varorna ut dels med ångbåtar och dels med fraktbåtarna "Märta" och "Trygg".

Emballage – sortiment

Socket, mjöl och kaffe kom i tygsäckar av bomull, bitsocket i lådor. Mjöl och socker vägdes upp i 1-kilos påsar, bitsocket även i ½-kilos. Så sattes varorna upp i hyllorna. Kaffet maldes för hand i affären och såldes i särskilda kaffepåsar.

Kunderna köpte i papperspåsar och medhavda kärl. Karameller och dylikt köptes i pappersstrutar. Skorpor och småbröd såldes styckvis. Kransar och kransekakor såldes mest på fredagar och lördagar. Tyger, garner och lakansväv såldes också. Båtarna förseddes med olja och smörja. Fotogen och sprit såldes till hushållen. Dessa varor hölls

på fat i affären och tappades upp i särskilda kannor som kunderna hade med sig. Tjära hölls också på fat och tappades upp på liknande sätt i medhavda kärl. Sirap och såpa vägdes upp och såldes i lös vikt. Porslin och presentartiklar fördes också av affärsinnehavarna.

Mjölförsäljning vid sekelskiftet

Vid sekelskiftet köpte man mjölken från landet. På lördagarna kom det en båt med mjölk och smör. Sommaren 1899 sköttes denna transport av Albert Adolfsson från Glöskär. Han var då 14 år. Han fick gå upp klockan 4 på morgonen och hämta mjölken på gårdarna, sedan pigorna mjölkat, köra ned den till jullen och bära den ombord. När klockan var 6 brukade han vara klar att segla eller ro till Knippla. Han seglade dit först, för där sålde han mest.

Som regel hade han tre flaskor; den största rymde 22 kannor eller 57 liter; en kanna var 2,61 liter. Han lade till vid Bosten och stod och sålde mellan Anderssons hus och hans bod. Den största flaskan lät han stå nere vid sjön, då den var tung att bära. Han fick mäta upp mjölken och ta emot pengarna som han sedan redovisade till bönderna. Priset för en kanna mjölk var då 25 öre. Han fick 10 % på mjölken och 5 % på smöret. Hur affärerna gick berodde på hur fisket gått och om alla betalade. Det minsta han tjänade en dag var 75 öre. När det gick som bäst kunde han sälja 80 kannor mjölk och 40 kg smör på Knippla på en dag. Blev inte allt sålt där fick han fortsätta till Hälsö, Björkö, Öckerö Bratt, Hyppeln, Rörö och Brunskär. Det kunde vara någon lördag han fick segla till alla öarna för att få sålt mjölken.

En lördag talade han om att nästa vecka skulle mjölken höjas till 30 öre kannan. Några sade då att i så fall skulle de sluta köpa mjölk. Nästa lördag seglade han därför med avsikt förbi Knippla. Han seglade tätt intill ön söderut. Någon stod på land och ropade att de ville köpa mjölk. Han vände då och lade till och efter hand gick affärerna som vanligt trots det dyrare priset. Sommaren 1899 tjänade "Adolf" sammanlagt 30 kronor som han sparade. De räckte precis till betalning för läsekläderna.

Mjölförsäljning på Hälsö 1920-1942

Den första regelbundna mjölförsäljningen på Hälsö började några år efter sekelskiftet. Det var en kvinna kallad "Långa Maria" från Hästevik som började komma en dag i veckan med ångbåten. Då hon inte hade någon lokal stod hon på ångbåtsbryggan. Hon brukade övernatta hos Karl-Petter då det inte gick att komma fram och tillbaka samma dag. Maria höll på med sin rörelse fram till första världskriget.

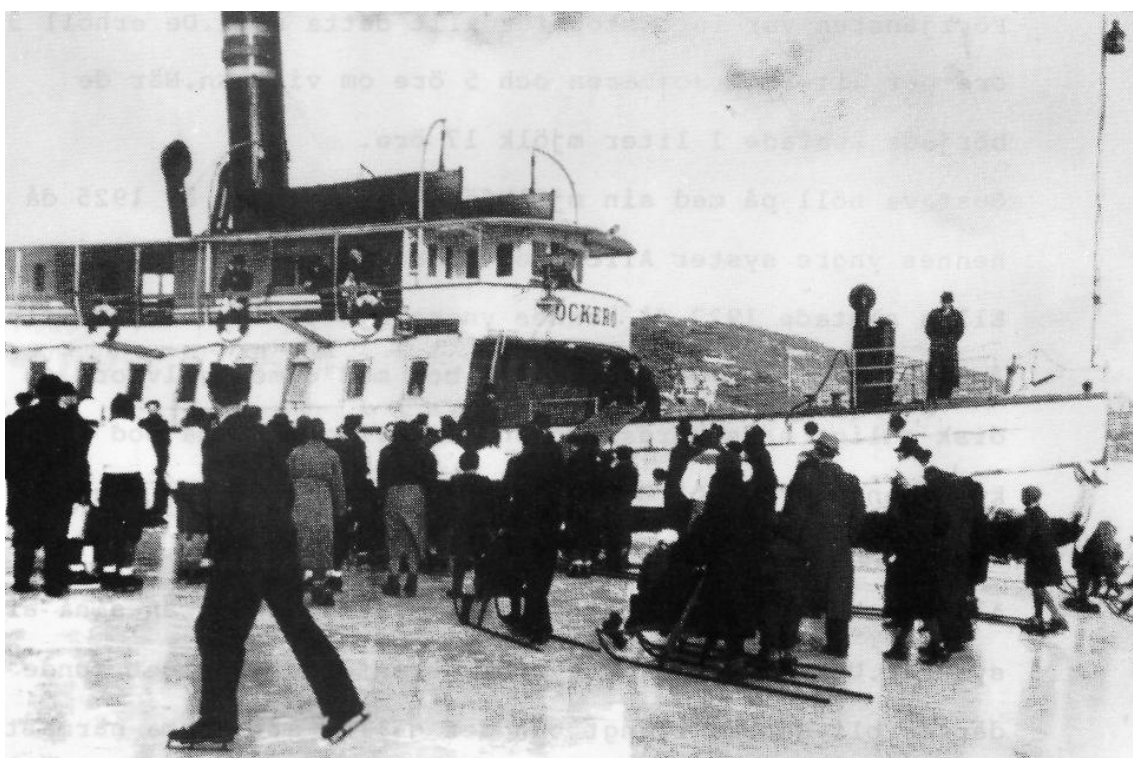
Det fanns kor på ön, men när folkmängden ökade så räckte inte mjölkproduktionen till. År 1920 började två kusiner, Ellen Magnusson och Gustava Johansson, att sälja mjölk. Då de inte hade någonstans att vara inomhus fick de stå på bryggorna och mäta upp mjölken, ibland på Axels plan, ibland på Hanssons. På vintrarna när det blev mycket kallt fick de stå i Johans magasin eller i ett brygghus, som var inrymt i Axel Karlssons magasin. En jul var det så kallt att mjölken frös. Då fick de bära in den i Ellens föräldrahem och stå och sälja i köket där.

Så länge det var isfritt fraktades mjölken från Harestads mejeri till Hälsö. Det var en man som hette John, även kallad "Mjölke-John" och hans hustru Svea som ombesörjde transporten med en mindre fiskebåt. Mjölken forslades i 50- och 25-litersflaskor. Det

var tunga lyft för en kvinnorygg.

Svea och John hade många vänner på Hälsö, speciellt en liten fyrbent. Det var en liten hund vid namn Boy. Boy passade tiden när båten kom. Han sprang då ner till bryggan och fick ett rått hönsägg av Svea. Ibland knäckte Svea ägget men ofta sprang Boy hem med ägget helt i munnen.

Under vintrarna köptes mjölken i Göteborg och fraktades ut med ångbåten "Skärgården". De vintrar då isen låg och båten inte kunde gå intill bryggan fick mjölkflaskorna hämtas vid kanten av den brutna rännan och släpas på en stor kälke in till land. En gång gick Gustava genom isen. Det var alltså inte helt riskfritt.



I vintrar fick mjölken hämtas med kälke vid isrännan.

Förtjänsten var inte stor för allt detta slit. De erhöll 3 öre per liter om sommaren och 5 öre om vintern. När de började kostade 1 liter mjölk 17 öre.

Gustava höll på med sin mjölkförsäljning till år 1925 då hennes yngre syster Alice tog över. Ellen slutade 1927 då hennes yngre syster Thyra fortsatte. År 1923 lät de bygga en mindre bod med cementgolv och en disk enligt hälsovårdsnämndens fordringar. Denna bod finns kvar men står nu på Hälsö huvud mellan handlarns magasin och Bengt Johanssons bod.

Alice och Thyra fick bättre arbetsförhållanden än sina äldre systrar. Utrymmet var inte stort utanför disken. Det kunde därför bli ganska trångt och det gällde att komma närmast disken för att få först ur en nyöppnad flaska. Den översta mjölken var ju alltid tjockast och mest gräddfylld. Mjölken mättes upp med ett litermått av plåt som var fastsatt på ett skaft. När en 50-litersflaska öppnades kördes måttet ner i mjölken och rörde om för att den övre tjockare mjölken skulle blandas med den tunnare. Man köpte mjölk i medhavda kannor.

Smör och ägg såldes också i "mjölkeboa" på "Järntorget", som var beläget mitt på ön.

År 1942 slutade Alice och Thyra med sin lilla rörelse. Under de sista åren kom mjölken på glasflaskor och då började livsmedelsaffärerna på ön att saluföra mjölk.

Caféer, pensionat och kiosker

Harald och Greta Gustavsson startade caféerörelse i sin bostad år 1936 och drev den fram till 1942.

År 1936 startade Dagny Jansson café och pensionat i ett f.d. sillmagasin på Stuvöplan. Denna byggnad låg strax väster om Sven Strömblads nuvarande sommarvilla. Byggnaden inreddes för ändamålet och Dagny bedrev här café och pensionat fram till 1944 då huset brann ned.



Pensionatet på Stuvöplan.

Kioskrörelser

Linnea Johansson ägde en kiosk som var belägen strax ovanför det gamla färjeläget i Kvia. Från 1933 till 1965 hade Linnea här försäljning av konfektyrer, glass, läskedrycker; tobaksvaror samt tidningar. Kiosken hölls öppen sommartid från 1 maj till 15 september. På senare år hyrde Linnea ut kiosken till olika personer varav två kan nämnas bland andra: Gerhard Alexandersson och Leif Karlsson. De två sista somrarna som kiosken hölls öppen drevs den av Linneas dotter Lilian.

En annan kiosk var den som Allan Arvidsson öppnade i mitt emot sin livsmedelsaffär borta vid "Skäret" i slutet av 1950-talet.



Harald Gustavsson med familj vid Ivars kiosk på ångbåtsbryggan 1930-talet.

Salterier

Johan Videgrens salteri och krogrörelse

"Av de många salteriägarna (det fanns ett 50-tal i socknen) var Jonas Videgren på Hälsö en av de främsta. I seklets början kom han och hans hustru (båda i 30-35-årsåldern) till Hälsö från Morlanda där Jonas sedan 1797 varit salteriinspektör på Bockholmen. Videgren, som enligt flyttningsintyget, med nåde medlens bruk, städse förenat ett värdigt uppförande blev "bokhållare" först på Dammholmens salteri sedan från 1814 i Rösskär. Här bodde Jonas Videgren hela sin återstående levnad. Han dog i maj 1842, 72 år gammal. Efter någon tid flyttade änkan till sin födelsestad Marstrand till sonen Peter som var handlare där. De hade åtta barn av vilka Maria Elisabeth ingick äktenskap med komminister P. Sandbeck som under en tid bott hos Videgrens. Redan 1838 dog hon i barnsäng. Tre av barnen flyttade till Marstrand. En dotter blev gift med fyrmästare Ludvig Larsson på Vinga.

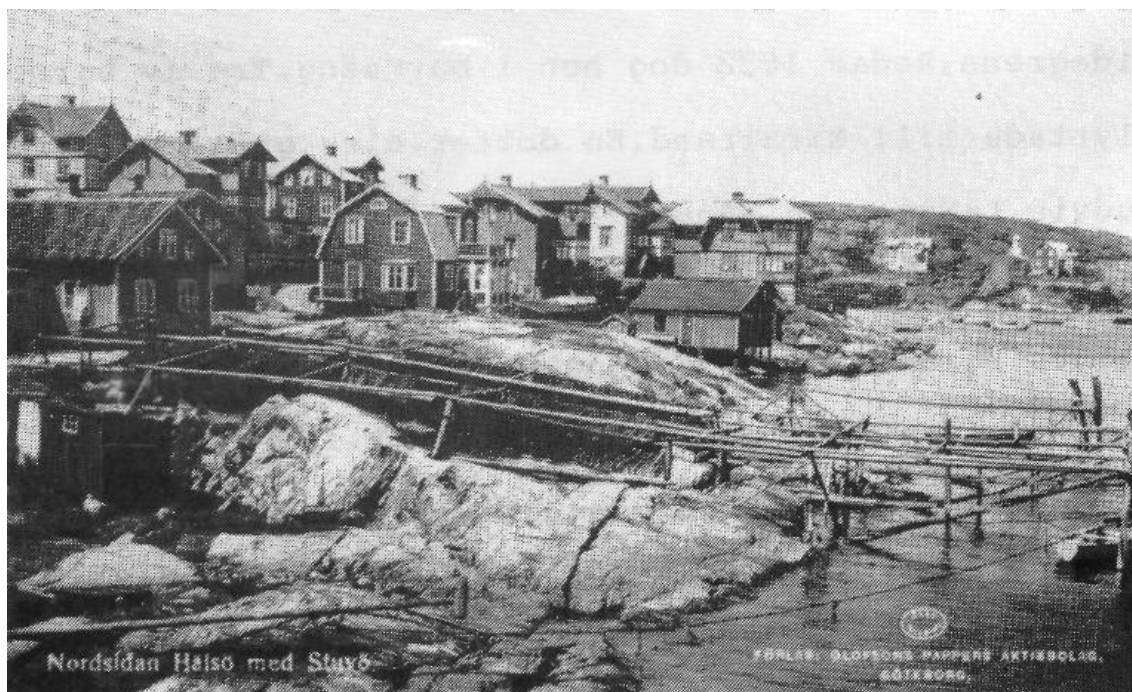
Jonas Videgren var en mycket duglig man vars kraft och begåvning anlidades på många-handa sätt i socknen, en kraftfull personlighet. En mörk fläck låder vid hans minne men den delade han med mängden. Han förestod gästgiveriet (krogen) på Hälsö. Dock synes han ha skött rörelsen förhållandevis väl. Annorlunda blev det efter hans död. I bouppteckningen värderas salteriet Rösskär till 205 riksdaler banko. Förteckningen på hemmets inventarier upptar 8 foliosidor. Tillgångar 3001 rdr - skulder 1000. Änkan överlevde sin man i 22 år ..."

(Citat ur Odenviks "Öckerö socken")

Videgrens fastigheter låg som här nämnts vid Röskär, platsen kallades så förr. Vid studier av gamla kartor har vi kunnat fastslå att salteribyggnaden, enligt kartan ett ganska långt magasin, bör ha legat där Varvsvägen numera går fram och ha sträckt sig från Anita Steiners nuvarande tomt upp till Alice Karlssons tomtområde.

Vad beträffar krogrörelsen så bör den ha hållits i en byggnad som stod där Alice Karlssons lilla hus numera ligger. Huset som Alice numera bebor var troligtvis bostad åt familjen.

Vid stranden nedanför byggnaderna bör en bryggplan ha funnits för lossning och lastning av sill och fisk. På Signhild Martinssons och Martin Johanssons nuvarande tomtområde lär vid denna tid ha legat en damm.



Röskär på 1930-talet, med fiskebåten Sallys garnräcke. Till vänster utanför bilden bör Videgrens salteri ha legat.

När Videgrens kom till Hälsö 1814 var ju sillperioden sedan några år tillända. Men vad-lagen kunde tidvis ändå få smärre fångster av sill, men då av mindre sortering än under sillperioderna. Dessa fångster landades bl.a. här. Sillen saltades och skickades på export. Det var dock ej bara sill som saltades här utan även andra fisksorter vilket framgår av en fiskeriundersökning från 1833 där Jonas Videgren svarar på frågan: "har tillgången på fisk i allmänhet avtagit?"

"Olika på olika tider. Jag har i år redan köpt och saltat 240 fjärdingar kabeljo. Hela året i fjol 150. I det hela ej avtagit men fisken mindre än förut. När sillen går till får man stor torsk."

Denna verksamhet har troligtvis blivit nedlagd omedelbart efter Videgrens död. Krog-rörelsen fortsatte däremot under änkans ledning fram till 1846. Eftersom denna del av Videgrens verksamheter redan är dokumenterade i Odenviks "Öckerö socken" (kap. 28) redogörs ej närmare för detta. Vi har bara velat förklara var Videgrens verksamheter bedrevs, det framkommer inte i Odenviks redogörelser.

Magasinets vidare öden, när det revs osv. har vi ej kunnat få några uppgifter om. Men det finns utsatt på 1865 års karta.

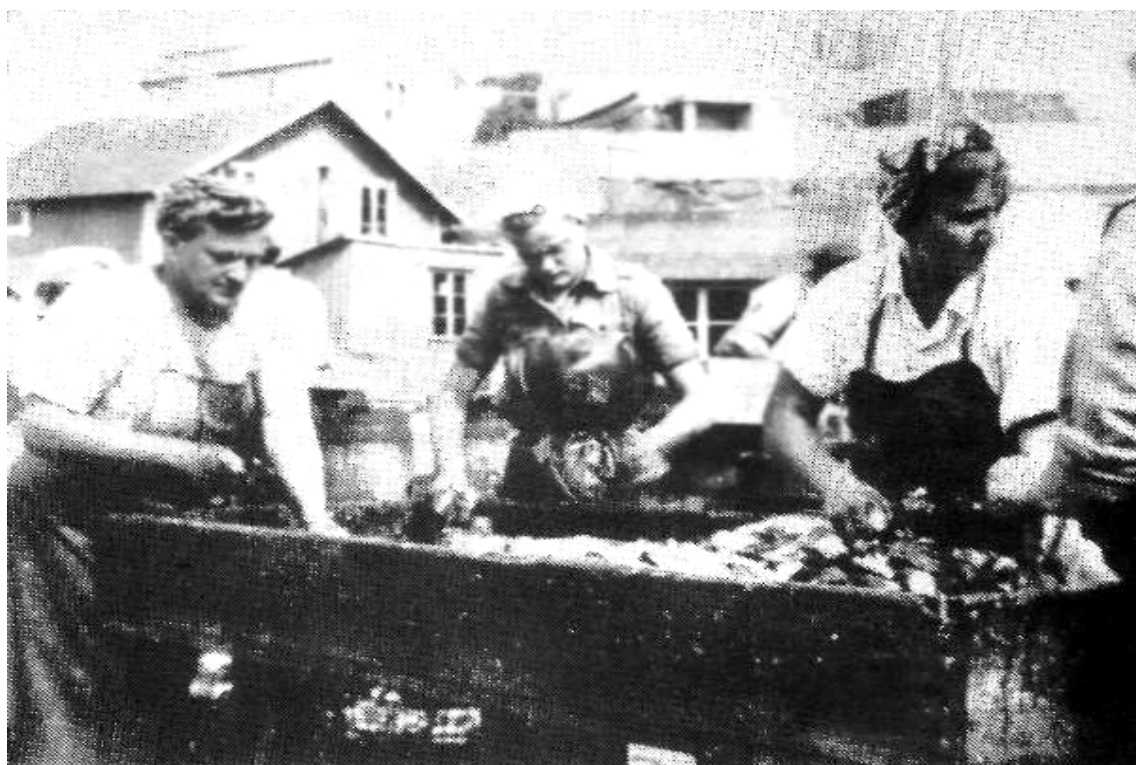
Salteriet på Stuvöplan

Handlaren Axel Carlsson uppförde på 1890-talet ett sillmagasin på Stuvöplan, dvs. platsen där numera Sven Strömblad har sin sommarvilla. Detta magasin hyrde Axel sedan ut till olika firmor i salteribranschen, som bedrev verksamhet där. Förutom att flera av öns kvinnor fick arbete i detta salteri, hyrdes också tidvis kvinnlig arbetskraft

från framför allt Sotenäset in hit. Verksamheten upphörde i början av 1920-talet.

Salteriet på Handlarns plan 1948-1952

Ett salteri startades 1948 på Handlarns plan, eller Strandkasseplan som den också kallades. Nedervåningen på magasinet användes då även för denna verksamhet. Detta salteri drevs i VF och Pontus Nilssons regi.



Sillen gälas vid salteriet på Handlarns plan. Flickorna på bilden heter (från vänster) Asta Konkell, Britt Olofsson, Rut Johansson samt Irene Nilsson.

Salteriet kom till genom att Fladenfisket under denna tid hade sin gyllene epok. Då upprättades ett flertal salterier utefter kusten. Här rådde under tiden augusti-oktober en febril verksamhet. Sillen lossades i vanliga fisklådor och tömdes upp på stora bord med uppbyggda kanter. Runt dessa stod kvinnorna, vanligtvis 4-6 stycken, och gälade sillen, dvs. man nöp av gälarna på sillen med en specialkonstruerad tång. De som var flinka i

fingrarna kunde komma upp i en ganska betydande dagsinkomst då detta arbete var på ackord. Efter varje fylld korg blev man tilldelad en polett för att kunna hålla reda på hur mycket var och en hade gjort. Allt eftersom korgarna blev fyllda tog karlarna hand om sillen för saltning.

Den tömdes då åter upp på bord, s.k. saltbord även det med uppbyggda kanter men med en öppning i kortändan. Här "mjölades" sillen och föstes sedan ner genom öppningen i bordet direkt i tunnan som stod under. När sillen blev mogen, efter cirka 5-6 veckor, dvs. färdig för förtäring tömdes den åter upp i kar inne i magasinet för omläggning och vägning innan försäljning kunde ske. Varje tunna skulle väga 116 kg. Lakpåfyllning skedde sedan kontinuerligt. Man borrade då upp ett hål mitt i tunnan, hällde i laken och pluggade igen.

Den manliga arbetsstyrkan hade jobb med omläggning, lakpåfyllning samt lastning av fraktskutorna fram till jultid då sillen i regel var såld eller bortforslad till t.ex. Hovenäset där lagringsmöjligheterna var bättre. Den mesta sillen gick på export till Östtyskland. År 1952 var sista säsongen som salteriet hölls här. Verksamheten flyttades sedan över till Björnhuvudet på Öckerö.

Småföretagsamhet

Byggbranschen

Arthur Carlsson startade 1934 byggnadsfirma först med både trä- och murarbete, senare på 1940-talet med enbart murarbeten kombinerat med plåtslageri. Under 1950-talets första år sysslade Arthur enbart med det senare och byggde då en verkstad för detta ändamål på hamnområdet. Carlsson lade ner sin firma 1955. Lokalen på hamnområdet blev då brandstation. Daniel Jansson övertog träbyggnadsdelen på 1940-talet och drev den fram till sin död 1978, på senare år tillsammans med Vilgot Nilsson som fortfarande driver denna rörelse.

Skomakeri

Max Johansson, som kom till Hälsö från Torsby, startade skomakeri i sin bostad 1890 och drev denna verksamhet fram till sin död 1937. Sonen Mauritz arbetade i verkstaden ett antal år. Här tillverkades och halvsulades skor, träskor, kängor och träskostövlar. År 1939 flyttade Gunnar Olsson från Uddevalla till Hälsö och startade då skomakeri i en bod som stod norr om Jemi Nilssons hus. Där hade tidigare Olle Olsson haft affär. Gunnar Olsson hade skomakeri här till år 1943 då han lade ner verksamheten.

Korgtillverkning

Arthur Carlsson och Gunnar Olsson startade 1945 tillverkning av stål trådkorgar, så kallade "baskar", främst för fiskarnas behov. Den lades dock ner redan 1948. Daniel Jansson sysslade också med korgtillverkning en kort tid i mitten på 1950-talet.

Kommunikation och service

Postgång

År 1875 fick Öckerö socken sin första poststation och den förlades till Kalvsund. Tidigare hade öborna fått hämta och lämna sina postförsändelser hos öbornas handlare i Göteborg. Så kunde även ske på kyrkbacken efter gudstjänsten då prästen också hade hand om denna syssla.

Efter att i 43 år fått fara till Kalvsund med sina värdeförsändelser fick Hälsöborna år 1918 sin egen poststation. Hälsös första postföreståndarinna blev Ellen Pettersson, dotter till båtbyggaren Janne Pettersson. Ellen inrättade en lokal för detta ändamål i sitt föräldrahem. Denna trotjänarinna skötte posten i 30 år.

Ingrid Berg, som då hette Johansson, blev vår andra föreståndarinna. Hon lät inreda posten i källarvåningen till sitt föräldrahem. Ingrid stod för posten fram till 1951 då Birgit Jansson tog över. Birgit byggde senare samma år ut sitt hus ute på Västeräng och fick på så sätt en ny fin lokal att jobba i. Birgit var föreståndarinna fram till 1954.

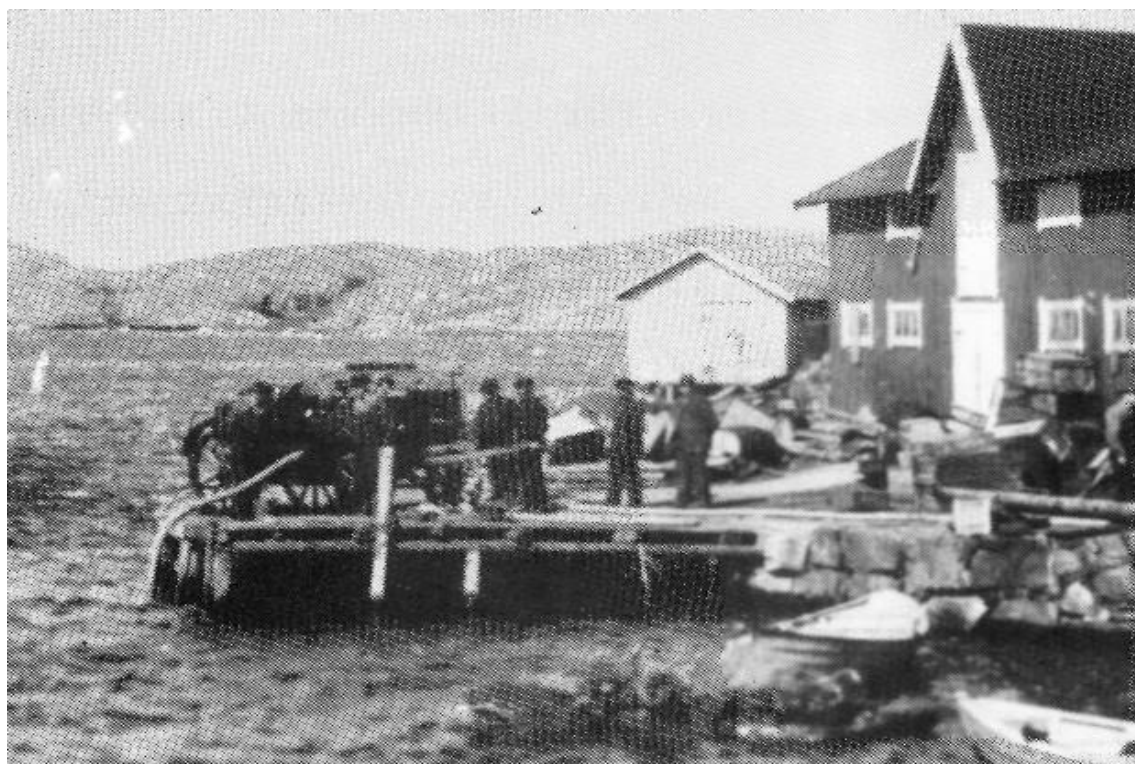
Då flyttades stationen tillbaka till Ingrids lokaler och Gulli Johansson från Björkö tog över denna befattning. Gulli slutade 1960 och föreståndarinnor efter detta har varit Gerd Hermansson 1960-65 och från 1965 Christina Hansson som fortfarande innehar denna befattning. År 1970 flyttades poststationen till Konsums nya affärshus.

Telefon

För fisket inomskärs och för transporten av fisk och sill (vid sekelskiftet pågick en ganska omfattande sillperiod) var öborna beroende av telefonförbindelser. Efter många påtryckningar hos myndigheterna fick Hälsöfiskarna sin telefon år 1901. Den installerades vid Hanssons plan och som abonnent stod Justus Nilsson.

Växelstation fick Hälsö 1913 och föreståndarinna för denna blev Magda Alexandersson.

Antal abonnenter	31 dec. 1913	10
	31 dec. 1930	8
	31 dec. 1953	122



Övning med Hälsös första brandspruta i Kwia, 1920-talet.

Medicinlådan

Hälsöborna fick år 1925 sin första medicinlåda och föreståndarinna för denna blev Signe Pettersson. Tidigare hade öborna fått fara in till Göteborg för att inhandla sina apoteksvaror. Det blev en stor lättnad för många att bara behöva gå ner till Signes hus och lämna in receptet den ena dagen och hämta ut medicinen dagen därpå.

Signe samlade in alla recept och skickade dem tillsammans med lådan (en fyrkantig plåtbox) med ångbåten till Göteborg. Lådan fylldes där med de beställda varorna och skickades tillbaka med ångbåten dagen efter. Signe skötte medicinlådan fram till 1950 då Kajsa Magnusson tog över. Kajsa skötte lådan i sin bostad till 1963 då handlaren Eben Svensson tog hand om uppdraget i sin affär fram tills apoteket öppnades på Öckerö 1965.

"Skäret" – ett köpmanshus

"Skäret" och "Johans plan" var för fiskare i skärgården och invånarna på Hälsö en betydelsefull anläggning från slutet av 1890-talet till mitten av 1960-talet då all verksamhet upphörde. Detta skedde samtidigt med att passagerartrafiken till Göteborg lades ner.

Hur blir en plats som "Skäret" (Johans plan) ett begrepp i ett samhälle?

Orsakerna kan vara flera. För invånarna i skärgården och framför allt på Hälsö kan art av verksamhet och läget halvvägs mellan Göteborg och Marstrand ha haft betydelse. Historiskt är det av intresse att beskriva den verksamhet som bedrevs på "Skäret" och något belysa den sociala situation som var förenad med denna. Det speglar en del av näringslivet i skär-gården under en utvecklingsperiod, från sekelskiftet fram till 1960.

Den verksamhet som bedrevs och som beskrivs i berättelsen var mottagning och distribution av färsk sill, fisk av olika slag ål och hummer, försäljning av rundvirke samt ved, kol och koks.

Varför man valde just Hälsö och "Skäret" har troligen flera orsaker. En var som nämnts läget. En annan kan ha varit närheten till Kalvsund. Där var redan tidigt en slags civilisation. Där fanns sillmottagning, sillsaltning och trankokeri. Där fanns speceriaffär, postkontor, telegraf och andra samhällsfunktioner.

Ytterligare en orsak kan ha varit att det innanför "Skäret" på själva ön enligt vissa

handlingar skulle ha legat ett trankokeri. Det berättas att området kallades "Trandammen" och det kan tyda på denna typ av verksamhet.

Vem startade verksamheten på "Skäret"?

Bostadshuset uppfördes 1896 av Olof Bernhard Magnusson. Den 19 april 1899 köpte Johan August Andersson tillsammans med Olof Bernhard Andersson fastigheten. I köpet ingick fastigheten med lastningsplan och bryggor.

Från den 25 september 1925 var Johan Andersson ensam ägare till "Skäret" med magasin, fraktningsplan och bryggor. Kostnaden för det hela sammantaget var 11 000 kronor. Ett antal år före köpet av fastigheten hade Johan själv ansvarat för all verksamhet där.

Av länsstyrelsens resolution framgår att köpet gjordes tillsammans med hustrun Ida Andersson. Kartskiss och arealbevis omförmäler en *"jordlägenhet om 12 ar 30 kvadratmeter, vilken till Johan Andersson och hans hustru Ida Paulina för alltid upplåtits medelst avsöndring från 1/2 mantal Kronoskatte Hällsö N:1 i Öckerö Socken."*

Köpebrevet upptar namn på samtliga jordägare från den tiden på Hälsö. De är alla borta. När jag ser deras sirliga namnteckningar framträder för mig många av dessa personer, som var för sig har en historia. Jag minns Martin Nilsson, storbonde på ön; Jakobsson, som oftast kallades bara vid efternamn; Bernhard Scherman; Petter Andersson; Herman Olofsson; Johan Viktor Berg för att bara nämna några av dem som var delägare till ön.

Lastningsplan och bryggor

Träbryggorna byggdes ut i flera etapper allteftersom verksamheten utökades. Störst var lastningsplan och bryggor i början av 1920-talet och omfattade då ca 1200 kvm.

År 1909, under storstrejken, anlätade Johan stenarbetare och sprängare från Göteborg för att spränga bort en bergkulle, som låg intill bostadshuset på nordsidan. Stenen användes till att fylla upp med och bildar även idag den betongplan som finns norr om "Skäret". Jag minns morfar berätta att han inte fick arbetet utfört som han tänkt sig. Planen kom att få en lutning, som var till besvär för upplag av rundvirke och meterved.

Orsaken till att han inte själv kunde delta i arbetet var att han drabbats av en svår infektionssjukdom. Sjukdomen fick han samtidigt som fyra andra i ett fiskelag. Enligt uppgift hade de gått i land på en holme inte långt ifrån Marstrand för att dricka vatten. Samtliga blev mycket sjuka. De blev liggande med hög feber under fem veckor. De var fullständigt utmärglade då sjukdomen var över. Man vågade inte visa dem en spegel av rädsla att de skulle ta ytterligare skada. Den direkta orsaken till den svåra infektionssjukdomen ansågs vara förgiftat vatten och låg motståndskraft på grund av undermålig kost.

Underhåll av träbryggor

Om underhåll av träbryggor finns mycket att berätta. Runt "Skäret" var ingen pålebotten. Pålarna stod på bergbotten. Ovan vattnet var järnstolpar nedborrade i berget med rälsstativ. Detta gav bryggorna den stabilitet som erfordrades för tilläggning av större båtar.

Isen gick hårt åt bryggorna. Vissa vintrar, då den var tjock, ställde den till stort besvär. Man måste hugga bort den runt pålarna för att de inte skulle lyftas upp när isen steg. Särskilt svårt kunde det bli då den kom på drift och tryckte på med nordlig vind från Nordre älv. En isvinter, 1926, kom isen med sådan kraft att den skruvade upp sig mot bostadshuset och tog en stor del av bryggorna med sig. Det förorsakade dryga kostnader. Försäkringar som täckte sådana skador fanns inte.

Många båtar, som kom för att lasta och lossa, krävde ett vattendjup på upp till fem meter. Detta gjorde att bryggorna var utsatta för stora påfrestningar och krävde ständigt underhåll och ombyggnad.

Från slutet av 1940-talet blev ytan för lastningsplan mindre. Verksamhetens omfattning avtog och då behövdes inte längre så stora bryggor.

"Röa Boa"

På ett mindre skär låg ytterligare en byggnad, som vi kallade "Röa Boa". Den uppfördes vid sekelskiftet av Hansson, som använde boa till salteri. Han byggde intill boa en större brygga som kallades "Hanssons plan". Den var belägen där det senare kom att bli ångbåtsbrygga. Bryggan hade direkt förbindelse med "Johans plan".

Hansson var ägare till en engelsk kutter som han använde till fiske och fraktfart. Ett fiske var dörjfiske efter makrill i Nordsjön. Oskar Olofsson deltog i detta fiske innan han blev timmerman på Bergs varv. Fraktfarten bedrevs på kusten och östersjöländerna. Hanssons hustru var barnmorska på Hälsö och har hjälpt många av de äldre på Hälsö till världen. Handlare Anders Corneliusson köpte boa av Hansson. Anders använde den till

lagerplats för sin oljeförsäljning. Det vittnade de oljeindränkta golvtilljorna om.

I början av 1930-talet köpte Johan boa. Den reparerades och försågs med ett nytt tegeltak. Detta tak kom att bli "Röa Boas" öde. Huskroppen dignade under taktyngden och blev med åren allt snedare. "Röa Boa" blev ett intressant objekt att avbilda såväl med kamera som med pensel.

Boa användes fram till slutet av senaste världskriget som lagerplats för kol och koks. Kol- och koks försäljning var en av de verksamheter som bedrevs på "Skäret". Bränslet fraktades i säckar från Sannegårdshamnen i Göteborg med "Horten". Kol och koks användes som bränsle i hushållen och i fiskebåtarna. Som jämförelse med dagens bränslekostnader kan nämnas att en 40 kilos säck koks kostade 2:50 kr. Kolet var dyrare och kostade runt 8 kronor säcken. Hälsö Strandkassa övertog kol- och koks försäljningen i slutet av 1930-talet.

Senare kom boa att användas för fritidsarbeten, för tillverkning av namnbrädor till fiskebåtar och reparationer av mindre snipor och jullar. Jag och Harry byggde var sin snipa i boa. En annan båt som byggdes i boa var en ruffad motorbåt till Östen Berg, och den fick namnet "Sickan". Detta bygge har en intressant historia som får bli en senare berättelse.

"Röa Boa" mötte sitt öde genom en virvelvind, som fällde den till marken en sommar dag 1980.

"Lämpareboa"

År 1911 uppfördes den så kallade "Lämpareboa". Den byggdes som bostäder åt i första hand "sillämpare". Dessa personer var tillfälligt anställda. De tog emot sillen och fyllde den i lådor, som lastades på fraktbåtar för vidare befordran till bl.a. Danmark och Tyskland.

"Lämpareboa" innehöll två bostadsrum med fyra fasta kojer i varje rum, två mindre rum och en större magasinsdel. Toaletterummet, "dasset", med två hål var placerat mitt i huset med fritt utsläpp i vattnet. En i sanning verklig vattenklosett.

Boa stod på pålar och måste ständigt underhållas. Vatten och is påverkade pålarna och när isen fick en viss tjocklek måste man gå på med yxa och isbill runt pålarna så inte huset skulle lyftas av högvattnet och pålarna komma ur sitt läge.

På senare år användes boa till tvättstuga och morfar hade ett rum som sitt speciella arbetsrum för fiskeredskap. Boa är numera riven.

Verksamhet

Som framgår av inledningen till denna berättelse kom sillen att dominera verksamheten under åren kring sekelskiftet. Försäljning av livsmedel och specerier förekom fast i begränsad omfattning under ett antal år.

När sillfångsterna minskade kom verksamheten på "Skäret" att omfatta uppköp av fisk från hemmafiskare. Ålfisket var, då som nu, ett betydande hemmafiske. Ålen togs emot och hämtades av en "kvass" (båt med damm i lastrummet). Det rörde sig om tusentals kilo i veckan, som morfar köpte och förvarade i sumpar i väntan på att kvassen kom för

hämtning till Kolding i Danmark. Ålaffärerna upphörde när andra världskriget utbröt 1939.

Den mest betydande och omfattande verksamheten var hummeruppköpet. Hummern var lovlig för fiske från den 15 september till den 15 juli. Det var främst från den 15 september fram mot slutet av oktober som det stora fisket var. Under många år körde Johan och Karl Andersson runt till öarna med "Horten", en båt av kostermodell på 40 fot. Den var byggd på Hälsö av Janne Pettersson 1907. Denna båt kom med åren att bli mycket välkänd då den kom till öarna i olika ärenden.

Under många år köptes hummern per styck av fiskarna. På 1930-talet gick man över till kilopris. Hummerfisket var omfattande och de fiskare som sålde till Johan var mest från Brunnskär, Fjällsholmen, Hyppeln och Rörö men även från andra öar. Konkurrenten om hummern var stor då flera uppköpare fanns. En av dessa var Birger på Knippla, Alf Berndtssons pappa. Trots konkurrenten var priserna låga jämfört med dagens. Fiskarna fick 4-5 kronor per kilo under många år. Mot slutet av säsongen steg priset med 50 öre kilot.

Hummern, som köptes på "Skäret", såldes till en grossist i Göteborg. Det mesta gick till restaurangerna. Överskottet lagrades i stora sumpar på Råssö, en ö utanför Strömstad. Det levererades omkring 30 tjog per dag under de sex första veckorna på hösten. Hummern skickades varje morgon med ordinarie båttur till stan kl. 07:00. Innan dess hade den packats i lådor om fyra tjog i varje. Vissa år förekom ett rikt hummerfiske. Det betydde då mycket för fiskarna och blev deras huvudinkomst för året.

För mig och oss andra i familjen var hummern en vardagsvara på den tiden. Ofta, när jag kom hem från skolan för att äta frukost, kunde det ligga två humrar på tallriken. Vad sägs om en sådan frukost?

Det kan nämnas att hummer med bara en klo betalades med endast halva priset. Därför åts det ofta hummer bland den tidens badgäster på Hälsö.

Sven Strömblad, känd sommargäst och mecenat på Hälsö åt under många år hummer som han köpte på "Skäret" varje veckoslut. Efter Johans död kom min mor, Elsa Sjödel, att överta hummeraffären fram till 1962. Då upphörde verksamheten samtidigt med att båttrafiken till Göteborg lades ner.

Under åren från 1940 kom fiskarna själva och lämnade hummern till "Skäret". Om vägarna i invägningsmagasinet kunde tala skulle mycket komma fram om personer som sedan länge är borta.

Jag tänker bl.a. på Johan och Viktor, far och son. De fiskade mest med landvad. Jag kan än idag se dem framför mig där de ror med sin platteka med vadspelet och vaden ombord förbi bryggan för att pröva fiskelyckan vid vadlännets på Stuvö. Andra var Albert, en bror till Johan, Olof Gustav, Olof Otto, Olle-Petter, Herman i Huvet, Oskar och Algot. Från andra öar minns jag Sten-Olle och hans son Utter-Anders för att nämna några gubbar från min barndom. Dessa personer, som de flesta andra under denna tid, levde ett hårt och enkelt liv. Jag minns att de dyrkade ljuset om sommaren som gav så många fördelar framför mörkret och kylan om vintern.

Rundvirke och meterved

En verksamhet, som också var betydande på "Skäret", var försäljning av rundvirke och meterved. Virket såldes till vadlagen för tillverkning av "vadkragar" och "garnräcken". Dessa "torkställ", som var många på öarna, användes till att torka fiskeredskapen - vadar och garn - på så att de inte skulle ruttna. I anslutning till dessa räcken byggdes bryggor som också krävde pålar och stockar.

Rundvirket hämtades med "Horten" från platser upp efter Göta älv, ovanför Kungälv. Transporterna gjordes under den ljusa tiden av året. Man startade när solen gick upp. Efter fyra timmars körning var man framme för att lasta. Hemfärden gick något snabbare med strömmen. Det var många hårda turer i frisk vind från västan, från Kornhall och ut över Nordre älv och Inrefjord upp mot Knippla till Hälsö.

För att lossa dessa laster av rundvirke och meterved krävdes extra arbetskraft. Av dessa minns jag särskilt Berns-Axel med sönerna Hilmer och Gustav Berntsson och Olas-Otto med pojkarne Justus, Olle och Natanael Olofsson, som hjälpte till.

När man utförde dagsverken skulle man ha maten. Många är de måltider som mormor tillagat till arbetslagen under åren. Det var inte bara middag klockan 12 utan också frukost klockan 8 och kvällsmat klockan 18, då man ofta slutade för dagen.

"Skärets" kök saknade, liksom andra under denna tid, vattenledning och avlopp. Bruksvattnet fick man bära från en vattentäkt ca 200 meter från huset. Spillvattnet och slasken var kortare väg att bli av med. Det tömdes utanför bryggan.

För tvätt samlade man regnvatten i träbaljor och tunnor. Tvätta var ett slit, som man idag har svårt att förstå sig. Allt gjordes för hand. Kokning av tvätt skedde i tvättgryta. Sköljning av tvätten gjordes i saltvatten men måste slutsköljas i färskvatten, som oftast fick bäras i spänner ut till "Skäret". Torkning och mangling var andra moment som var arbetsamma och tog tid att utföra.

Hushållsarbetet under denna tid var tungt och ensidigt. Bara att diska efter 6-8 personer vid varje måltid tog stor del av dagen. Kontantlönen för tillfällighetsarbetarna, utöver maten, var för en hel dag 7-10 kronor under 1930-talet.

Telefonen

Den första telefonen i skärgården installerades 1895 på Kalvsund. Några år senare kom den till Hälsö och "Skäret". Det kom att betyda mycket för förbindelserna med framför allt Göteborg. Många meddelanden sändes och affärer kunde göras upp per telefon med sill- och fiskköpare. Ofta fick man gå med bud och meddelanden till invånarna på ön. Under de första åren hade varven ingen egen telefon utan använde sig av "Skärets". Jag tror mig minnas att morfar betalade 400 kronor i installationskostnad. Ett för den tidens penningvärde högt belopp.

Mormor Ida talade om att när kungen, Oskar II, dog 1907 kom meddelande per telefon till "Skäret" från länsstyrelsen, som uppmanade invånarna att hissa flaggan på halv stång. Hur många hus som hade flaggstång på den tiden har jag ingen uppgift på. Det kan förmodas att det inte var så många på Hälsö som ägde en flaggstång.

Telefonapparaten var en stor väggfast anordning. Den var densamma hela tiden fram till automatiseringen i slutet av 1940-talet. Först åren kring första världskriget kom telefonen att bli mera allmän med telegraf-stationer på varje ö. Då jag var barn var telegrafstationen hos Charlotta Johansson, som skötte den till-sammans med döttrarna Linnea och Ester.

Karl Andersson

Att skriva en berättelse om "Skäret" utan att nämna Karl vore fel. Karl kom liksom Johan från Tjörn och var född 1888. Han kom inte som Johan från Sneppen utan från östra sidan av Tjörn vid Hakefjorden. Karl kom att arbeta på "Skäret" under närmare 40 år. Han var den som kunde utföra det mesta. Johan, som gick med två kryckkäppar, hade svårt att utföra vissa arbeten. Där kom Karl in och kompletterade. "Horten" hade en tändkulemotor på omkring 20 hkr, en "Lysekilare". Denna motor krävde särskild omsorg. Det klarade Karl av och det var sällan man måste anlita verkstan för reparationer.

Karl var mycket renlig och ordningsam. Han spolade och sopade mycket noga i magasinet och ute på bryggorna. Han utförde reparationer på bryggorna med stor omsorg vilket betydde mycket för att hålla nere kostnaderna.

Johan och Karl ägnade mycket tid åt fiske mellan de övriga arbetsuppgifterna. De fiskade med garn efter rödspätta. Det var särskilt sommartid som spättan gick till. De stora vackra fiskarna såldes levande till sommargäster och öbor. Fisken förvarades i en sump, som drogs upp för en träslänt vid bryggan.

Det var betydligt arbetssammare att fiska rödspätta då än idag. Garnen hade "treffle" och "stentera". Detta gjorde dem svåra att hantera. Man hängde upp garnet på en käpp, "splitta", från en låback och på detta sätt blev det åter klart för sättning.

Karl Andersson var många vintrar ute på vadfiske och efter det började han åter sin tjänst på "Skäret". Karl var anställd fram till 1942. Sedan tog han anställning på Bergs varv och arbetade tillsammans med "Sågare-Johan" på "cementa", en arbetsplats som har sin särskilda historia.

Karl var gift med Tekla. De hade två döttrar, Elsa, gift med Erik Annell bördig från Orust och duktig målare och hantverkare, samt Kerstin, gift med Olle Johansson känd timmerman på Hälsö; och två söner, Alrik, målare som övertagit föräldrahemmet och Harry, båtbyggare som haft eget båtvarv, Ekenäs, på ostkusten, där han byggt flera fiskebåtar bl.a. till Hälsö. Karl Andersson avled 1959.

Slutord

Denna beskrivning av "Skäret" och människorna runt omkring gör inga anspråk på att vara fullständig. Den beskriver endast en liten del av verksamhet och händelser under åren. "Skärets" bryggor var öppna för alla att beträda både från land och vatten. Bryggorna var tilläggsplats för båtar av alla slag. Jag minns tillfällen då "ångtrålare" lade till för att hämta upp besättning innan de gick ut på fiske.

Fritidsbåtar fanns det inte så många, men en och annan lade till vid dåligt väder. Ett av de första segelsällskapen, föregångare till SS Fram, var som morfar kallade dem "Lindholmare". De kom med sina kostrar, ombyggda mindre fiskebåtar, och lade till vid bryg-

gorna. De uppträdde ofta störande och kunde inte låta hummern och fiskesumparna vara ifred. Det föranledde morfar att köpa en revolver. Han behövde dock inte använda den. Skotten kastade mormor utför bryggan, men revolvern blev en kär leksak för mig och senare för min son, Klas. På något sätt försvann den till vår stora saknad och förtret.

Det var naturligt att promenera ut på bryggorna och Johans plan, som man oftast sade. Ångbåtsbryggan låg intill och att titta på passagerare, som kom med båten från stan, var särskilt på lördagar ett folknöje. Det gjorde man sittande, lutande sig mot räcket på landgången som ledde ut till "Skäret".

Min uppväxt på "Skäret" var en lycklig tid. Det rådde ett gott förhållande mellan familjemedlemmarna. Några motsättningar förekom inte. Morfar och mormor var måna om att alla fick det de skulle ha. Det var ett gott hem. Det fanns vad som behövdes och jämfört med andra hushåll stod det sig gott. Morfar var mycket rädd för skulder. Alla affärer gjordes upp kontant. Han betraktades ha en god ekonomi mätt med den tidens mått. Mormor hade omsorg om oss alla. Hon gjorde en insats som inte nog kan beundras. Utöver sitt omfattande hushållsarbete hann hon med att handarbeta. Det har vi fortfarande glädje av. Att virka var hon särskilt förtjust i på äldre dar.

Under 1930-talet gifte sig döttrarna Judit och Britta och flyttade hemifrån. Judit blev kvar på Hälsö, gift med fiskaren Östen Nilsson. Britta flyttade till Björkö, gift med Lennart Olsson, målare.

Alla fick hjälpa till med olika arbetsuppgifter. Min mor, Elsa, deltog direkt i verksamheten. Som vuxen kom jag att arbeta tillsammans med morfar, både med fiske och

underhållsarbete på husen, men framför allt med underhåll av bryggorna. Vi kom mycket bra överens. Helt naturligt hade jag en medveten respekt, men han utnyttjade inte sin möjlighet att vara påträngande och fordrande.

Johan Andersson blev 77 år gammal. Han avled 1949. Ida Andersson blev 95 år gammal. Hon avled 1977.

Öckerö i maj 1984

Eisten Sjödell



Skolgången

Förr i tiden var det vanligast att klockaren i församlingen gick runt och undervisade barnen i läsning och skrivning i hemmen. Så skedde även i Öckerö socken. År 1842 kom dock lagen om att varje socken skulle ha obligatorisk undervisning med utbildade lärare. Det dröjde till 1851 innan Öckerö fick sin första s.k. ambulerande folkskola. Det gick till så att läraren undervisade sex veckor i taget på varje ö, men i regel något längre på de större öarna t.ex. Hönö.

Öckerö socken delades upp i två undervisningsdistrikt med en lärare för det norra distriktet och en för det södra. Det norra distriktet bestod av Rörö, Hyppeln, Knippla, Hälsö och Björkö. Den första läraren hette Peter Wahlgren och kom från Borgholm på Öland. Wahlgren fick sin bostad i Bovik på Björkö. Därifrån fick han dagligen ta sig till den ö där han för tillfället undervisade. En fullständig redogörelse för skolgången finns i Odenviks *"Öckerö socken"* kapitel 21 och 22.

En någorlunda regelbunden skolgång kom alltså igång på 1850-talet. Husägarna fick upplåta rum för undervisningen under de första åren. Läraren och eleverna fick flytta från hus till hus, kanske en vecka på varje ställe.

Ett vittnesmål finns från denna tid: "Emmamor" (Emelia Larsson) berättade en gång för Anna Pettersson att hon fått sina första lärospån på Johannes Hanssons loge. Eftersom "Emmamor" var född 1860 skulle detta rimligtvis ha skett någon gång i slutet av 1860-talet.

Sent omsider fick så Hälsö sitt första skolhus. Det byggdes 1870 och låg på den tomt där Axel Carlsson sedermera byggde sitt affärs- och bostadshus. Om Axel rev ner skolhuset eller om han renoverade skolan till bostadshus har vi ej kunnat få uppgifter om.

Mindre folkskola omtalas första gången 1883. Änkan Karolina Mollberg kom då till Hälsö och Kalvsund och fick 300 kronor i lön. Kalvsundsbornen fick då fara till Hälsö för att få sin undervisning.

År 1892 byggdes ett nytt skolhus. Det kallades senare Småskolan och inhyser fortfarande undervisningen av lågstadiet. Under denna tid, fram till 1912 då den s.k. Storskolan byggdes, undervisades barnen varannan dag, dvs. klasserna 1-3 undervisades den ena dagen och klasserna 4-6 den andra osv.

När den nya skolan stod klar fick man sålunda utrymme för undervisning varje dag. Klasserna 1-3 höll till i det gamla skolhuset medan de högre klasserna tog det nya i besittning. Förutom skolsalen inrymdes en bostad åt folkskolläraren i skolhuset. Småskollärarinnan hade som tidigare sin bostad i småskolan.

År 1926 ändrades klassindelning och tider igen. Det skedde på följande sätt: klass 1-2 i småskolan, klass 3-4 tillsammans i storskolan samt klass 5-6 också tillsammans i storskolan. Detta möjliggjordes genom att man startade alternativ förmiddags- och eftermiddagsundervisning, samt att ytterligare en folkskollärare anställdes. Om klass 3-4 fick sin undervisning förlagd på förmiddagarna ena veckan fick man eftermiddagarna veckan därpå och vice versa. Tiderna var för förmiddagspasset kl. 08-13 och för eftermiddagspasset kl. 13-18. Dessa förhållanden rådde fram till 1949, då de nya lärarbo-

städerna på Västeräng stod klara. En ny skolsal kunde då inredas i storskolan genom att lärarbostaden utrymdes. I det nya klassrummet fick klass 3-4 sin undervisning. År 1946 utökades skolan till 7 år och då undervisades klasserna 5-7 i den gamla skolsalen.

År 1967 ändrades situationen genom att den nya 9-åriga grundskolan infördes. Högstadiet fick då sin undervisning förlagd till Brattebergsskolan på Öckerö.

Lärlarlegender på ön

Vi kan av förklarliga skäl inte namnge alla lärare som tjänstgjort på Hälsö. De har ju varit ganska många under årens lopp. Men vi kan inta förbigå att nämna några som med rätta kan kallas legendariska.

Till exempel de båda småskollärarinnorna Amanda Berndtsson och Elsa Samuelsson, som tillsammans verkat cirka ett halvt sekel på ön. Fröken Amanda kom till Hälsö från Rörö, dit hon kom 1887. Vilket år hon kom till Hälsö har vi inte kunnat få någon exakt uppgift på men det var med största sannolikhet i slutet av 1890-talet. Hon tjänstgjorde sedan här till 1927. Då kom fröken Samuelsson som innehade tjänsten i 21 år.

Bland folkskollärarna skall vi också nämna två trotjänare: Linus Bergagård och Karl Magnus-son. Linus, som var född på Hönö, började sin tjänstgöring på Hälsö 1929 och slutade 1944, då han flyttade till Öckerö. Kalle, som var född i Harstena i Östergötland, kom till Hälsö 1948 och är när detta skrivs fortfarande verksam som lärare på ön.

Tjänstgjorde hela lärarintiden i samma församling.



Sjuttiofem år fyller i dag lärarinnan fr. Amanda Berntson, Berzelligatan 15, Göteborg.

Hon är född i Spekeröds församling i Bohuslän och avlade 1886 lärarinnexamen vid Rodhes gamla seminarium. Redan följande år erhöll hon ordinarie befattning i Öckerö församling, där hon som kombinerad folk- och småskollärarinna hade att starta med en klass på omkring 70 elever. Detta var ingen lätt uppgift för en knappt tjugoårig lärarinna, särskilt om man betänker, att lästiden på året då var avsevärt mycket längre än nu. Bostadsförhållandena voro mycket primitiva på den tiden, lönen synnerligen anspråkslös och kommunikationerna oerhört besvärliga, ända tills de ordinarie ångbåtsförbindelserna med staden upprättades. Det ganska ovanliga är emellertid, att jubilaren tjänstgjort i denna församling hela sin lärarintiden, som utgör över 40 år. Vid uppnådd pensionsålder bosatte hon sig i Göteborg. Hennes kärleksfulla och uppoffrande arbete i Öckerö församling är allmänt känt och uppskattat och av vänner och forna elever är hon avhållen.



50 År fyller 25 februari tillsynsläraren Linus Berggård, Öckerö. Efter avlagd folkskollära reexamen år 1923 erhöll han anställning inom Öckerö skoldistrikt m. placering vid Hälsö skola. Under sin hälsötid deltog han mycket aktivt i arbetet med Åstadkommandet av en idrottsplats på Ön.

Idrotten har i honom alltid haft en varm förespråkare och på sin tid var han även aktiv fotbollsspelare i Höns IS. Under sin tjänstgöring på Hälsö invaldes han i Hälsö municipalfullmäktige, vars ordf. han var ett flertal år. Vidare invaldes han i den första uppsättningen av kyrkofullmäktige inom Öckerö kommun.

Efter transport till Öckerö har han engagerats i många kommunala uppdrag. Sålunda har han varit ordf. och ledamot i ett flertal byggnadskommittéer, bl. a. vid uppförandet av lärarbostäder på Hälsö och Knipplan och nu senast Fotö skola. Han har varit mångårig skolkassör, vilken syssla han lämnade vid årsskiftet i samband med förvaltningens centralisering till kommunalkontoret.

För frivilliga studier har han nedlagt ett betydande arbete och har varit en flitigt anlitad ledarkraft för studiecirklar inom såväl ABF som SVC. Även inom Röda korset har han nedlagt ett intresserat arbete och innehar f. n. ordförandeposten i Öckerö Röda korskrets. Han har varit en av de ledande krafterna för tillkomsten av hemvärnsgården på Öckerö.

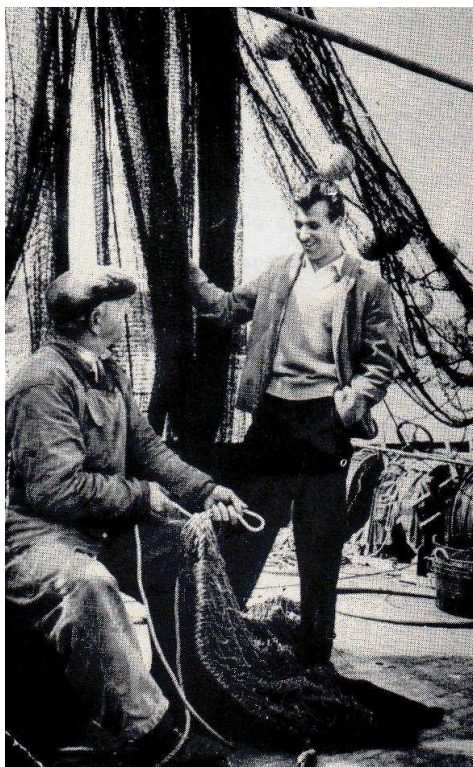
Under en följd av år har han tidigare varit lärarkårens representant inom folkskolestyrelsen och är f. n. ledamot i Öckerö kommunalfullmäktige, suppl. i barnavårdsnämnden, ombud för arbetsförmedlingen inom kommunen, sekt. i byggnadskommittén för Öckerö församlingshemsstiftelse m. m.

Folkskollärare Karl Magnusson berättar om sin tid som lärare på Hälsö

Jag är född 1922 på ön Harstena i Östergötlands skärgård. Jag var fiskare innan jag genomgick en fyraårig lärarutbildning vid folkskoleseminariet i Linköping. Min första läroreplats blev Hälsö, där jag fick undervisa i en avdelning med elever från klasserna 5-7. Året var 1948.

Hälsö skola hade år 1948 tre avdelningar eller klasser som det heter nu för tiden. Undervisningen var för de två högre avdelningarna förlagd till Storskolan, som byggdes i början av 1900-talet. Där fanns endast ett klassrum, samt en liten lägenhet avsedd för en lärare. Undervisningen för t.ex. 5-6-7 skedde en vecka på förmiddagen mellan kl. 8-13 och veckan därpå mellan kl. 13-18. En dag i veckan var det dessutom textilslöjd för den högre avdelningen flickor mellan kl. 18-19:30.

År 1949 blev Hälsös tre tjänstebostäder för lärare färdiga. Lägenheten i Storskolan byggdes då om till klassrum och eleverna fick normala skoltider. Någon sal för träslöjd och gymnastik fanns ej. Som gymnastikplan var skolplanen inte så lämplig eftersom stenar kom mer och mer i dagen. En morgon kom eleverna till skolan med spett och spadar och allehanda verktyg för att göra om planen och få ner stenarna djupare. Resultatet blev en ganska fin grusplan. Men efter något år hade stenarna "krupit" upp igen och eleverna måste göra om arbetet. Skolplanen var dock ganska liten varför fotboll ofta spelades på en gräsplätt på Vättnebacken. Omkring 1950 hade Hälsö ett mycket starkt skollag med bl.a. Ove Olsson (senare landslagsman) och Douglas Nilsson (senare A-lagsspelare) i Örgryte IS.



*Fiskeskepparn och fotbollsstjärnan,
1958. Einar Olsson, skeppare på
Sidney, i samspråk med Hälsögrabben
och landslagsspelaren Ove Olsson.*

Friidrott ägnades rätt mycket tid åt och tävlingar förekom mot flera öar i längdhopp, höjdhopp, kast med liten boll, löpning 60 meter och stafett. Sand till hoppgrup hämtades från Öckerö av eleverna i roddekor.

På vinterhalvåret spelades ofta bordtennis på gymnastiktimmarna och även på rasterna. Ett bordtennisbord tillverkat av Eisten Sjödelld stod alltid till hands i klassrummet. Dessutom fick skolan nyttja bordet i IOGT-lokalen, som låg strax intill skolan. Ove Olsson blev ett år DM-mästare i bordtennis vid tävlingar i Göteborg.

Resurserna till skolan var knappa i jämförelse med dagens. Klassen fick t.ex. inte delas förrän elevantalet översteg 35. Ett år hade jag en 5-6-7:a på 34 elever. Pengar från skolstyrelsen till skolresor eller inköp av t.ex. ett bordtennisbord var inte att tänka på en gång. Fiskelagen på Hälsö lämnade vart tredje år bidrag till en längre skolresa. De mesta pengarna till skolresor kom in genom skolfester i hemvärnsgården. Pippi Långstrump i

fyra akter uppfördes vid två tillfällen. En del av rekvisitan som t.ex. en hästkostym beställdes från Lindarna i Falun. Konkurrenten från TV om publiken förekom ju inte på den tiden, varför det vid festerna blev mycket trängsel och förstås mycket pengar.

Från och med läsåret 1955-56 bildade årskurs 7 egen avdelning med elever från Hälsö och Björkö. Undervisningen för klass 7 förlades första året till Björkö skola trots Hälsöföräldrarnas starka protester. Året därpå undervisades eleverna åter på Hälsö.

På 1950-talet tillsattes en kommitté för en ny skola på Hälsö. Mark köptes in på Västeräng. Byggnationen blev ej av och i en tid med minskat barnantal såldes marken som hustomter. De gamla skolorna rustades upp. Det gamla torrdasset vid Storskolan ersattes med VC, slöjdsal ordnades på vinden och en tillbyggnad gav plats för bibliotek och lärarrum.

På 1970-talet minskade elevantalet vid Hälsö skola så mycket att länsskolnämnden märkte att Öckerö kommun skulle klara sig med en lärare mindre om man flyttade eleverna i klass 3-4 till Öckerö, där de skulle få plats i klasserna 3 och 4. Följande år skulle även klass 5 och 6 flyttas.

Hälsöföräldrarna ställde upp som en man för sin skola och tillställde länsskolnämnden en stark skrivelse. Den stöddes av rektor och skolstyrelse och länsskolnämnden återtog beslutet om skolindragning. Det kan nämnas att följande år föddes inte mindre än 18 barn på Hälsö!

Mycket har förändrats i skolan sedan 1948. Nya ämnen och moment har tillkommit som t.ex. trafikundervisning, sexualundervisning och hemkunskap. Engelska infördes i Hälsö skola läsåret 1952-53 på försök. Det var s.k. radioengelska. Tidigare hade "fiskar-engelskan" förekommit i fortsättningsskolan.

Skolårets avslutning har ändrats. Borta är examensförhören i tre eller fyra ämnen. Förhören var lite preparerade men eleverna var nog lite nervösa, där de satt i sina bänkar, högtidsklädda bakom små vaser med söta blommor. Kanske kunde några elever inte låta bli att skramla med de kronor, som vid förhörens slut skulle läggas på katedern som present till läraren. Sedan blev det gemensam avslutning i Hemvärnsgården med pjäser och sång. Innan slutpsalmen höll en representant för skolstyrelsen avslutningstal. Dagens årsavslutning som ersatt examen har blivit en av årets högtidsstunder på Hälsö.



*Folkskollärare Kalle
Magnusson, fortfarande
verksam i klass 5 - 6 i
Hälsö "storskola".*

Uppsats av Gunvor Martinsson efter intervju med sin farmor Anna Kristiansson, 1938

Hur det var på Hälsö för 50 år sedan

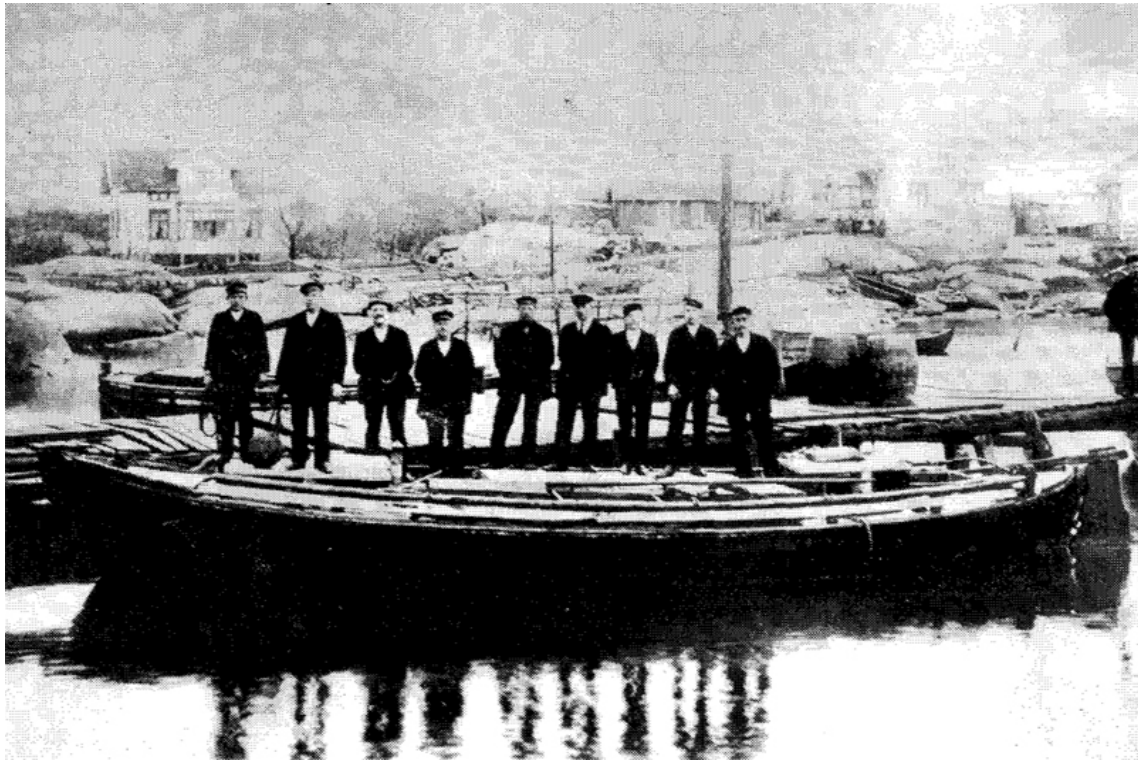
För 50 år sedan fanns på ön omkring 30 hus, skolhuset inberäknat. De flesta husen var då envåningshus. Skolhuset låg där nu Axel Karlssons handelsbod finns. Det skolhuset var mycket litet och skolsalen fick även tjänstgöra som kök. Lärarna eller lärarinnorna fick undervisa barnen på Kalvsund halva året och på Hälsö halva.

Där nu småskolan är belägen har förr varit åkrar. På den tiden odlades flera sädesslag: råg, korn, vete och havre. Två hästar och omkring 15 kor fanns då på ön. Får hade man allmänt, även höns och svin.

Handelsbutiker fanns inte på Hälsö, utan man måste fara över till Björkö och köpa varor. Ångbåtsförbindelse fanns ej heller då, utan skulle man resa till Göteborg fick man färdas med sina små segelbåtar. Vägarna voro mycket dåliga. År 1888 anlades här de första vägarna samt ångbåtsbryggan. Posten fick man hämta i Göteborg, emedan ingen poststation fanns på Hälsö. Senare anlades poststation på Kalvsund, där Hälsöborna fick hämta posten.

Fisket bedrevs med backer och sillvad. För fiskets bedrivande användes däckade segelbåtar. Motorer fanns ej på den tiden i båtarna. Från början av november började storsillfisket inomskärs och i detta fiske användes de däckade båtarna att frakta sillen till Göteborg. Mindre odäckade båtar begagnades till vadbåtar.

Backefisket bedrevs utomskärs i Kattegatt under mars och april månader, samt augusti, september och oktober. Under maj, juni och juli bedrevs makrillfiske med garn och dörj. Sillen var så talrik inne i fjordarna att i ett enda vadkast kunde man få omkring tvåusen hektoliter sill. Storsillfisket tog slut inomskärs år 1898.



Kågen "Arner" med vadlag i Kwia vid sekelskiftet.



Skolkort från 1890-talet taget framför Janssons hus. Med hjälp av Anna Pettersson m.fl. har vi kunnat identifiera alla utom fem. Obs! Samtliga flickor med respektive flicknamn.

Nedre raden från vänster: Bernard Kristiansson, Amandus Magnusson, Emil Karlsson, Petter Pettersson, Alban Gustavsson, Ernst Johansson (Backman) och Edvin Kristiansson.

Andra raden: Amanda Johannesdotter, Jenny Hansson, Klara Olsson, Gertrud Nilsson, Teresia Johansson, Paulina Johansson, Olga Karlsson, Ellen Pettersson, Elemina Larsson, Elin Olausson och Hilma Ludvigsson.

Tredje raden: Blenda Karlsson, Beda Nilsson, Tekla Karlsson, Anna Gustavsson, Olivia Jansson, lärarinnan fru Holmgren, oidentifierad, Maria (Mia) Magnusson, Lina Ludvigsson och Emma Magnusson.

Bakre raden: Emil Johansson, oidentifierad, oidentifierad, Amanda Ludvigsson, oidentifierad, Betty Johannesdotter och oidentifierad.



Skolkort från 1912, klass 3-4-5-6.

Stående från vänster övre raden: Justus Olofsson, Gunnar Magnusson, Evert Gustavsson, David Alexandersson, Evald Andreasson, Johannes Johansson och Josef Rutgersson.

Andra raden: Gustava Ludvigsson, Ingeborg Olsson, Hildur Ludvigsson, lärarinnan Althin, Gertrud Gustavsson, Alida Hermansson, Maria Ludvigsson och Kaisa Magnusson.

Sittande tredje raden: Alfhild Olausson, Karin Eliasson, Karin Jacobsson, Elsa Andersson, Signhild Olofsson, Alice Antonsson, Betty Ludvigsson och Fredrika Johansson.

Nedre raden: Ellen Ludvigsson, Anna Nilsson, Rebecca Olsson, Aina Jansson, Anna Jansson och Karin Eliasson.



Skolkort från 1925.

Stående bakre raden från vänster: Johannes Ludvigsson, Emmy Ludvigsson, Kerstin Andersson, Judit Andersson, Ebba Johansson (Backman), Ester Johansson, Mary Nilsson, Ragnhild Johansson, Edla Johansson, Ingeborg Johansson, Torborg Pettersson, Britta Andersson, Gunhild Kristiansson, Asta Pettersson, Ester Magnusson och Åke Johansson.

Mittraden: Ally Olofsson, Elisabet Karlsson, Helmy Olsson, Gunhild Andreasson, Elin Gustavsson, Anna-Lisa Zachrisson, Inga Berg, Stina Karlsson, Doris Nilsson, Andrea Johansson (Backman), Vivan Berg, Margit Olsson och Hedvig Kristiansson.

Främre raden: Gustav Jansson, Reinhold Olsson, Janne Gustavsson, August Jansson, Harry Andersson, Frans Jansson, Harry Jansson, Karl-Albert Johansson, Torvald Magnusson, Arne Karlsson, Evald Nilsson, Allan Johansson och Holger Johansson.



Skolkort från 1929.

Stående bakre raden från vänster: Lärare Linus Bergagård, Mildid Andersson, Birgit Karlsson, Anna Nilsson, Ann-Mari Pettersson, Ingrid Gustavsson, Ädla Olsson, Iris Karlsson, Gullan Johansson, Elon Karlsson och Allan Larsson.

Andra raden bakifrån stående: Sara Nilsson, Sonja Backman, Asta Kristiansson, Maj-Britt Olsson och Gerhard Karlsson.

Knästående: Helge Ahlberg, Nils Jansson, Karl-Gustav Benjaminsson, Per-Anders Pettersson och Karl-Erik Karlsson.

Sittande: Sven Pettersson, Enar Olofsson, Yngve Karlsson, Walter Berg, Gunnar Nilsson och Arnold Jansson.



Skolkort, fortsättningsskolan på Hälsö, från 1933.

Bakre raden från vänster: Torsten Jansson, Folke Olofsson, Bertil Kristiansson, Paul Jansson, Helmer Andreasson och Karl-Erik Backman.

Främre raden: Joel Johansson, Sven Karlsson, Helmer Gustavsson, Olle Finnman, Frank Karlsson, Gustav Pettersson, Hilmer Zachrisson och Nils Nilsson.



Skolkort från 1947 med årsklasserna 5-6-7.

Övre raden från vänster: Läraren Bror Gustavsson, Judit Karlsson, Maj-Lis Berndtsson, Solvei Arvidsson, Monika Svenningsson, Kuno Olausson och Veiler Ludvigsson.

Mellan raden: Gerd Pettersson, Inga-Lill Konkell, Veiny Kristiansson, Ethel Kristiansson, Barbro Andersson, Britt Olofsson, Eivor Arvidsson och Irene Nilsson.

Nedre raden: Åke Gustavsson, Vilgot Nilsson, David Johansson, Sven-Åke Nilsson, Tage Karlsson och Håkan Nilsson.



Skolkort från 1984, klass 1-2 Hälsö Småskola.

Lärarinnor: Gerd Lundqvist och Lillian Nilsson.

Stående från vänster: Elin Svensson, Karin Jansson, Veronica Fredriksson, Gunilla Lennartsson, Nina Berg, Emma Nilsson, Karin Olsson, Anette Lennartsson, Helena Jansson, Sandra Benholm och Åsa Hermansson.

Knästående: Andreas Olsson, Daniel Johansson, Michael Carlsson, Magnus Benholm, Tobias Olsson och Fredrik Edvardsson.

Vad jag skulle göra om jag vunne 5000 kr på tippning.

I Tvars affär kan man få tippningslappar att tippa på. Det är de engelska cuplagen man tippar på. I förra veckan hade jag tippat en rad, och då hade jag 6 rätt. I denna veckan skall jag tippa en rad också och då får vi se om jag har bättre tur. På lördag kväll får vi reda på tippningsresultaten i Tvars affär, och där sitter vi i spänning och väntar. Den som har tolv rätt vinner många pengar. Om jag vunne 5000 kr skulle jag köpa en segelkanot, ett gevär, en radio, en cykel, en ridhäst, en flygmaskin, en fotboll, fotbolls kängor, och fotbollkläder samt några andra småsaker. Det skulle vara roligt, om jag vunne 5000 kr på tippning.

Mina framtidsplaner.

När jag får slutat skolan skall jag försöka komma med på en fiskebåt. Sedan jag varit med där några år skall jag köpa med några kamrater. Jag vill ha en 55 fots lång fiskebåt med en 75 hkr bolider motor i. Elektrisk ljus vill jag också ha i den. Jag skulle fiska med snurre vad och träl om vintern och om sommaren med makrillgarn och sillgarn. Till Nordsjön tänkte jag också gå ibland och fiska om det blir lönande, och då kan jag gå in och sälja fisken i Grimsby, Aberdeen och Tuberön. Det skulle vara roligt att komma till England eller Danmark.

Ingvar Jansson

Ångbåtstrafiken.

Torra vintern slutade marstrandsångarna att gå till Hålsö, bara för att fraktbåten "Hilfild" tog frakterna hit. Då satte Berg ångaren "Thyrso Express" i trafik. Expressen trafikera de södra öarna Hålsö, Björkö, Lönö, Öckerö och Halvund. Sedan köpte Berg från ett stockholmsbolag en ångare, som hette Riddarfjärden vilken sattes i trafik så fort den reparerad. Om några månader, kom det tre nya ångbåtar hit som Berg köpt. Alla fem ångbåtarna gick på sommaren i trafik mellan Göteborg och öarna.

Marstrandsbolagets ångbåtar fick därigenom konkurrens. Biljettpriset var 50 öre på Bergs båtar och 40 öre på marstrandsångarna. Marstrandsångarna fick inte många personer på Hålsö. Man har tänkt att kommunen skall köpa Bergs ångbåtar tillika med marstrandsångarna, men Berg ville inte sälja ångarna. Så dom kommer att gå i trafik som förut ännu så länge.

N:r i Hufvudb.

Afgångsbetyg

från folkskolan vid

*Hälsjö*i *Öckerö*

skoldistrikt af

Göteborg i Bohus

län.

*Klara Olivia Carlsson*född den *24 Mars 1888*och inskrifven den *1 Mars 1895*

har genomgått nedannämnda lärokurser och vid denna dag anställd pröfning jämlikt §

folkskolestadgan erhållit följande vitsord:

Läroämnen.	Vitsord.	Lärokurser.
Kristendomskunskap: Bibl. historia	<i>Berömlig</i>	
Katekes . . .	<i>Berömlig</i>	
Modersmdlet: Innanläsning . . .	<i>Berömlig</i>	
Språklära . . .	<i>Med nöje godkänt</i>	
Rätt- och uppsatsskr.	<i>Med nöje godkänt</i>	
Välskrifning	<i>Med utmärkt beröm godkänt</i>	
Räkning	<i>Med nöje godkänt</i>	
Geometri	<i>Med beröm godkänt</i>	
Geografi	<i>Med beröm godkänt</i>	
Historia	<i>Med beröm godkänt</i>	
Naturkunnighet	<i>Med nöje godkänt</i>	
Teckning		
Sång		
Gymnastik		
Trädgårdsskötsel o. trädplantering .		
Slöjd	<i>Berömlig</i>	
Huslig ekonomi		

samt har under sin skoltid ådagalagt *mycket god* flit och *mycket god* uppförande.*Hälsjö*den *1 Mars*19 *01*

Å skolrådets vägnar:

Carl Olsson

Lärarinnor

*Maria Holmgren*N:r 27 h. Hasse W. Tullberg, Stockholm. — N. M.
Eftertryck förbjudes.Utg. af Dr. W. Lidberg,
f. d. Folkskoleinspektör.

Avgångsbetyg från 1901 för Klara Karlsson (mor till Anna-Rosa Zachrisson).

Intervjuer och tidningsurklipp

Barndomsminnen

Utdrag ur intervju gjord i december 1983 av Nils-Jan Rapp med Magnus Jansson född på Hälsö år 1900.

Hur var din barndoms jular på Hälsö?

Barn och barnbarn kom och lussa de gamla tidigt på morgonen. Dom hade lussekattor med sig då och dopp och kaffe. Sen gick dom till nästa ställe och nästa ... runt på ön. Det var lucior och tärnor och bagare också ... pojkarna var bagare.

Alla barnen skulle ju ha en "julehög" till jula ... De var e spedda (ett spett), en strompesticka t.ex., som en satte fast på nået. Sen satte man vörtbröd och alla slags kager (småkakor) på den stickan. Man gjorde alla möjliga slags kager på samma deg. Julehögen fick en inte röra förrän te tjugonda Knut. Då va de så torra så ...

Julestöget började ju efter Lusse. På Annadagen skulle lutfisken lutas men vi hade aldrig någon lutfisk på Hälsö, som jag minns, utan det var saltlånga på den tia ... Den urvattnades saltad som den var och koktes. Så åt man den på julafton om kvällen ... Då var det så mõe mad i överflöd så en orka ente äta allt - gröt och all inälvsmat från grisen. Ja vi hade ingen gris men det var ju många som hade det.

Men jag har varit med och slaktat många grisar. Då var en inte stor när en var med. Jag vet inte hur gammal jag var men det var småpojkar som samlade sig. Den där "pisse-

blåsa" den skulle de vilja ha allihop. Den blåste vi opp och stoppade ärtor i - sen russla' den runt så ... Och så blåste de opp den så den blev så stor så. Sen sprang de etter den ... det var rene äventyret ...

Ja, så var det ringlekar och danser. Men det var ju inte annat än när det var bestämda tillfällen, kalas och sånt. När man kom flera barn ihop. Annars var det stilla och lugnt på julen. Ja, gobbarna de var väl halvt snurriga de meste gångera ... Sen skulle de te otta och satt där o sov hele môrra. Te ottan gick vi alltid med fiskebåt.

Men slätkalasen var det roligaste. Vi gick runt till den ene efter den andre. Vi var o fira jul hos mina svärföräldrar. De var från landet. Första tiden jag kom dit vòla de mig ente för nôenting (var jag inte värd någonting) - en fattig fiskarpojke. Dom var ju bönder ... Men det blev bättre och bättre och till slut när vi skulle gå på det här kalaset så sa svärmor (ja, gobben svärfar var ju med också): "Han ska köra" (sa hon om mig). Gobben fick inte köra då längre.

Klarade du av hästarna då? Du var väl inte van vid hästar från Hälsö?

Jodå, det fanns två hästar, Tor och Bläsen. Dom sprang på de smala vägarna där. En gång så hade två små pojkar, Arvids Gustav och bror min Gustav, varit med vid räcket och tagit ner garna. Och vi skulle sätta av dom vid ångbåtsbrygga på Hälsö. Dom gick ner på vägen där från Annerses ner i Schwängen och där kom bågge hästarna springandes och den ene trampa foten på Gustav så vi fick ta han till Mölndal. Det var så trångt på vägarna och inget lyse. Det var så svart som en säck på kvällarna ...

Var det fattigt på den tiden?

Ja, det var fattigt men det var ingen som led. Men nog var det fattigt. Skulle man ut med något, som t.ex. till doktorn, så blev det hemska bekymmer. [...]

Jag var med när vi skulle slakta fåren på hösten. Då kom det en slaktare som hette Gottfrid och vi sprang efter honom. Dåförtiden bara stack dom fårena så de fick ligga och förblöda. Och dom levde ju länge där och låg och titta på oss barn ... Ja, dom ögera di glömmer en allri ... hur dom låg där och riktigt följde en med ögera. De kunde ju inte säga ett ljud heller ... Sen tog Gottfrid med sig köttet till stan o salta ...

Fick ni några julklappar då?

Ja, det var ju nåttiga saker då, vantar o stromper, mjuga paket ... Trettondagsafton var ju den största högtiden egentligen. Då gick vi med stjärnan ... Och på nyårsafton gick vi o "lura". Vi blåste i lurarna, som fanns på fiskebåtarna, klockan tolv (vi "lura" in det nya året). Först fanns det ju bara blåslurar men sen när de skaffade vridlurar så gick en ju där o tuta o vrôla i ett. Å stugorna låg så nära vägen så när en gick så slog en handen i väggen o tuta i luren ... [...]

På Hôlas berg satt vi och skar med "pannekagevändare", fälleknivarna vi hade med ett blad i. De var fina å handskas med. De kosta 25 öre. Å de va så fint stål i dom så en kunne sliba dom så de kunne ta hår ... Vi hade dem till "ränseknivar" egentligen. [...]

Å så gick vi på skenor (skenor som sattes på träskon = skridskor) nere på isen vid Råmpa, där Buröleden går nu. Å där var lera så om isen inte var tjock nog så trampa en igônôm och fastna med träskon i lera ... Å så åkte vi "slängkälke" ... Det var en påle i

isen och en stor slana som satt fast i pålen och så en kälke på slanan. Så satte de sig på kälken så många som kunde komma med. Sen gick vi allihop, så många som fick plats, och sköt på den slanan. Det blev en väldig fart och om någon åkte av kälken så for han långt iväg bort över isen.

Å på sommaren sparka vi boll ... Ja, de va nere vid dammen, vid Patrikes hus, på Huvet, udden där ... Å då sprang en ju i träskor på den tia ... Ibland när en hade sprungit där o sparkat var hälen så full med hål efter spiken som stack upp ur träskon ... [...]

Så kom där en "pepparkagekäring" och sålde "kongens fibbelkaga" och så sjöng hon för sillämparna där framför bräcka (baracken) vid Hansens plan ... [...]

Förr så var det spöken överallt. Men nu ser en inte nåt ... He har väl blett för ljust för dom ... Vi satt i stugorna i skymningen. Ongdommar samlades på samma ställe när de gamle prata om spökhistorier. Och en ble så rädd så om tofflorna inte hann mä när en sprang hem så fick de stå utanför ...

Där var en historia om en som gick och fria och när han kom ut på môrra så mötte han en gobbe som var på vej ner te sin båd. Och friarn hoppa in i en hage och gömde sig. Då gick gobben hem etter e yxa ... Men då passa friarn på å smita ... Gobben han trodde han hade sett en vålnad ... [...]

Sen var det ju om man mötte käringar när en skulle ut o fiska. Det fanns ju de käringar som hade tur och de som hade otur med sig ... [...]

Men det värsta utav alltihop var ju när de mötte prästen. Då vände fiskarna och gick tebaks hem igen. Det var en gång i början av första världskriget. Vi hade varit i Skagen och sålt fisken. Vi kom hem och måste gå till tullen då vi kom hit. Så var där en predikant som hette Persson. Han skulle följa med till Hälsö. Han stod o plocka på flötena o långreven, flebacker som vi kallar det ... Vi hade gaffelsegel och det var nerfirat och där hängde ett par gobbar på gaffeln. De spottade o svor. Persson gick av på Hälsö och vi gick ut igen o hängde backera. Så miste den ene 500 krokar och den andre 1000 ... *"Dom har fan tatt", sa gobbarna, "dom har han å fiskar mä". [...]*

Jag minns en storm med högt vatten en jul, jag tror det var 1903, då stod vattnet upp till vår mur ... [...]

På Västeräng var det potatisåkrar. Det var ett tunt sandlager, ett halvt spadttag ner var det röd sand och där lades potäter varje sommar med klôdder som gödsel. Det var ett knog. Först med en eka och en klôdderriva och lasta och sen in i Limskära och kasta det på land med en grep. Sen skulle det köras med skyvekärre till åkern. Så skulle potäterna läggas och så fick vi köra gödsel hemifrån också på en lång och stenig väg. Det var efter gris och får och efter oss själva med ... [...]

På västsidan Västerberg ligger Trollholme stenar. Den störste stenen ligger på kanten av en hylla i berget. Under den la några pojkar en laddning minkrut men det blev ingen explosion så den ligger nog kvar än ... Den stenen ska, enligt sägnen, en jätte kastat ifrån Hyppeln mot Öckerö kyrka men missat. Nedanför står två stora stenar lutande mot varandra. Där under var en liten grotta. Där var vi många gånger och koka tångräka i ansjovisburkar. Räkorna fångade vi med händerna nere i Trôllhölmsundet ... [...]

Min farbror ägde Trollholmen då men sen sålde han den till en göteborgare för 500 kronor ... Ja, det var ett liv och ett kiv om marker och holmar och skär då ... [...]

När jag var barn fanns det två handelsbodar. Det var Annerses och Axels. Ibland kunde vi få en tvåöring. Då kunde man köpa gräddkyssar och bomber som var få hårda så man kunde krossa glas med dom ... så köpte vi russin ...

I affären fanns en tunna med goda, färggranna äpplen och vid disken fanns en tunna med norsk slo fet sill (salt). På disken låg en svagdricksdagge med kran i och en mugg bredvid (2 öre muggen) ... men det var för gobbarna. Vi tänkte på annat godis ... det fanns kex med alla alfabetets bokstäver ... dom fick man i pappersstrutar. Det fanns inga kassaapparater heller utan det var en låda bland de andra varulådorna som användes som pengalåda. Det var inga kvitton på den tiden utan det skrevs upp på en kladd som hängde på en krok på väggen. Det var många gånger dåligt med förtjänsten ...

89-åring på Hälsö visste besked: Jonsons Olle vann seglingen 1889

Efter flaskpostfyndet ute på Lilla Warholmen undrade vi i förra söndags-G-P om någon i vår läsekrets möjligen kunde tänkas besitta informationer om den stora havskappseglingen för fiskebåtar i Göteborgs norra skärgård söndagen den 4 augusti år 1889. Och eftersom vi härom dagen var ute på Hälsö och råkade lägga till hemma hos den snart 89-årige fiskarveteranen och hedersmannen John Jansson så sporde vi helt naturligt även honom. Och så var den gåtan löst. Ty liksom fänrik Stål kunde John Jansson till vår stora överraskning lämna svaret att därom kan jag ge besked om herrn så vill, ty jag var med!

Det var således hisingsgrabarna Jan Ivarsson och Hans Eriksson som hittade den gamla ölbuteljen i stenröset på Warholmen, där framlidne P. Fitger i intressanta dokument berättade dels hurusom han själv med hjälp av sina söner år 1889 rest röset och dels att det uti augusti månad samma år hölls en stor kappsegling för fiskebåtar, däckade såväl som vessingar. Det var, sade handlingarna, en stor och grann regatta med 38 deltagande båtar och många priser.

Men vem vann? Det upplysten inte dokumenten, men nu vet vi alltså, tack vare John Jansson på Hälsö som var med.

— Jo, det hogar jag bra, fast jag var bara 10 år den gången. Det var som sagt en söndag, och jag ville gärna vara med på en av båtarna i seglingen, men jag hade inga skor — det var ont om skor på den tiden — och jag tänkte att i träskor går väl inte an att komma och rakt inte barfota. Men Benjamin Börjesson, som var skeppare på en liten däckad fiskebåt vid namn »Krona» förklarade till min stora glädje att det gjorde ingenting att jag var barfota, jag var välkommen som gast ombord. Och på det sättet kom jag alltså att delta i seglingen.



Han var själv med i kappseglingen för fiskebåtar i augusti 1889: fiskarveteranen John Jansson på Hälsö, här fotograferad av Einar Nicklason utanför sitt hus vid sjön.

— Seglingen gick från Hönö ner till Kalvsund och sen sörover mot Danska Liljan, runt Grötö och tillbaka till Hönö igen. »Krona» som jag var med ombord i fick inget pris, och jag hogar inte vad båten hette som vann, men skeppare på den seglande fiskebåten var i alla fall en som vi kallade Jonssons Olle, och han var ifrån Björkö. Jag hogar heller inte vad han fick i pris, men ett av prisen som delades ut var en fällekni, det kommer jag väl ihåg.

□ Ohygglig händelse

John Jansson blir 89 den 25 november. Han är en kärnkarl som i hela sitt liv hållit till på sjön och drivit med fiske; sillegarn, snörpvad, makrillgarn och trålning. Två båtar har han haft del i — »Drott» och »Trio», och ett par av hans söner har en

präktig ståltrålar. Fiskaryrket går i arv. Och så gammal han är så ger han sig än i dag ut på sjön med sin eka om vädret är gott och drar ett kok torsk eller makrill.

— Det har varit ett friskt liv på sjön, säger han. Men många duster också.

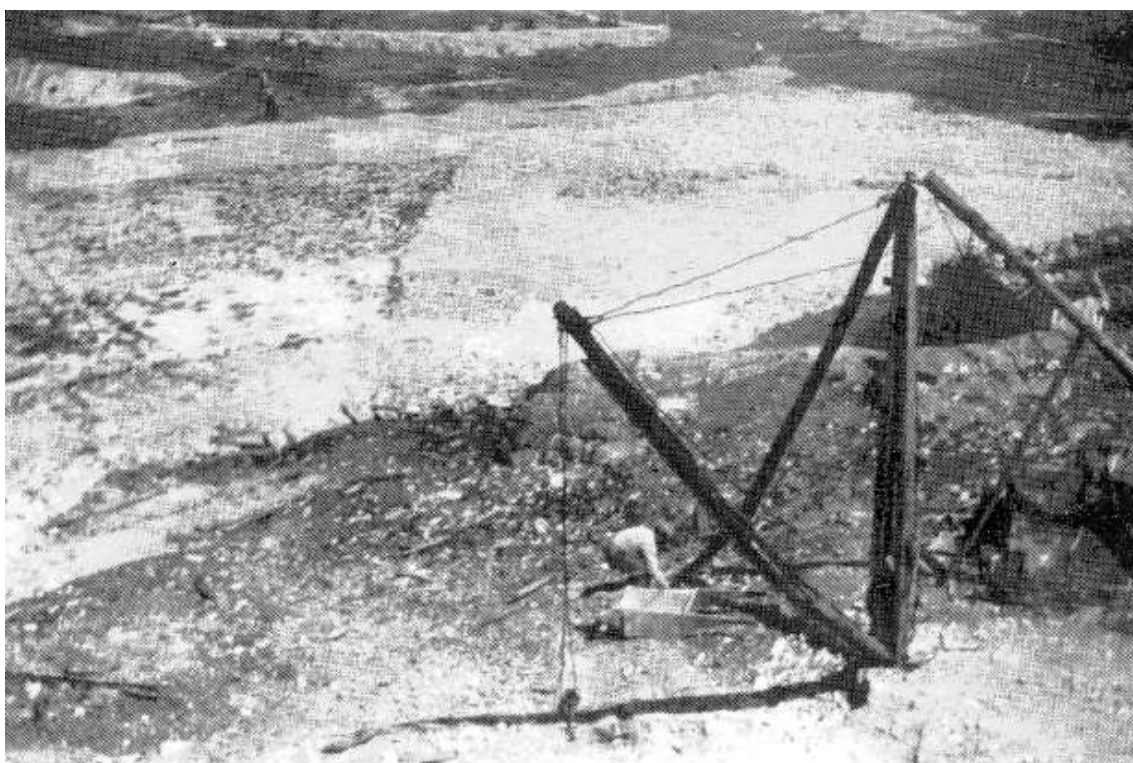
När han var fyra och ett halvt år var han med om en ohygglig händelse på sjön alldeles hemmavid. Hans far och tre andra karlar från Hälsö drunknade när deras eka vattenfylldes, den fyraårige piltan blev ensam överlevande och bärgades svårt medtagen ur den drivande ekan.

— Vattnet rann ur mig när de top opp mig, jag minns att jag frågade vad det blivit av far, säger han. Det var en ohygglig händelse, som aldrig går ur mitt minne.

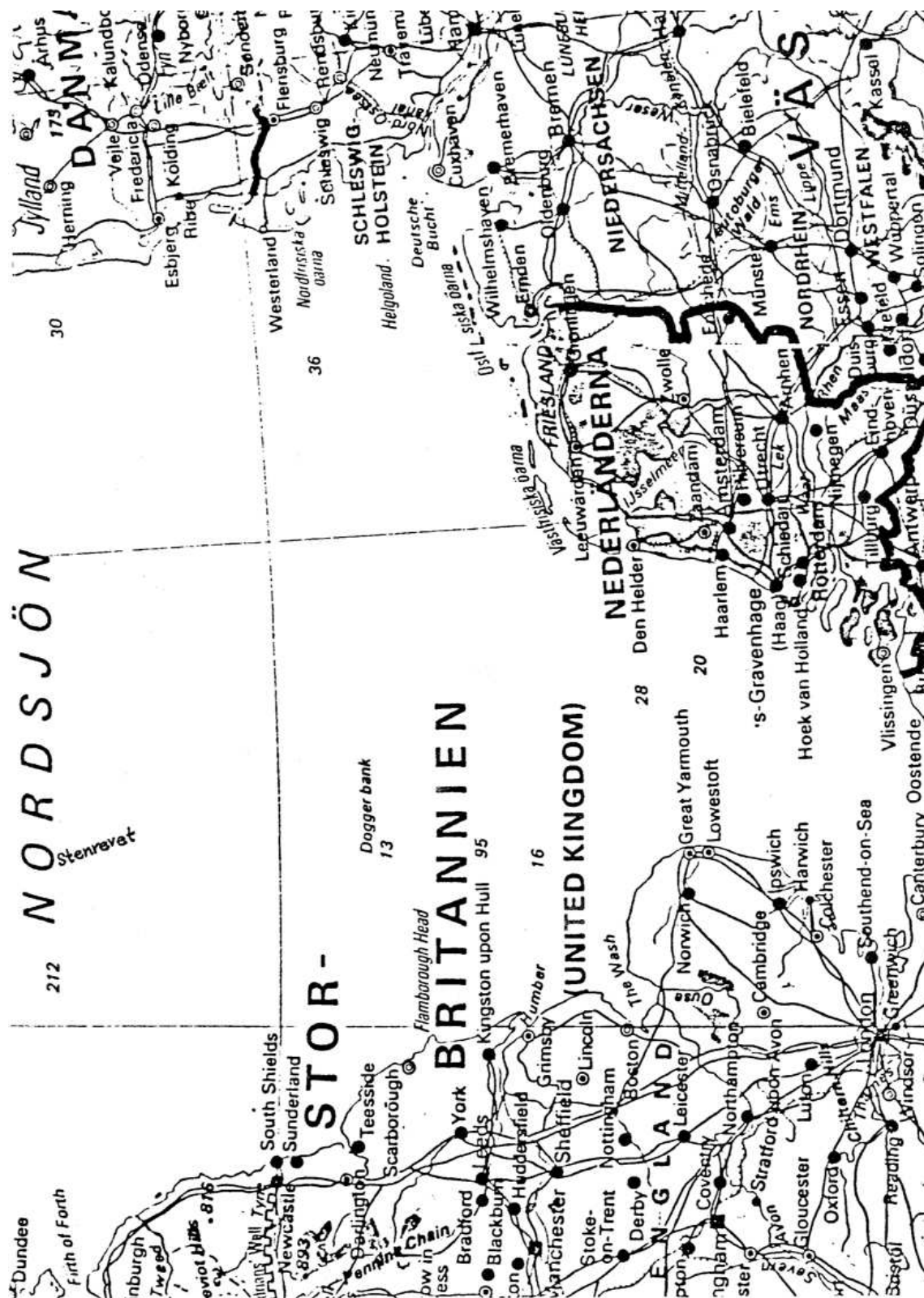
will.

Intervju i Göteborgs-Posten
1968 med John Jansson,
Hälsö.

John Jansson var far till
Magnus Jansson.



Hälsö Bollklubb (HBK) firar 60-årsjubileum i år 1985. År 1928 anlades fotbollsplanen i viken mellan Stuvö och Hälsö.



Sjökort över Nordsjön.

Fiskets historia 1500-1985

1500-talet

Under detta århundrade inträffade en ganska betydande sillperiod. Från 1550-talet till ungefär 1590 gick sillen i stora mängder in i skärgårdarna. Redskapstyperna vid sillfisket var stågarn och landvad. Landvaden förbjöds emellertid av den danske kungen år 1583. Anledningen torde ha varit att storsillen vid denna tidpunkt hade blivit uppblandad med småsill som man inte ville ha. Garnen sorterade ju sillen själv.

Garn användes också till att stänga in sillen i vikar och sund. Utgrävningarna vid Burösund 1974, då man fann flera boplatser vittnar sannolikt om denna tid. Boplatser och tomtringar från den tiden finns också på Äxholmen och Ängholmen.

Sillen köptes mestadels upp av hanseater och holländare, som seglade längs kusten och som oftast köpte den direkt av fångstmännen på fiskeplatsen.

Garnen var på den tiden bundna av lin och hampa. Tiden före denna sillperiod finns det mycket knapphändiga uppgifter om vad gäller fisket. Dock förefaller det ganska troligt att fiske med handsnören var det enda som då brukades. Ett vittnesmål tyder på detta förhållande, nämligen att Erik, den äldste brukaren av gården Hälsö, år 1542 betalade skatt i form av torsk och vitling. Fisket bedrevs på den tiden från små, öppna båtar. Hur de såg ut finns det tyvärr ingen kännedom om.

1600-talet

Historien har mycket lite att förtälja om fisket under 1600-talet. Till exempel: det finns ingen större sillperiod beskriven. Men det har sin naturliga förklaring. Någon gång vid århundradets mitt kom sillen in i skärgården men den kunde inte tas till vara på grund av saltbrist. Detta i sin tur torde ha orsakats av krigets verkningar ute i Europa. Men ett fiske som senare skulle visa sig få stor betydelse för fiskare på västkusten infördes under detta århundrade, nämligen backefisket.

Att notera från en jordrannsakan år 1662 är att Joen på Hällesön (förmodligen Jon Hansson) utöver beskattningen av gården fick skatta för, som det heter i denna akt: *"Fijske rundt om sig i Salte Siön"*.

1700-talet

Om den stora sillperioden som började på 1750-talet och höll på ända fram till 1800-talets första decennium vet vi betydligt mer både vad gäller fisket och fiskemetoderna. Redskapstyperna var även under denna tid stångar och landvad med den senare som det mest dominerande redskapet. Salterier och trankokerier uppfördes på många ställen utefter kusten. På Hälsö fanns under denna tid åtminstone ett salteri, Hults salteri, som står nämnt i en mantalslängd från år 1795 med följande personer: Bokhållare Hans Kinman, pigan Anna, tunnbindaregesäll Lars Bogström samt Niclas Pilgren. Var salteriet var beläget har man ej med säkerhet kunnat fastställa, men förmodligen var det detta salteri som Jonas Videgren sedermera inköpte år 1814 och som då låg vid Röskär. Vad gäller trankokerier så finns det inga antydningar om att det skulle ha funnits någon sådan verksamhet på Hälsö.

Men om fisket vet man följande: År 1768 fanns ett vadlag bestående av förman skepparen Anders Utbult från Öckerö (stamfader för den i våra dagar så utbredda utbultska släkten), Petter Magnusson, Anders Svensson, Tönnes Hansson, Anders Gabrielsson, Hans Olofsson, Anders Torsson samt två Hisingsbor varav den ene var klockaren Olof Hansson från Kärr i Torslanda. År 1776 fanns ett vadlag bestående av Hans Magnusson, Olof Grotte, Anders Hansson, två ej namngivna Björköbor samt två Torslandabor som inte heller är namngivna. År 1802 finns ett vadlag nämnt men bara förmannen, Hans Andersson, var Hälsöbo. Av de övriga i laget kom två från Rörö, en från Hyppeln samt tre från Hönö.

För de fattiga skärgårdsborna åstadkom sillfisket ett avsevärt ekonomiskt uppsving. Annat blev det sedan igen då sillen försvann. Sillfisket varade i regel från oktober till mars. Under årets övriga månader bedrevs fiske med småbacker, s.k. koljebacker. Man fiskade i farvattnen utanför kusten, i regel mellan de yttre skären och djupa rännen, från mindre, öppna båtar som framfördes med segel och åror.

1800-talet

Omkring år 1810 försvann sillen från våra skärgårdar och en svår nödtid inträdde bland kustbefolkningen. Kusten avfolkades och kvar ute på öarna blev i stort sett bara markägarna. Det kan noteras att så sent som 1866 fanns det på Hälsö bara 45 invånare inklusive barn. Bara två personer var registrerade som yrkesfiskare. Den övriga manliga befolkningen betraktades som fiskande jordbrukare. Tidsperioden från det sillen försvann tills den kom åter på 1870-talet är mycket sparsamt dokumenterad vad gäller fisket på Hälsö. Klart är emellertid att småbackefisket har varit det mest dominerande. Med fisken bytte man till sig jordbruksprodukter vanligtvis då med bönder på fastlandet.

Småsillstim kunde vissa vintrar komma in i skärgården och då kom landvaden till heders igen.

På 1870-talet förändrades situationen dels på grund av att sillen åter gick till i stora mängder men också beroende på att färskfiskförsäljningen i Göteborg tog fart under detta årtionde. Även makrillfiske med drivgarn ute till havs påbörjades under denna tid. Färskfiskförsäljningen, som blev av stor betydelse för fiskets utveckling, skedde vid den s.k. fiskeflotten, som var belägen vid Pustervik i hamnkanalen. Hit seglade och rodde fiskarna själva med sina fångster. Större däckade båtar, s.k. bankfartyg, anskaffades också vid denna tid. De var dock ej så stora som längre norrut i Bohuslän, där man för sitt storbackefiske på mera avlägsna farvatten som Nordsjön och norska havet behövde båtar på 40 till 50 ton. Fiskarna i Göteborgsskärgården satsade inte på storbackefiske utan höll sig med sina koljebacker till fiskeplatser belägna i Skagerrack och Kattegatt.

År 1876 fanns på Hälsö följande bankfartyg: "Fogeln", "Hjorten", "Helma", "Bröderna" och "Lovisa". För samtliga båtar beräknades storleken till 11 ton. De hade en besättning på 5 man. Var dessa båtar var byggda och vem som ägde dem finns det inte några uppgifter om. De användes också i vinterns sillfiske, troligtvis då som fölgebåtar, alltså båtar som sillen lastades i. Som vadbåtar användes öppna båtar.

Snörpvaden – en revolution

Liksom i 1700-talets sillperiod var det landvadar och stångar som till att börja med användes. I slutet av 1880-talet kom snörpvaden, en uppfinning från Amerika. Detta kan närmast betraktas som en revolution inom sillfisket. Nu kunde man även fånga sillen på öppet vatten. Förut hade man varit mer eller mindre beroende av att finna "länne", dvs.

ett ställe på land där man kunde dra upp vaden, därav namnet landvad.

Visserligen hade man haft garn till sitt förfogande för fiske på öppet vatten men fångsterna blev begränsade. Vi har inte kunnat få fram vem som var först med snörpvad på Hälsö, men debuten torde ha skett i mitten av 1890-talet. Fiskesäsongerna under ett år på 1890-talet kunde se ut så här:

- vadsillfiske januari/februari/mars
- backefiske mars/april
- makrillgarnfiske maj/juni/juli
- makrilldörje juli/augusti
- sillgarnfiske augusti/september/oktober
- vadsillfiske oktober/november/december

År 1897 finns följande uppgifter om Hälsö: 261 invånare, 52 hus, 11 drivgarnsbåtar med vardera 80 makrillgarn och vardera 35 sillgarn (dessa båtar har troligen också använts till övrigt fiske), 4 vadlag med 2 stora sillvadar till varje. Hamnen är god, djup och rymlig, störd endast av nordosten (här menas den gamla hamnen på öns östra sida, den s.k."Kwia"). Ett mindre båtbyggeri finns, Janne Petterssons. En väg har anlagts tvärs genom den bebyggda delen av ön för en kostnad av 1000 kronor.

Fiskeflottan motoriserades

Seklets första tio år innebar ytterligare en stor revolution i fiskets historia: motorer började installeras i fiskebåtarna. Det mötte till en början stort motstånd av många, som påstod att smällandet från motorn skrämde sillen. Men de fick snart ge vika. Fördelarna

med motor var överväldigande. Så kunde man till exempel samtidigt installera snörpvinsch i vadbåtarna. De drevs med remdrift från motorns svänghjul. Innan det fanns motor fick man ta in snörptåget med handkraft och det var ett tungt och besvärligt arbete. Handsnörpningen gick också så sakta att sillen ofta hann ta sig ur vaden innan den hunnit stängas i botten.

Första båt med motor på Hälsö blev Johan Olaussons "Albatross" som fick en 8 hkr Skandia installerad. Året var 1905. Sedan följde de andra båtarna i rask takt och 1910 var så gott som samtliga fiskebåtar på Hälsö försedda med motor. Motorstyrkan var vid denna tid 12-16 hkr men skulle snart komma upp i mycket större effekter.

Motoreernas införande kom att medföra att större däckade båtar anskaffades. De mätte upp till 40-42 fot och var på cirka 20 bruttoton. Båtar i denna storleksklass som byggdes på Hälsö i början av 1900-talet var: "Bris", "Löven", "Delfin" och "Vesta".

Fyra storsillvadlag på Hälsö

Sillperioden under 1800-talet fortsatte ännu några år in på det nya seklet, men sillen drog sig alltmer norrut i Bohuslän och hade en benägenhet att uppsöka allt djupare vattenområden. Några vintrar i början av 1900-talet, innan motorerna kom, seglade vadlag från Hälsö ända upp till Kosterfjorden med sina snörpvadar.

År 1906 försvann sillen helt från skärgården och drog sig ut till havs. Men nu kunde man följa den och fånga den där i stället. Nu fanns det motorer, större båtar och dessutom snörpvaden. Det fanns då 4 vadlag på Hälsö. De hade var sitt smeknamn: "Ramsare", "Skramlare", "De gamle" och "De spee".



Kännejulle.

Till varje vadlag hörde tre båtar; vadbåt, följare samt en s.k. kännejulle eller kännekåg och 16-18 man. Dessa manstarka vadlag kunde inte till fullo rekryteras från öns egna befolkning. För att få fullt lag fick man anställa s.k. "halvlottkarlar" utsocknes ifrån. De hade inte del i vaden och fick således halv lott för sin medverkan i laget. Halvlottkarlarna var i regel bönder och torpare från Tjörn, som under vinterhalvåret hade lite att göra på sina gårdar och därför tog chansen att tjäna några extra kronor i vintersillfisket.

Här följer en presentation av medlemmarna i de fyra vadlagen. Av förklarliga skäl kan vi bara nämna Hälsöborna i lagen, andra har inte registrerats. Nedanstående personer var också i regel delägare i respektive vad.

"Ramsare"

Hur smeknamnet uppkommit har vi inte lyckats få fram. Kännare och vadförman: Alfred Andersson. Övriga medlemmar: Johannes Olsson, Karl Olsson, August Olsson, Oskar Olsson, Albert Olsson, Herman Andersson, Karl Mattsson samt August Larsson.

"Skramlare"

Laget kallades så för att det innehöll ovanligt många utsocknes medlemmar. Kännare och vadförman: Teodor Magnusson. Övriga medlemmar: Amandus Magnusson, Olle Ludvigsson, Albin Ludvigsson, Gustav Olofsson samt Olof Martinsson.

"De gamle"

Smeknamnet kan förklaras med att medelåldern på medlemmarna var ganska hög. "Bris" var vadbåt och "Löven" fölgebåt i detta lag. Kännare och vadförman: Karl Nilsson. Övriga medlemmar: Axel Berndtsson, Benjamin Gustavsson, Gustav Gustavsson, Alban Gustavsson, Bernhard Gustavsson, Justus Nilsson, Otto Jansson samt John Jansson.

"De spee" (de unga)

Här var tvärtom medelåldern relativt låg. Detta lag bestod enbart av Hälsöbor. Kännare och vadförman: Karl Jansson. "Storm" hette vadbåten. Övriga medlemmar: Anders Corneliusson, Karl Andersson, Kristian Rutgersson, Johan Jakobsson, Bernhard Kristiansson, Karl Larsson, Otto Olofsson, Samuel Kristiansson, Johan Olausson, Albert Olausson, Zackarias Olofsson, Anders Johansson, Albert Johansson, Albin Gustavsson, Oskar Andreasson samt Herman Olofsson.

Fiske vid olika årstider

Efter vintersillfisket, som i regel avslutades i mars, blev det som tidigare under 1800-talets senare del backefiske fram till garnmakrillfisket som startade i början av maj månad.

Höstsillfisket med drivgarn vid bankarna öster och sydöst Läsö påbörjades i regel i augusti-september. Veckorna mellan dessa garnfisken (garnmakrillfisket avslutades i juli) ägnades åt dörjmakrillfiske.

SVENSKA VÄSTRUSTFISKAREN

Gammalt vadlag



Bilden, som visar vadlaget "Storm" från Hålsö är tagen år 1909. Båten var byggd två år tidigare och försedd med en 12 hkr Skandia-motor. Herbert Olofsson på Hålsö som lämnat oss kortet säger att "Storm" var en rätt snabbgående båt men så var ju också maskinstyrkan ganska imponerande efter dåtida förhållande.

Mannarna äro framifrån Anders Corneliusson, Albert Olausson, Karl Andreasson, Kristian Rutgersson, Johan Jakobsson, Bernhard Kristiansson, Karl Larsson, Otto Olsson, Samuel Kristiansson, Johan Olausson och Sackarias Olsson. Stående på vadhögen Anders Johansson, Albert Johansson, Albin Gustafsson och akterut på däck Oskar Andreasson, Karl Jansson och Herman Olofsson. Lillpojken på akterdäcket heter Jakob Jansson och är son till Karl Jansson. De flesta äro döda men Bernhard Kristiansson, Otto Olsson, Albin Gustafsson, Herman Olofsson samt Karl och Jakob Jansson äro fortfarande kvar i livet.

"Kronborg" – första snurrevadsbåt

Ett fiske som senare skulle få stor betydelse introducerades omedelbart i seklets början, snurrevadsfisket. För Hälsös del var det kvassen "Kronborg" som var pionjär i detta i Danmark uppfunna fiske. Det hade redan på 1870-talet praktiserats av Hönö- och Öckeröfiskare.

Hälsöfiskarna Teodor Magnusson, Amandus Magnusson, Olof Magnusson, Otto Jansson och Bernhard Scherman inköpte kvassen från Danmark. Med kvass menas att det fanns en sump ombord så att man kunde förvara fisken levande under hela fiskeresan. Med "Kronborg" snurrade man efter plattfisk främst i Albeckbukten mellan Fredrikhamn och Skagen, men man lär också ha varit utanför Esbjerg på Danmarks västkust och fiskat.

Snurrevadsfisket idkades under sommarhalvåret. Under vinterns sillfiske låg kvassen upplagd, och besättningen var medlemmar i vadlagen på ön. Vi har ingen uppgift om när "Kronborg" såldes, men det var troligen före 1908.

Snörpvadsfiskets gyllene år

Under de första tio åren in på 1900-talet kulminerade snörpvadsfisket efter sill. Nordsjöns banksill kom invandrande i stora massor till inre Skagerrack i regel i månads-skiftet november-december. Men vadfisket påbörjades redan i oktober efter Kattegatts höstlekande sill på bankarna vid Läsö och Anholt. Senare under vintern koncentrerades fisket i området nord och nordost om Skagen och avslutades i februari-mars på Halse-banken norr om Hirtshals på Jyllands nordkust.

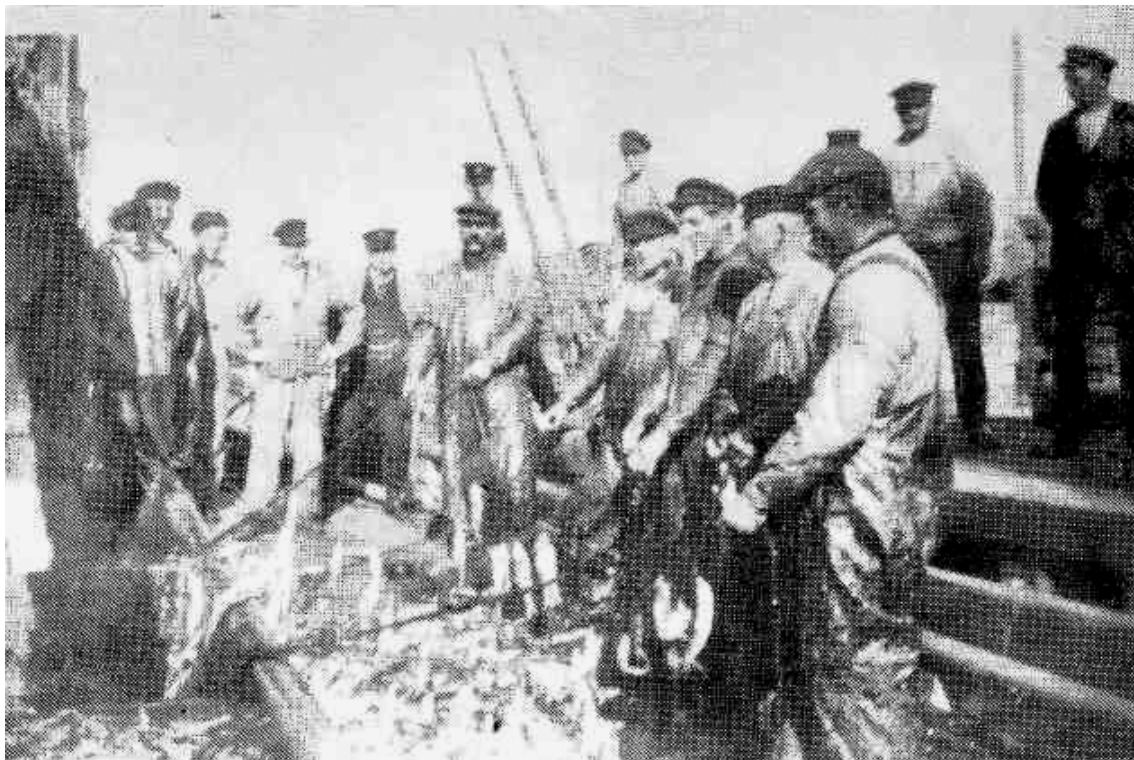
Fångsterna landades i Göteborg, på Öckerö, Kalvsund, Marstrand och Smögen men även i de danska hamnarna Fredrikshamn och Skagen. Under krigsåren 1914-1918 tillträdde en kommission som förbjöd de svenska fiskarna att landa sillen i Danmark.

Men ibland blev frestelsen för stor; sillen betalades med mycket högre pris i Danmark än hemma i Sverige. Och då rätta tillfället kom, grep man chansen och sålde sin fångst där. Vadsillflottan utökades till sju vadlag på Hälsö. Dessa fiskebåtar bildade vadlagen (vadbåtens namn först i respektive lag): "Magda"- "Drott", "Frida"- "Vesta", "Äling"- "Ester", "Bris"- "Löven", "Fridhem"- "Dagmar", "Thelma"- "Daisy" samt "Sally"- "Ocean".



Vadlaget "Sally"- "Ocean" syr snörpvaden på Johans plan, 1910-talet.

Till följd av det rika sillfisket beställdes en rad nya båtar till ön, denna gång i storleksklassen 46-48 fot och runt 30 bruttoton. De fick motorer med 30-40 hkr. Med undantag av "Bris", "Löven" och "Vesta" var samtliga båtar i ovanstående uppställning byggda på 1910-talet.

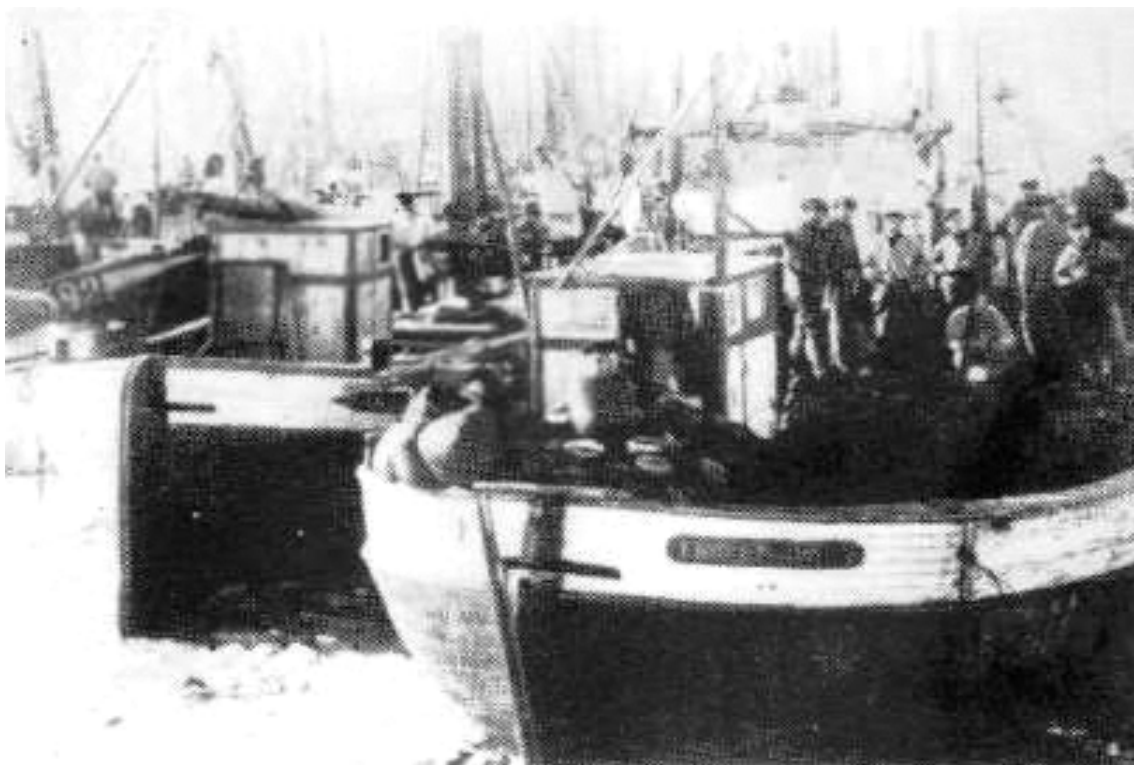


Fiskelaget "Drott" skakar ur sillen i garnen i Varbergs hamn, 1918.

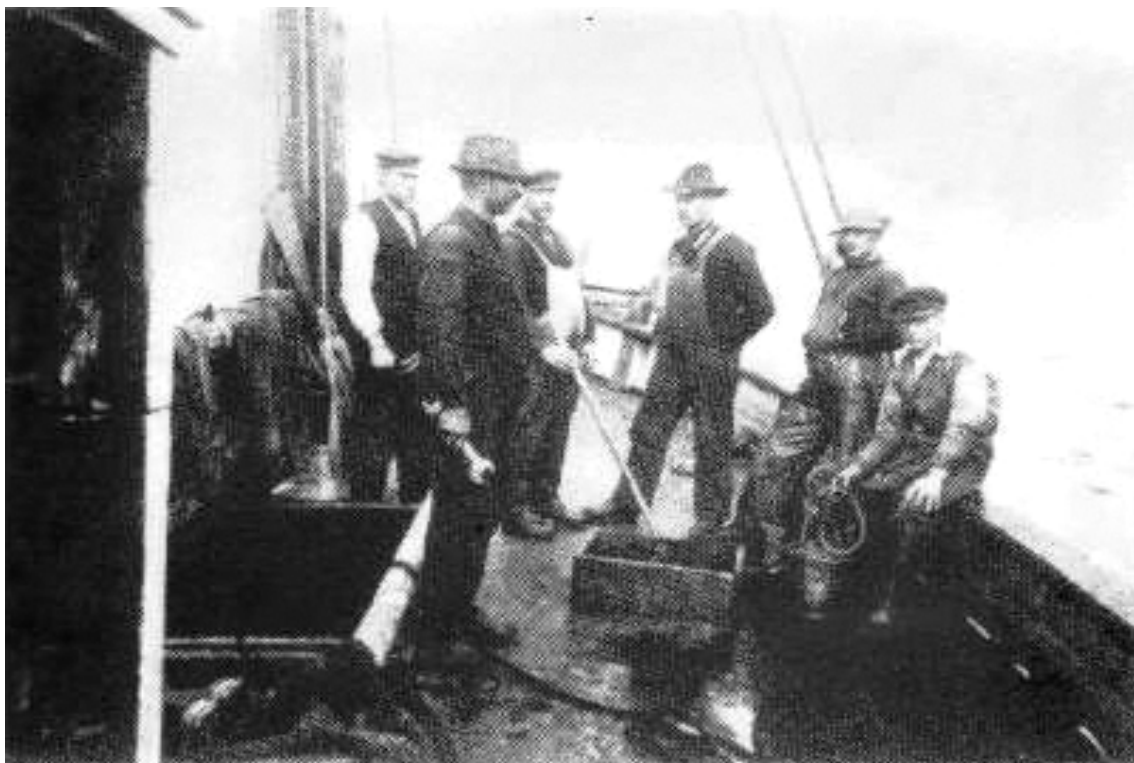
Trålfiskets genombrott

Samtidigt med att effekten på motorerna ökades under detta årtionde så fick fisket med trål sitt stora genombrott. Nästan samtliga fiskebåtar på ön utrustades med trål. Den slog nästan helt ut backefisket i mellansäsongen snörpvad - makrillgarn. Det var koljan som var främsta fångstobjektet för det nya redskapet, som hade sitt ursprung i England. Fångstplatserna för trålningen var främst "djupa rännan" samt nordost om Skagens fyrskepp.

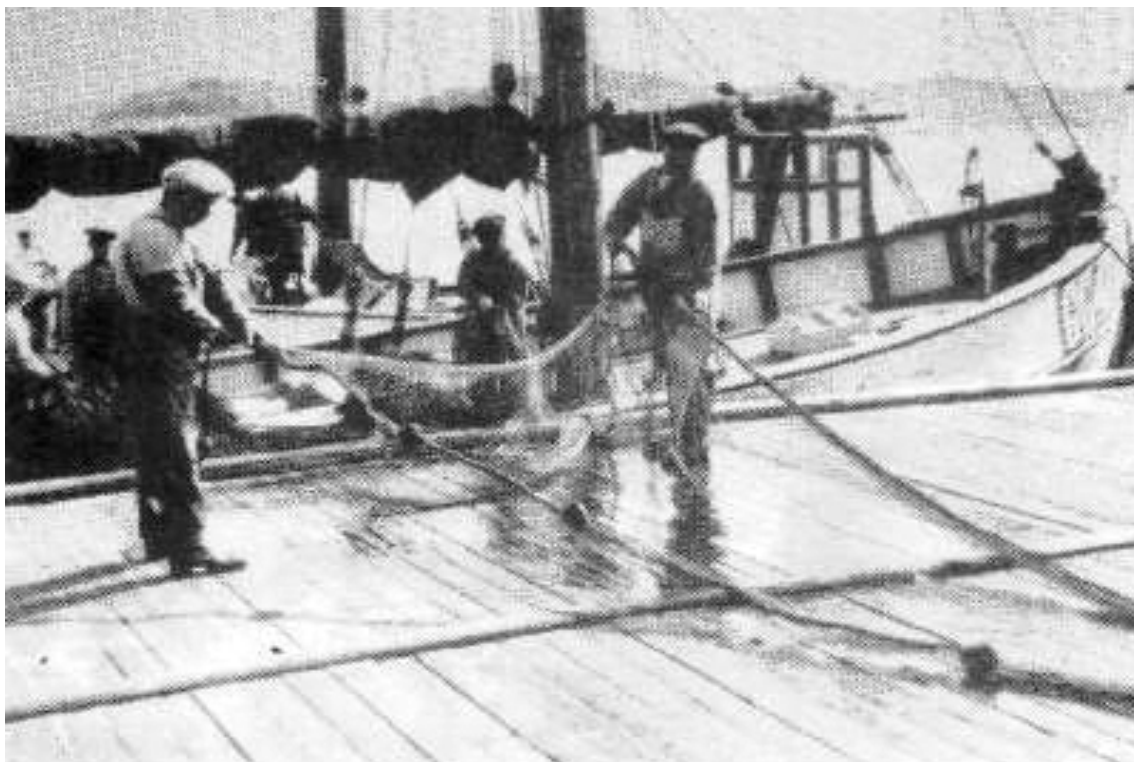
Ett annat fiskeredskap, som prövades av hälsöfiskare ett par säsonger i slutet av 1910-talet, var storbackefiske. Det får anses som ganska unikt för vår del av Bohuslän. Det var fiskebåtarna "Daisy" och "Magda" som med storbacke fiskade långa och torsk vid de s.k. "skäringeberga", en fiskeplats belägen söder om Lindesnäs vid Norges sydkust.



Snörpvadsflottan i hamn i Skagen i början av 1920-talet. "Fridhem I" av Hälsö närmast kameran.



Fiskelaget "Vesta" på sillgarnsfiske i början av 1920-talet. Besättningen fr.v.: Otto Olofsson, Bernhard Scherman, Johan Jakobsson, Herman Olofsson, Arthur Olofsson och Herbert Olofsson.



Fiskelaget "Sally" halar ombord garnen efter impregnering på Fjärholmen år 1926.



Fiskelaget "Thelma" rensar kolja under trålfiske i mitten av 1920-talet. Fr.v.: Oskar Olofsson, Albert Olsson, Einar Olsson, Alban Larsson, Edvin Kristiansson och Algot Pettersson.

1920-talet – sillfisket förämrades

Från och med 1920-21 uteblev Nordsjöns banksill från inre Skagerrack och följden blev att snörpvadsfisket försämrades avsevärt. De kommande vintrarnas sillfiske under 1920-talet baserades enbart på Kattegatts höstlekande och Skagerracks vårlekande sill. Flera av 1910-talets vadlag upplöstes och båtarna övergick till att tråla efter sill då det gav jämnare och säkrare fångster. Vid decenniets slut fanns det fyra snörpvadlag kvar på Hälsö: "Sally"- "Frida", "Magda"- "Vesta", Thelma"- "Daisy" samt "Äling"- "Zaima".

Englandsfisket

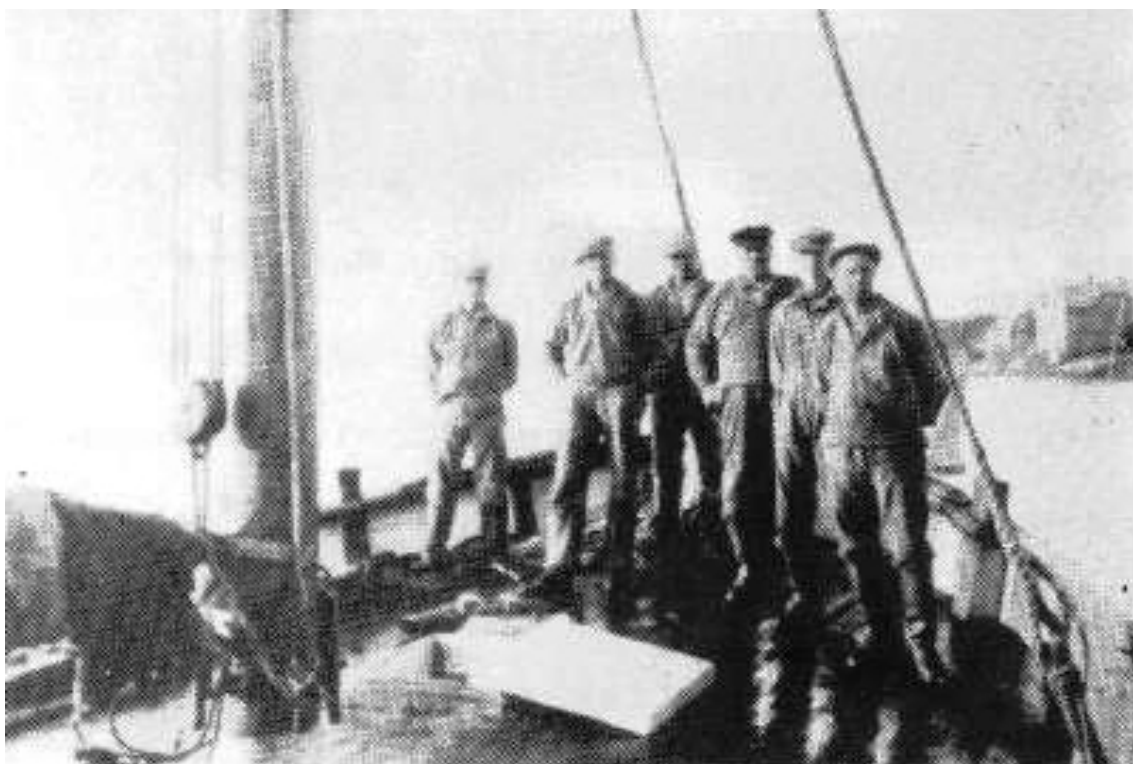
Ett annat fiske tog däremot ordentlig fart under 1920-talet. Det var snurrevadsfisket. Orsaken var främst det s.k. "englandsfisket". Upprinnelsen var en långvarig kolstrejk i England år 1921. Ångtrålarna, som då blev utan bränsle, blev liggande i hamn och fiskpriserna i Grimsby och andra engelska hamnar steg. Främsta fångstobjektet i fisket med snurrevad var rödspättan, och de vanligaste fångstplatserna var belägna i södra Nordsjön, t.ex. Västbank, Inre Shoal och Doggersbank. Fångsterna landades huvudsakligen i Grimsby. Bortavaron från hemorten blev lång. Man avseglade från Hälsö i april och kom hem lagom till sillgarnfisket i september. År 1922 utrustades Hälsöbåtarna "Thelma", "Dagmar" och "Vindy" med snurrevad och deltog sedan i det fisket några år framöver. År 1927 sattes den då nybyggda "Zaritsa" omedelbart in i englandsfisket.

Men även på mera närliggande fiskeplatser kom snurrevaden till användning. Det var i fisket efter rödtunga i Skagerrack. T.ex. "Daisy" och "Svea" ägnade sig åt detta under några år.

Fisket med bobbinstrål och rockebacker

Två andra metoder som hälsöfiskare började använda under 1920-talet var "bobbins-trålning" och "rockebackefiske". Bobbinstrålen var i stort sett en vanlig trål med trärullar s.k. bobbins trädde på en wire som fästes i tråls underdel. Med detta redskap kunde man tråla över berg och stenbotten där det ofta fanns mer fisk än på slät botten. Trots rullarna revs redskapen ofta sönder, men om de höll sig hela så kunde det bli ganska rejäla fångster. Med bobbinstrål fiskade man bleka, torsk och kummel, och fisket bedrevs mestadels i området väst Måseskär.

Pionjärer på Hälsö var fiskebåtarna "Fridhem" och "Ocean". "Balder" och "Bris" ägnade sig åt rockebackefiske utanför kuststräckan Vinga - Nidingen.



Fiskelaget "Bris I" poserar på fördäck 1931. Besättningen fr.v.: Justus Olofsson, Oskar Karlsson, Harald Gustavsson, Gustav Benjaminsson, Janne Benjaminsson och Evert Benjaminsson.

Nordsjöfisket krävde större båtar

Nybyggnationen av båtar, som för Hälsös del stått stilla några år, tog åter fart i slutet av 1920-talet. Nu var det nordsjöfisket som var orsaken till att man behövde större båtar med starkare motorer. Det började som tidigare nämnts med "Zaritsa" 1927. Sedan kom "Zaima" och "Äling" 1929. Trenden fortsatte in på 1930-talet. Båtarna var i storleksklassen 55-60 fot och 40-45 bruttoton, motoreffekten på 75-100 hkr. Även i de äldre båtarna från 1910-talet byttes motorerna ut. Orsaken till behovet av starkare motorer var den alltmer betydelsefulla silltrålningen.

1930-talet – krisår för fisket

Den allmänna depressionen ute i Europa och det allt sämre vintersillfisket med snörpvad gjorde att lönsamheten blev mycket dålig under 1930-talet. Det var endast nordsjöfisket med snurrevad som gav ett någorlunda hyggligt utfall. Dessa båtar kunde vissa år komma upp i en årsförtjänst på ungefär 1 500 kronor. För övrigt låg förtjänsterna på mellan 500 och 1 000 kronor per år.

Snörpvadsfisket lades ner på Hälsö

Snörpvadsfiskets betydelse minskade ytterligare och säsongen 1937-38 blev den sista för hälsöfiskarna, som ägnade sig helt åt silltrålning i fortsättningen. Den sista säsongen fanns det tre snörpvadlag kvar på Hälsö: "Äling"- "Zaima", "Sidney"- "Daisy" samt "Zirona"- "Frida".

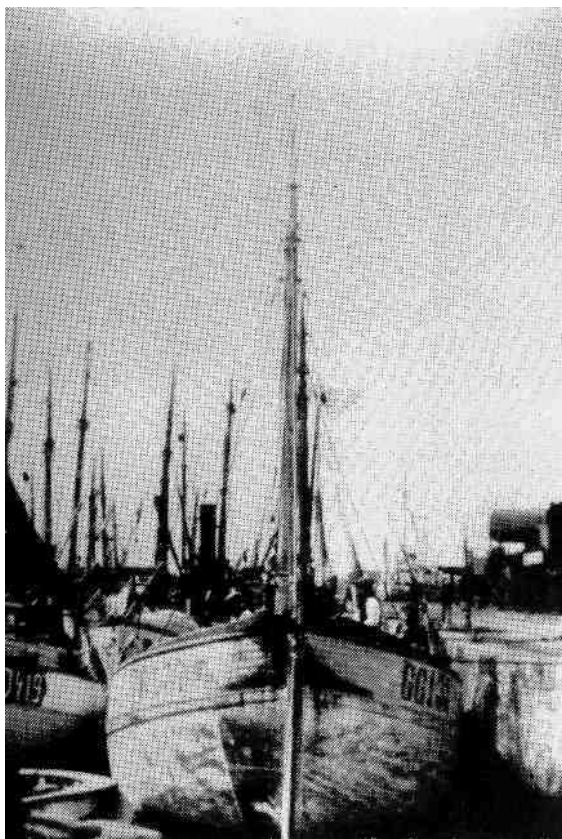
Ett rejält kast skulle det emellertid bli innan vadarna drogs i land för gott. Det var i mitten av december 1937. Efter en mycket dålig period beslöt sig vadlagen, som då låg i

Anholt, för att köra hem och utrusta sig för silltrålning. Eftersom man på hemvägen passerade de gamla välkända fiskevattnen öster om Läsö, beslöt man sig ombord på "Sidney" för att sätta kännejullen i sjön för ett sista desperat försök. Einar Olsson, som var kännare i laget, kände sill efter en kort stund och befallde kast. Det blev en ordentlig fångst, men bärgningen blev dramatisk. Man var hela tiden rädd för att vaden skulle spricka, men vadlaget "Zirona"- "Frida", som fanns i närheten, kom till undsättning och hela fångsten kunde bärgas. Det blev 700 lådor om 45 kg vardera i detta lyckosamma kast.

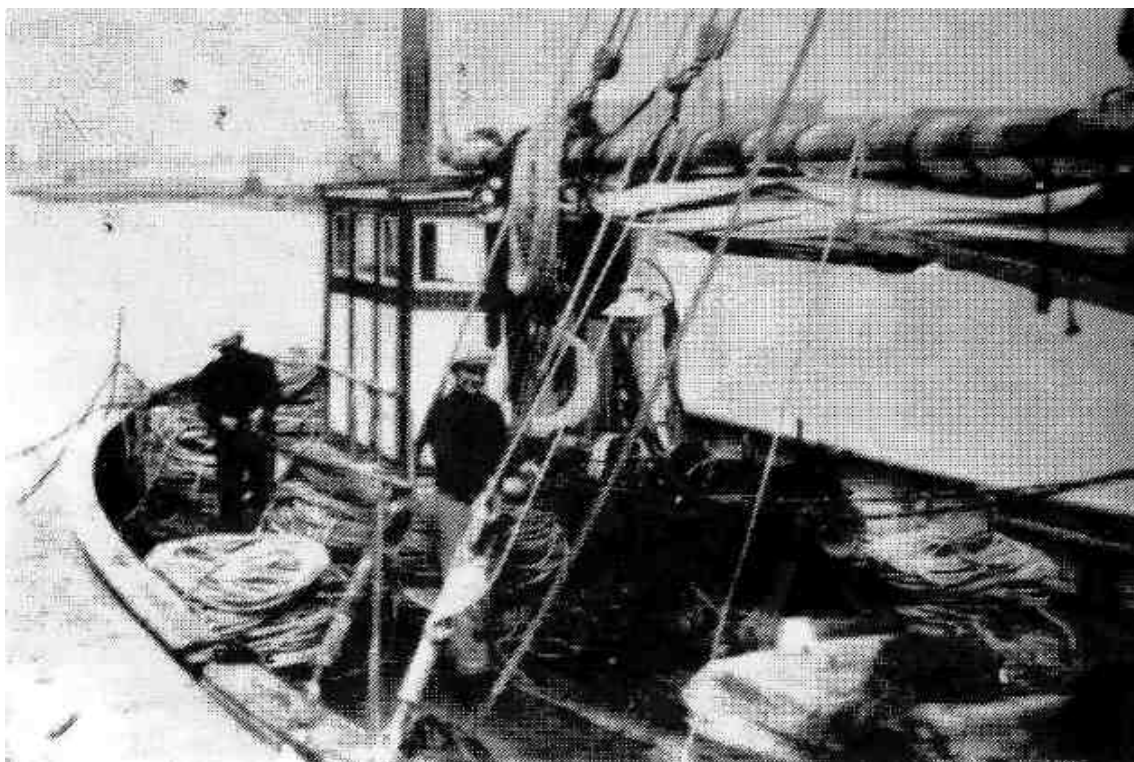
Resultatet i pengar blev 300 kronor per man och som framgår av de tidigare nämnda årsförtjänsterna så var detta ett rejält resultat av ett enda kast. Nu andades åter optimism bland vadsillfiskarna och fisket kom att fortsätta ännu en tid framöver. Men det visade sig snart vara en engångsföreteelse och några veckor in på det nya året 1938 drogs vadarna i land och silltrålarna kom ombord i stället. Det skulle sedan dröja tio år innan snörpvaden åter kom i bruk på Hälsö.

Snurrevaden alltmer betydelsefull

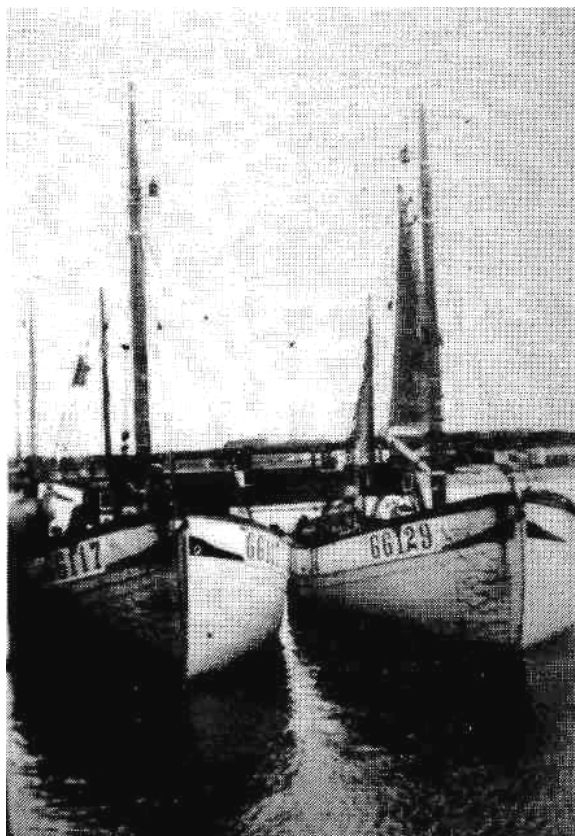
Snurrevadsfisket i Nordsjön och Skagerrack fortsatte att utvecklas under 1930-talet. Båtantalet ökades fram till mitten av årtiondet. Snurrevadsfiskande båtar var: "Zaritsa", "Zaima", "Äling" och "Evy" men även "Zenta" gjorde en och annan tur med detta redskap.



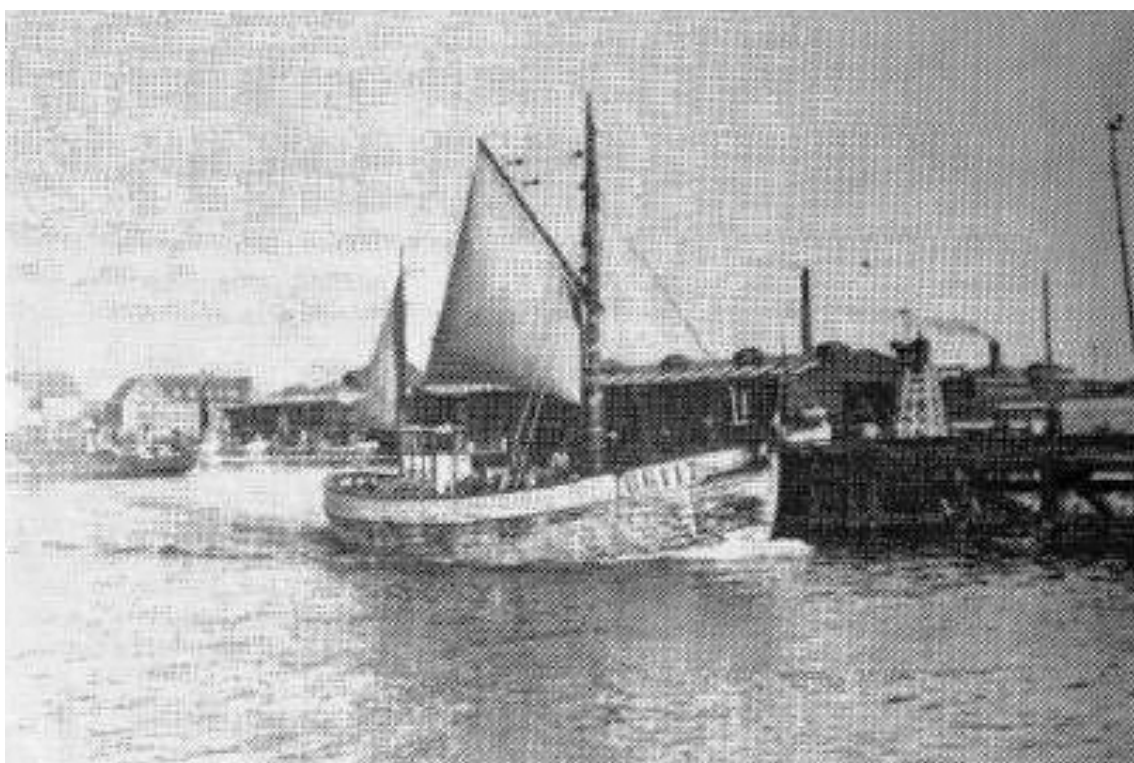
"Evy" i Grimsby fiskedock den 15 juni 1930.



Två av "Evys" besättningsmän reparerar snurrevaden i Grimsbys fiskedock i början av 1930-talet.



Systerbåtarna "Äling" och "Zaima" i Esbjerg fiskehamn i början av 1930-talet.



"Äling" lämnar Esbjerg fiskehamn för snurrevadsfiske i Nordsjön i början av 1930-talet.

Det s.k. Engelsfisket, som under 1920-talet bedrevs enbart i den södra delen av Nordsjön och med rödspättan som främsta fångstobjekt, kom under 1930-talet alltmer i skymundan och koljan började dominera de ilandförda fångsterna från Nordsjön. Det medförde att andra fiskeplatser, belägna längre norrut i Nordsjön, blev intressanta som t.ex. Ostbank, Lingbank, Valkerbank och Vikingbank. Landningsplatserna Aberdeen i Skottland och Esbjerg i Danmark började utnyttjas i allt större utsträckning men det blev också vanligare att man efter en fiskeresä ställde färden hemåt och landade fångsten i Göteborg.



Fiskelaget "Evy" tar sig en pratstund med fiskelaget "Åling" en söndag på Nordsjön i början av 1930-talet. Besättningen fr.v.: Oskar Hermansson, Evad Johansson, Natanael Olofsson, August Jansson och Ragnar Johansson.

Fiskeplatser längre österut som norr och nordväst om Hanstholm blev också allt vanligare men även fisket efter rödtunga i skageracksdjupet fångade vissa årtider båtlagens

intresse. Fiskebåten "Evy" avvek dock från de övriga. Detta båtlag specialiserade sig på fiske efter rödspotta och landade sina fångster i Grimsby och Esbjerg.

Sillen dominerade i trålfisket

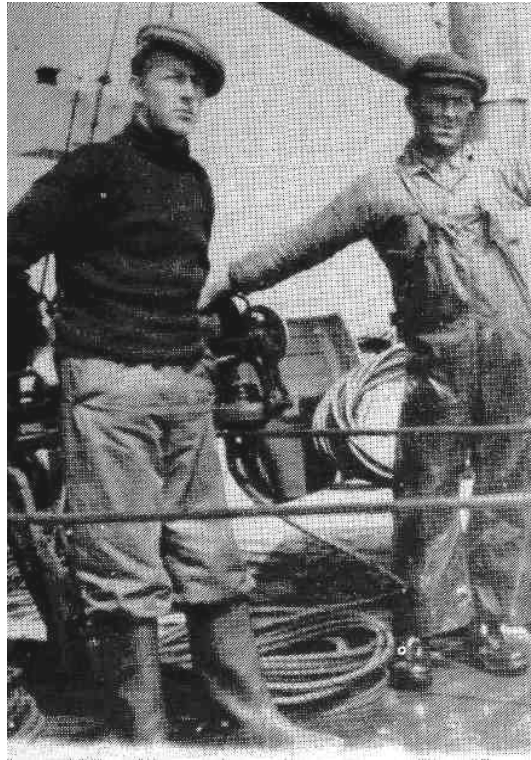
Trålfisket bedrevs mest hemmavid. Silltrålningen var mest betydelsefull men även i fisket efter rödtunga började trålen användas i allt större utsträckning. Detsamma kan säga om fisket efter havskräfta.

Fisket med bobbinstrål sysselsatte tidvis fyra båtar: "Fridhem", "Normy", "Anna" och "Daisy". Det bedrevs mestadels från och med mars och fram till det att garnmakrillfisket började i maj. Sommaren 1935 trålade "Normy" efter äkta tunga utanför Esbjerg och "Anna" utrustades för räktrålning 1933. Garnfisket efter makrill fortsatte i ungefär samma utsträckning som tidigare även om antalet deltagande båtar tunnats ut något på grund av snurrevadsfisket.

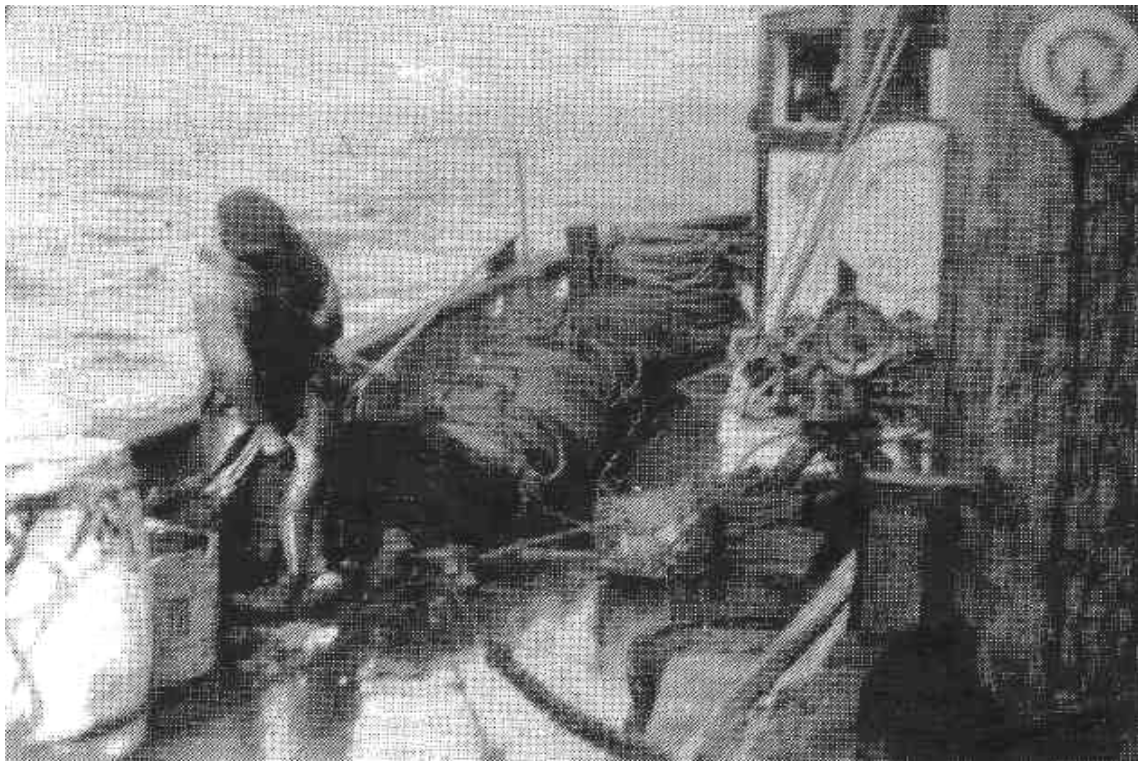
Flera nya båtar byggdes under 1930-talet: "Evy", "Fridhem", "Normy", "Sidney" och "Svealand". Mot slutet av decenniet förbättrades lönsamheten främst beroende på bättre fiskpriser. Orsaken var den stegrande upprustningen ute i Europa.

Fisket under krigsåren

Fisket under 1940-talet kom att förenas med stora risktaganden efter andra världskrigets utbrott 1939. Till att börja med gick det ganska obehindrat men efter ockupationen av Danmark och Norge den 9 april 1940 blev det betydligt besvärligare förhållanden för våra fiskare.



Nils och Hilmer Jansson passar snurrevadstågens inhalning ombord i "Äling", mitten av 1930-talet.



Hilmer rensar en havskatt ombord i "Äling", mitten av 1930-talet. Observera rinkorna med snurrevadståg uteder styrbords låring.



Jakob Jansson ser förnöjt på en grann torskfångst ombord i "Äling", mitten av 1930-talet.



Hilmer, Jakob och Nils rensar plattfisk ombord i "Äling", mitten av 1930-talet.

När den tyska skageracksspärren utlades i samband med ockupationen blev västkustfiskarna förhindrade att fiska i Nordsjön och andra längre bort belägna fiskeplatser. Härtill kom att stora delar av de värdefulla fångstplatserna i Skagerrack låg inom det minfarliga området och att tyskarna förklarade ett bälte över Kattegatt från SW Stora Pölsan upp till Herthas flak som minfarligt. Innanför det tyska minfältet låg från den svenska territorialgränsen till Stora Pölsan ett svenskt minbälte. Det utlades dock först i april 1944. Hälsöfiskarna bedrev sitt fiske i huvudsak norr och söder om dessa minbälten under krigsåren.

Med skageracksspärren menades ett stort tyskt minfält tvärs över Skagerrack mellan Norges sydkust och Jylland. Den kunde bara passeras på norskt vatten vid Kristiansand där tyskarna hade möjlighet att kontrollera all sjöfart mellan Nordsjön och innanför spärren belägna farvatten. Storbritannien förklarade östra Nordsjön, Skagerrack, Kattegatt, Öresund, Bälten och södra Östersjön utanför svenskt vatten som minfarliga områden.

Fiskarna tog oerhörda risker

På grund av att de svenska fiskebåtarna i allt större omfattning uppträdde omedelbart öster om skageracksspärren och ibland råkade in bland minorna, utlades genom svenska flottas försorg hösten 1941 en rad prickar öst om spärren. Fiskarna uppmanades att inte gå väster om denna prickrad.

Prickarna var utlagda till och med år 1945, men eftersom fisktillgången var betydligt rikare väster om prickarna, tog fiskarna vid upprepade tillfällen risken att trotsa uppmaningen. Det kunde ibland resultera i tysk beskjutning av de svenska fiskefartygen.

"Zaritsa" råkade ut för detta vid ett tillfälle. Andra hälsöbåtar som fiskade i dessa farliga områden var "Zenta" och "Svealand". För övrigt förskonades Hälsös fiskeflotta från minsprängningar och beskjutning. Det kan i detta sammanhang nämnas att hälsöfiskaren Karl-Erik Backman räddades som ende överlevande från hönbåten "Beltanas" förlisning efter en minsprängning väster om Stora Pölsan i januari 1945.

I motsats till Hälsö drabbades de närliggande öarna Öckerö och Hönö svårt av krigsförlisningar. Öckerö miste fem båtar och arton fiskare fick sätta livet till. För Hönös del var det åtta båtar och tjugosju omkomna fiskare. Även på Björkö krävde kriget sin tribut i en förlist fiskebåt med alla fem ombordvarande omkomna.

Men det var inte problem som krigsrisk som fiskarna hade att brottas med under 1940-talet. Tre svåra isvintrar på rad 1940-42 lamslog allt fiske i långa perioder. Trots detta blev lönsamheten för fisket avsevärt mycket bättre under kriget. Avspärningen bidrog i hög grad till det. Den medförde högre priser. Under krigsåren levererade de svenska fiskarna sina fångster till Livsmedelskommissionen som ombesörjde distributionen av produkterna.

Sillen tillbaka

Vintern 1942-43 kom Nordsjöns banksill plötsligt tillbaka till inre Skagerrack efter att ha varit borta i drygt 20 år. Det medförde att snörpvadsfisket återigen fick stor betydelse i västkustfisket. Hälsöfiskarna hade då sålt sina snörpvadar och eftersom silltrålningen gav ett ganska bra utfall, så ägnade de sig åt den under vintersillfisket.

På grund av utestängningen från Nordsjön fick snurrevadsfisket en något minskad omfattning. Trålning efter kolja och kummel i området från "Haken" (en fiskeplats belägen nordost Skagen) och uppemot de tyska minfälten nordnordost Hanstholm kom alltmer i förgrunden. De snurrevadsfiskande båtarna från 1930-talet "Zaima", "Äling", "Sidney" och "Zaritsa" fortsatte även under sommartid.

Marinen behövde hjälp av fiskeflottan

Andra typer av fiske, som på grund av det uteblivna Nordsjöfisket samlade fler deltagare än under 1930-talet, var garnmakrillfisket och bobbinsfisket. Där deltog utom de på 1930-talet redan nämnda båtarna även "Svealand" och "Zaritsa". De bobbinsfiskande båtarna deltog, efter anmodan från svenska marinen, i sökandet efter ubåten "Ulven", som efter en minsprängning förlist med man och allt sydväst Stora Pölsan i april 1943. Redskapet var ett utmärkt komplement till de övriga instrument som användes i sökandet på den steniga bergsbotten där haveriet hade inträffat.

Den 5 maj fick "Normy" från Hälsö ett ordentligt bottennapp. En dykare från bärgningsfartyget "Belos" kunde följa trålwiren ner och konstatera att det föremål "Normy" fastnat i var den förlista ubåten. Denna händelse belyser i hög grad vilken betydelse den svenska fiskeflottan kan ha i krigstid.

Hälsöbåtarna "Sidney" och "Äling" utkommenderades till bevakningstjänst vid de då nyutlagda svenska minbältena i april 1944 och kvarhölls i denna tjänst till krigsslutet i maj 1945. Även "Normy" och "Svealand" inkallades men slapp undan med kortare period. De besättningsmän som inte inkallades under kriget bereddes plats på andra fiskebåtar.

Slutet för sillgarnsfisket

Det förut så betydelsefulla sillgarnsfisket tynade bort under krigsåren och avslutades för gott säsongen 1944. De sista deltagande båtarna på Hälsö var "Normy" och "Zirona".

Gott om fisk efter kriget

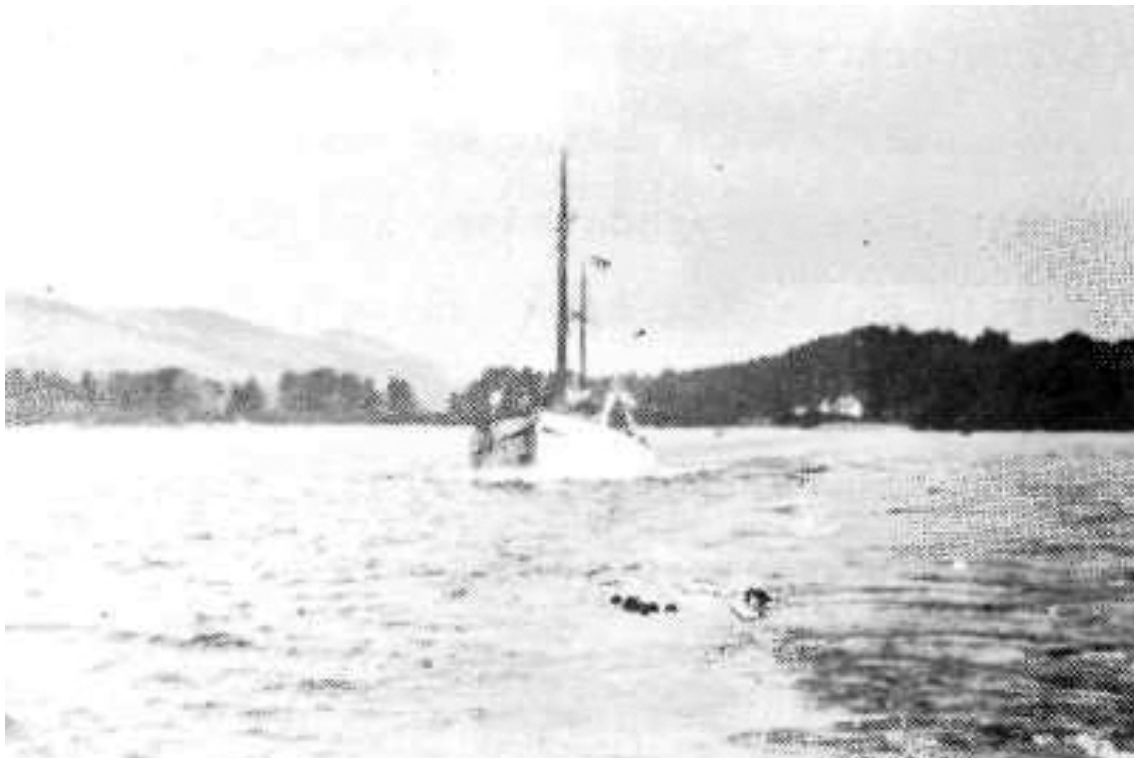
Efter krigsslutet i maj 1945 återupptogs nordsjöfisket i full skala. Men nu var det åter snurrevaden som användes i fisket efter rödspätta och kolja. Fisktillgången på bankarna i Nordsjön var efter det långa fiskeuppehållet mycket riklig. Många fiskelag fick licenser för att landa sina fångster i Storbritannien. De vanligaste landningsorterna blev Grimsby, Leith och Aberdeen, men landningar förekom också i Fleetwood på Skottlands västkust. För att komma dit fick man färdas tvärs genom Skottland via Caledonia-kanalen och den berömda sjön Loch Ness. Manskapet ombord på Hälsöbåtarna "Äling", "Zaritsa" och "Sidney" fick uppleva denna intressanta färd efter en fiskeresor i Nordsjön 1946.

Fisktrålningen bedrevs vid tiden efter krigsslutet mestadels i yttre Skagerack, i det område där de tyska minorna fortfarande låg kvar, men fiskarna hade lokaliserat minorna ganska väl. Fisktillgången i detta område var också mycket tillfredsställande.

Fladenfisket – ett ekonomiskt uppsving

Längre fram på sommaren 1945 inleddes en ny intressant epok i trålfiskets historia, det s.k. Fladenfisket. Några båtar hade upptäckt väldiga sillförekomster på ett område kallat Fladen ground ungefär mitt i Nordsjön mellan Norge och Skottland och cirka 350 sjömil från den svenska västkusten. Nyheten spred sig snabbt bland västkustrålarna och snart

var ett hundratal silltrålande båtar på plats. Efter en eller två dagars fiske hade man fyllt lastrummen och ställde färden hemåt. Sillen var stor och fet och fick en god marknad.



"Äling" stävar mot Fleetwood över sjön Loch Ness.

Första Hälsöbåtarna på plats var "Svealand" och "Zaritsa" som snabbt hade sadlat om från respektive fisktrål och snurrevad. Senare gjorde även "Normy", "Fridhem" och "Zenta" några enstaka resor till Fladen.

Längre fram på höstkanten drog sig sillen längre söderut i Nordsjön, och de vanligaste fångstplatserna blev då t.ex. Stenrevet och N och NW Doggers bank. Detta rikliga sillfiske medförde nyinvesteringar i båtar och redskap av sällan skådat slag. Följande nybyggda båtar tillfördes hälsöflottan i slutet av 1940-talet: "Zaima", "Äling", "Wailett" och "Svealand".

Nybyggnadsvågen följdes upp av "Sidney" och "Tunis" på 1950-talet. Storleksklassen på båtarna blev 73-77 bruttoton och motorstyrkan 180-220 hkr. Längden varierade mellan 73 och 75 fot.

Snurrevadsfiskets slut

På grund av att silltrålningen blev alltmer lönsam och sammanföll vad årstiden beträffar med snurrevadsfisket kom det senare alltmer i skymundan. "Sidney" och "Tunis" "snurrade" dock 1940-talet ut med sina gamla båtar, "Tunis" t.o.m. 1951. Det var den sista snurrevadsfiskande båten på Hälsö.

För de större båtarna, "Zaima", "Äling", "Waillett" och "Svealand", kunde säsongsschemat för ett fiskeår se ut så här: silltrålning i Skagerack och Kattegatt under januari, februari och mars, fisktrålning efter kolja eller kummel i Nordsjön april, maj och juni, från midsommar och fram i mitten av juli tog man semester, sedan drog Fladenfisket igång och avslutades i regel i månadsskiftet oktober, november då silltrålningen hemmavid återupptogs.

För de mindre fiskebåtarna kunde fiskeåret se ut så här: silltrålning i Kattegatt januari, februari och mars, fisktrålning i Skagerrack i april, garnmakrillfiske i maj, juni, semester en eller två veckor i juli, sedan trålning efter havskräfta fram till skarpsillpremiären i mitten av september. Skarpsillfisket bedrevs med vanlig silltrål men med mindre maskor i själva trålstruten. Detta fiske pågick fram till årsskiftet.

Snörpvaden kom till heders igen

Vintersillfisket i Skagerack under efterkrigsåren blev bara bättre och bättre. Framför allt snörpvadsfiskarna gjorde mycket fina fångster under vintrarna 1946-47, 1947-48 och 1948-49. Detta föranledde att det åter bildades ett snörpvadlag på Hälsö. Det var "Normy" och "Bris" som inköpte en makrillvad. Det var en snörpvad som var något mindre än den gängse. Makrillvaden gjordes dock större genom att man sydde in nya s.k. slyngor av vadduk och därmed var den i nästan samma format som den gamla, större varianten.

Flyttrålens genombrott

Efter säsongerna 1948-49 och 1949-50 slogs snörpvaden ut av flyttrålen. Det var en typ av trål som fiskarna länge drömt om - en trål som kunde regleras på olika vattendjup. Sillen hade ju för vana att uppträda på mycket varierande vattendjup. Nattetid förekom den mest uppe i ytskiktet och var då relativt lättfångad för snörpvadsfiskarna. På dagen gick den däremot ner mot botten men ställde sig vanligtvis då några famnar ovanför och var då helt oåtkomlig för den vanliga bottentrålen. Den nya konstruktionen, tvåbåts-flyttrålen, ändrade snabbt på detta och blev en succé direkt efter att den lanserats vintern 1948-49.

Det var främst två trålfabrikanter som experimenterat fram den nya trålmodellen, Robert Larsson i Skagen och Yngve Bernhardsson på Fotö. Danskarna var först tätt följda av Fotölaget i slutet av 1948.



Makrillgarnen hankas för sättning ombord i "Fridhem", slutet av 1940-talet.



Makrillgarnen sätts ombord i "Frida", 1947. Besättningen fr.v.: Karl Johansson, Helmer Andreasson, Evald Andreasson, Evald Johansson (i styrhytten) och Aldo Andersson.



"Äling" ligger fast i isen utanför Hälsö huvud under isvintern 1947.



Harry Augustsson, Torvald Magnusson och Karl Nilsson i väntan på att trålen ska tas upp ombord i "Christine L" under fisktrålning i Skagerack 1947.

I början av 1949 prövades det revolutionerande fiskeredskapet första gången av Hälsö-fiskarna. De första försöken gjordes nattetid på "Hörnet", en fiskeplats belägen ungefär 15 distansminuter NNW Skagen av de nybildade flyttrållagen: "Svealand"- "Tunis", "Wailett"- "Sidney" och "Fridhem"- "Cristine L". Den sistnämnda båten var en bolagsbåt från Göteborg med Klas Larsson, Hälsö, som skeppare.

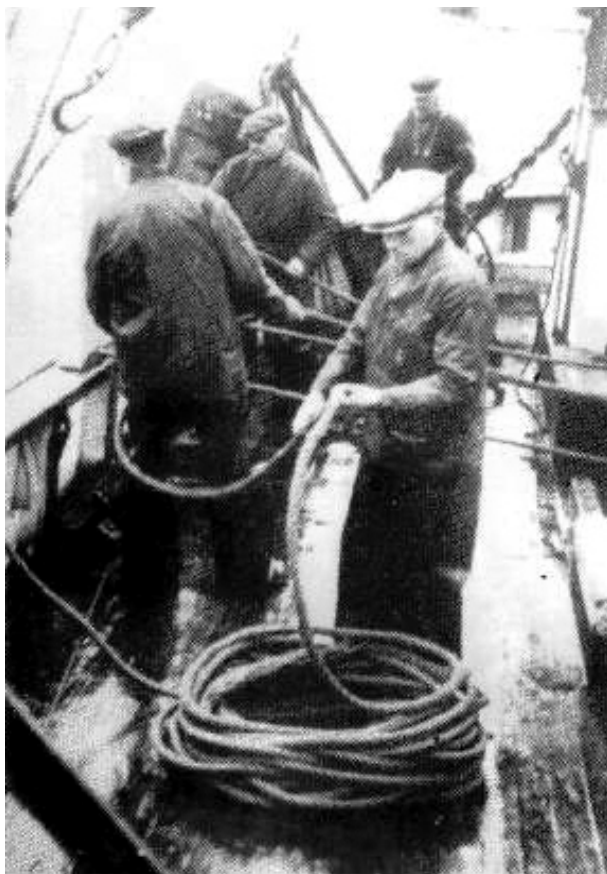
Dessa första försök slog mycket väl ut och på hösten 1949 bildades ytterligare två lag: "Zaima"- "Äling" och "Zenta"- "Zaritsa". Flyttrålen hade kommit för att stanna och utvecklades senare till ett åretruntredskap för de flesta av de större båtarna.

Sammanfattningsvis kan man säga att 1940-talet kom att inleda en mycket lönsam epok i västkustfiskets historia. De främsta orsakerna var fladenfisket och flyttrålen. Men även tekniska hjälpmedel kom i bruk som ekolodet och radiotelefonen som installerades i de flesta fiskebåtarna i slutet av 1940-talet.

Den första Hälsöbåt som installerade ekolod var "Svealand", som 1949 skaffade ett ekolod av fabrikatet Kelvin-Hughes.

Lönsamma år för fisket

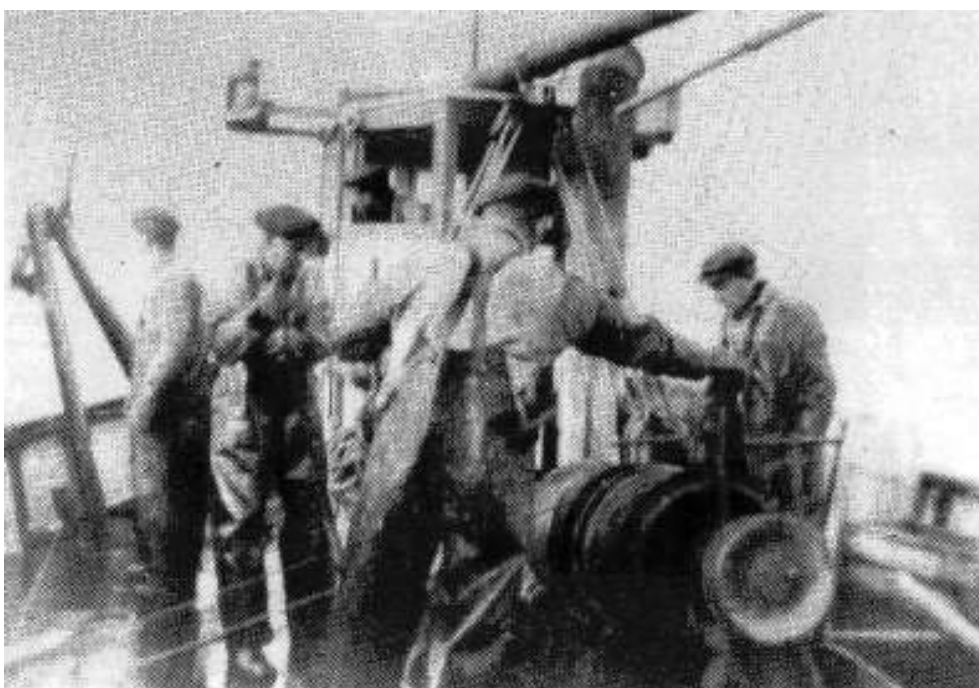
Den ökande tillväxttakten på 1940-talet fortsatte in på 1950-talet och den större lönsamheten resulterade i allt fler nyinvesteringar i båtar, motorer och redskap. Nya uppfinningar som kom att betyda oerhört mycket för fiskets utveckling kom till på 1950-talet; t.ex. syntetmaterial i redskapen och navigationsinstrumentet Decca-Navigator.



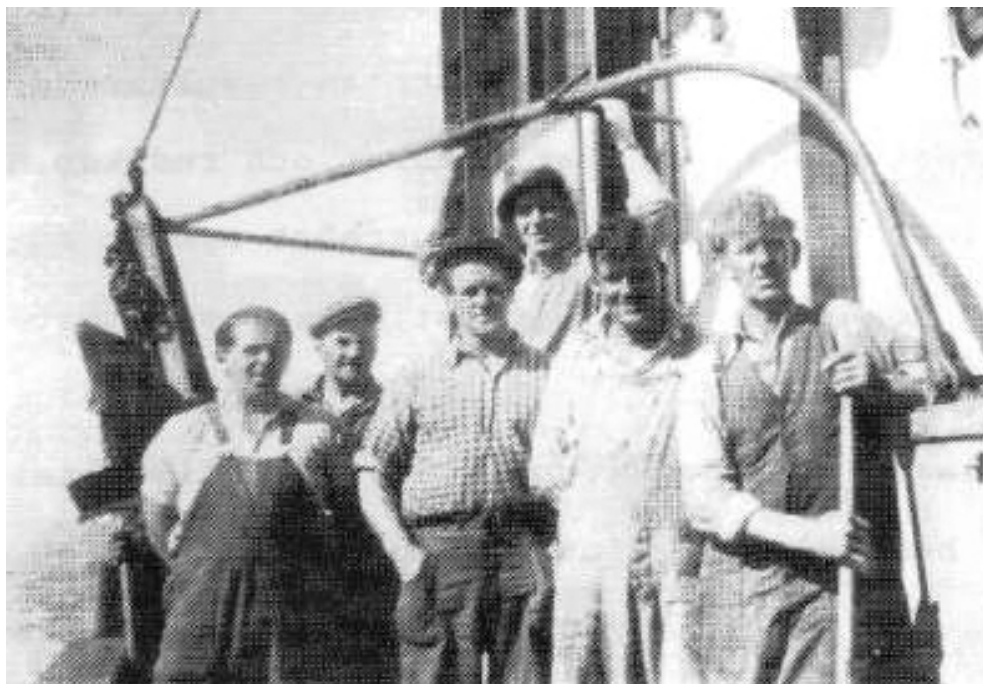
Trålfiske med "Margit" i Skagerack 1946.



Trålfiske med "Margit" i Skagerack 1946. Besättningen fr.v.: Olof Martinsson, Olof Olsson, Arthur Olofsson, Bernhard Scherman och Oskar Hermansson.



Trålfiske med "Zirona" 1946, trålwiren vinschas in. Besättningen på däck fr.v.: Östen Nilsson, Axel Hermansson, Alf Nilsson och Justus Nilsson. Och i styrhytten Nils Nilsson.



Besättningen på "Waillett" poserar inför kameran under en fiskeresor till Fladengrund i början av 1950-talet. Fr.v.: Lars Scherman, Oskar Hermansson, Evald Johansson, Frank Karlsson, Torsten Jansson och Nils Nilsson.



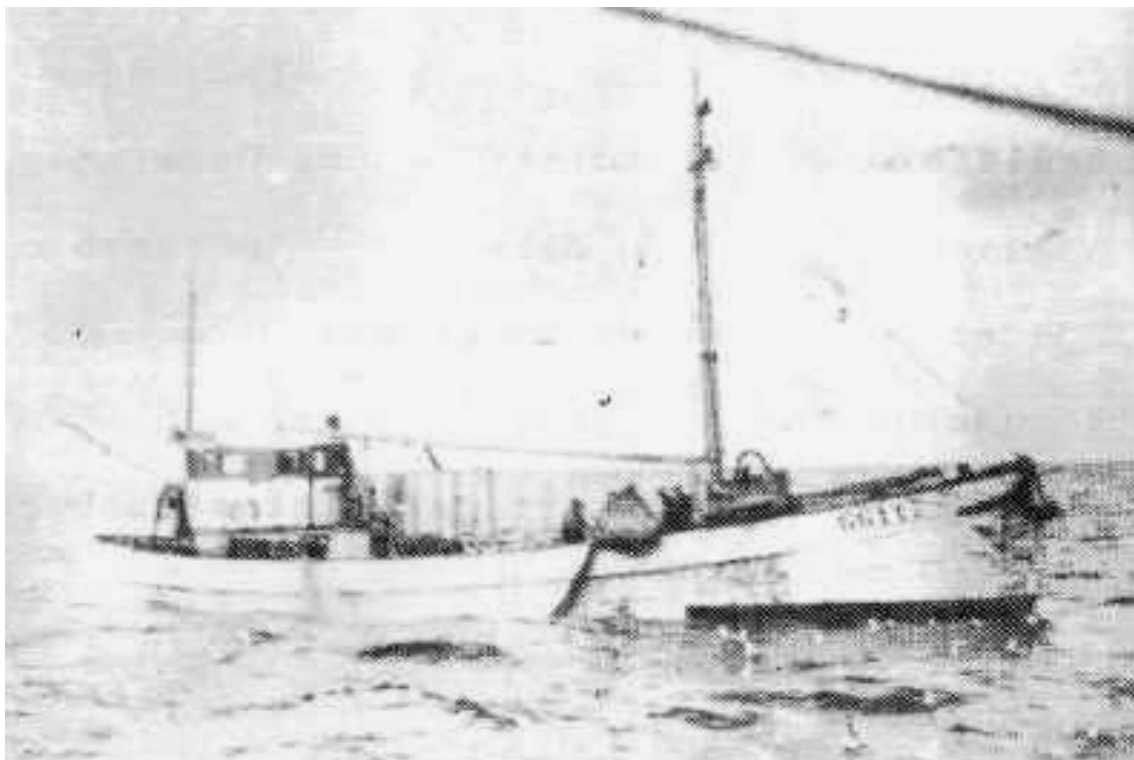
Sillfiske på Fladengrund med "Waillett" i början av 1950-talet. I sillbingen fr.v. Nils Nilsson, Oskar Hermansson, Evald Johansson och Sture Gustavsson.

Silltrålningen i Nordsjön, som i slutet av 1940-talet mestadels bedrivits på Fladengrund och mot slutet av säsongerna ner mot Doggers bank, bedrevs numera praktiskt taget i hela västra Nordsjön, från 40-milagrund öster om Shetland i norr till Doggern i söder. Men även fiskeplatser i östra Nordsjön, som Patch och Egersundsbanken, uppsöktes i allt större utsträckning.

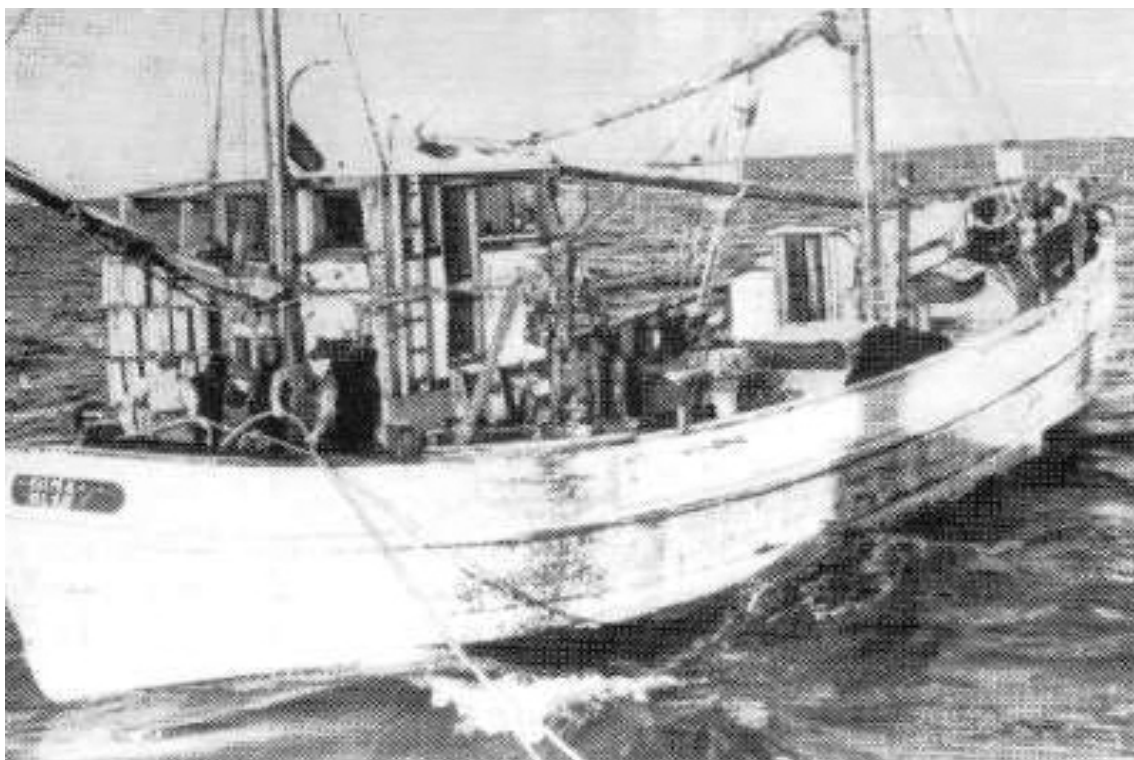
Alltfler båtlag började i slutet av 1950-talet använda sig av flyttrålen i sillfisket, som påbörjades i augusti månad. Flyttrålfisket bedrevs uteslutande i Egersundsområdet och av Hälsöbåtarna var det framför allt "Zaima"- "Äling" som brukade detta redskap. Andra Hälsöbåtar som deltog i sillfisket i Nordsjön var: "Sidney", "Svealand", "Sydic", "Wail-ett", "Tunis" och mot slutet av decenniet tillkom "Bressay" och de båda nybyggerna "Burö" och "Ekenäs".

Vintersillfisket med flyttrål i Skagerrack gav mycket goda fångster fram till mitten av 1950-talet. Sedan försvann återigen Nordsjösillen från inre Skagerrack. Men denna gång förföljdes sillen västerut. Det blev ett intensivt flyttrålfiske i framför allt Egersundsområdet de sista vintrarna på 1950-talet.

Fisktrålningen blev allt mindre betydelsefull för de stora båtarna. Silltrålningen med bottentrål och flyttrål sysselsatte dem praktiskt taget året runt. Hälsöbåtarna "Sydic", "Normy" och "Zenta" deltog dock sporadiskt i trålfisket efter torsk i södra Östersjön. Fisket bedrevs huvudsakligen i områden öster om Cristiansö och fångsterna landades i Karlskrona och Simrishamn. I bobbinsfisket gjorde "Normy" goda fångster i början av 1950-talet. "Zenta" deltog också ett par fiskesäsonger med viss framgång.



Flyttrålfiske med "Zaima"-"Åling"* på Egersundsbanken i början av 1950-talet. "Åling" lyfter in sill (övre bilden) och gentågen halas över från "Åling" till "Zaima" (undre bilden).*





"Zaimas" däck fylls med sill. Besättningsmedlemmarna är framifrån: Håkan Nilsson, Harald Gustavsson och Östen Nilsson.

Fisket efter havskräfta allt lönsammare

Trålfisket efter havskräfta blev också betydligt lönsammare under 1950-talet. Orsaken var att konsumenterna nu på allvar upptäckt detta läckra skaldjur och efterfrågan steg undan för undan. Tidigare hade det främst varit fryserierna som köpt upp havskräftan för konserverinläggning och export. Priset låg mellan 25-30 kronor för en 30-kiloslåda i slutet av 1940-talet. I slutet av 1950-talet kunde auktionspriset per låda ofta komma upp i 300-350 kronor.

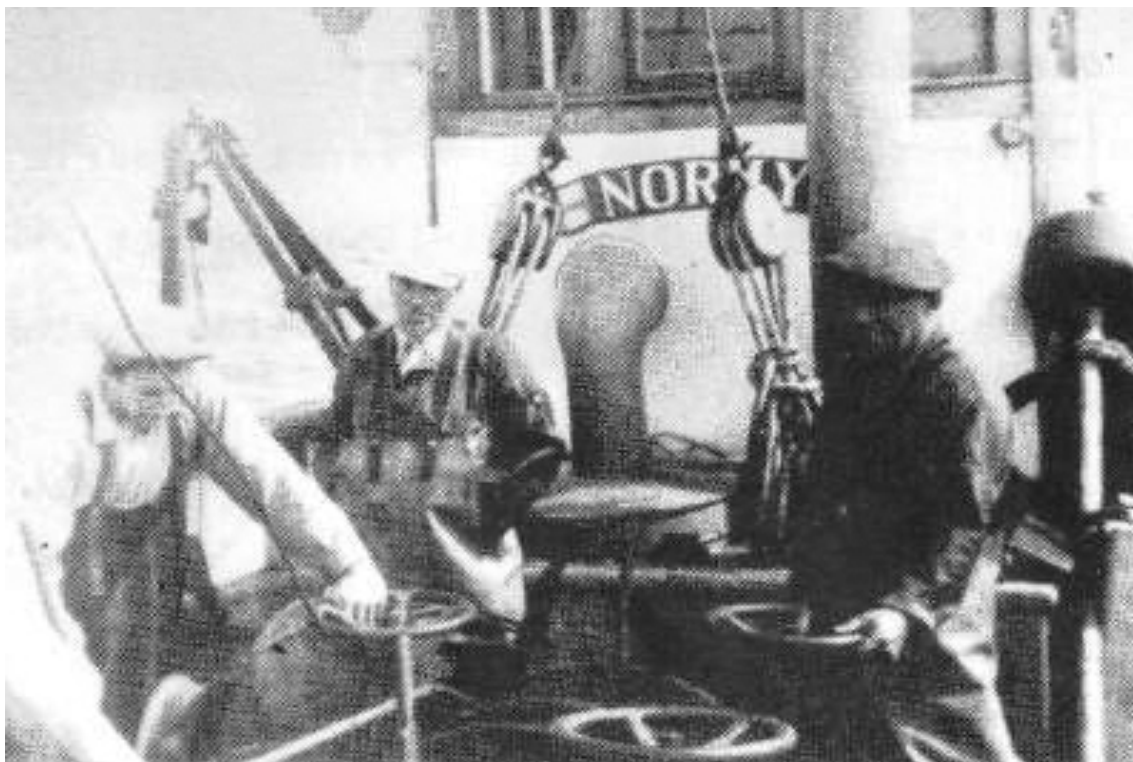
I havskräftfisket deltog under 1950-talet hälsöbåtarna "Daisy", "Frida", "Margit", "Normy", "Zirona", "Zenta" och "Zaritsa" och fisket bedrevs mestadels i västerkant på djupa rännan från W Vinga i söder till NW Pater Noster i norr. Men tidvis fiskade man också kräfta längre västerut i 40-famnarsdjupet N Hirtshals.

Båtarna gick ut på måndag morgon klockan fem och landade fångsterna på fredag morgon i Göteborgs fiskhamn. Ofta fiskade man dygnet runt och för de båtar som inte deltog i garnmakrillfisket pågick kräftfisket från juni till september.

"Bris" och "Fridhem" bottentrålade efter sill praktiskt taget hela året om. Sillfisket avbröts bara av garnmakrillfisket under våren och försommaren. Sillfisket bedrevs ungefär i samma områden som kräftfisket. Garnmakrillfisket var fortfarande ganska lönsamt på 1950-talet. Det var sju hälsöbåtar som deltog: "Bris", "Daisy", "Frida", "Fridhem", "Margit", "Normy" och "Zirona".

Det var en grann syn för betraktaren att se de nymålade garnbåtarna stäva ut på eftermiddagarna. I gryningen återkom de för att lossa nattens fångst till fraktbåten, tankbåten Magda. Hon satte sedan kurs mot fiskhamnen i Göteborg där den nyfångade makrillen lossades och slutligen utropades på fiskeauktionen.

Garnmakrillfisket bedrevs oftast i området N Måseskär och NO Skagen. Mot slutet av 1950-talet tunnades deltagande båtlag ut delvis beroende på att några av båtarna sålts delvis för att några föredrog att tråla efter havskräfta som säsongsmässigt sammanföll med garnmakrillfisket.



Bobbinsfiske med "Normy" i början av 1950-talet. Trålwiren hämtas in, vid vinschen Jan Nilsson, Olof Martinsson och Kaleb Johansson (övre bilden). Fisken lyfts ombord (undre bilden).



Nya fiskebåtsmodeller

Det byggdes två nya båtar på 1950-talet, "Burö" och "Ekenäs". De beställdes av två nybildade rederier och bildade tillsammans ett nytt flyttrållag. De var i 80-fotsklassen och i motsats till 70-fotsbåtarna lades skansen akterut och i stället för den vanliga styrhytten fick dessa båtar ett däckshus i lättmetall inrymmande styrbrygga, manskapsmäss, byssa samt VC och toalettutrymmen. I båda båtarna installerades en 6-cylindrig Alpha diesel på 420 hkr. "Burö" levererades i december 1958 och "Ekenäs" i september 1959.

Båtar i denna storleksklass fick framför allt en betydligt större lastkapacitet genom att skansen förlades akterut. Mot att man i 70-fotsbåtarna kunde få plats med 5-600 45-kiloslådor sill lastades i de nya båtarna dubbelt så mycket. Detta fick stor betydelse då man i allt större utsträckning landade fisken i utländska hamnar på 1950-talet.

Vid landningar i Sverige rådde ofta ransoneringsbestämmelser medan det vid direktlandningar i utländska hamnar gällde att få iland så stor fångst som möjligt.

Direktlandningar var vanliga i de västtyska nordsjöhamnarna Hamburg, Cuxhaven och Bremerhaven men förekom också i de brittiska hamnarna Hull och Aberdeen samt i holländska Imuiden. Direktlandning utnyttjades en bra bit in på 1960-talet av silltrålande båtar i nordsjöfisket.

Flytträlen – ett åretruntredskap

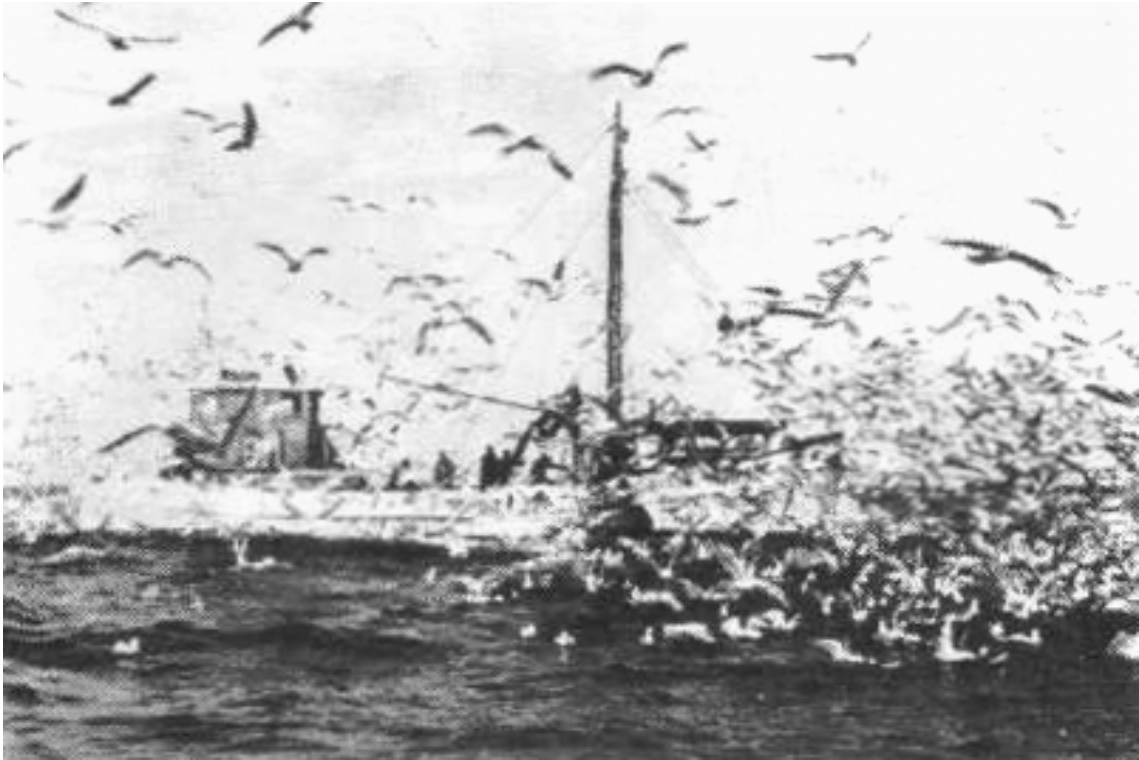
Man kan med facit i hand utan vidare påstå att den lönsamma epok för västkustfisket som inleddes under 1940-talet nådde sin kulmen på 1960-talet. Sillfisket såväl sommar- som vintertid i Nordsjön och Skagerrack gynnades av två mycket starka sillårsklasser –

1956 och 1960. De kom att dominera framför allt flyttrålfisket i yttre och inre Skagerrack höst- och vintersäsongerna 1962-63, 1963-64 och 1964-65. Under hösten 1961-62 hade ett mycket omfattande flyttrålfiske efter skarpsill ägt rum i området mellan Vinga och Pater Noster.

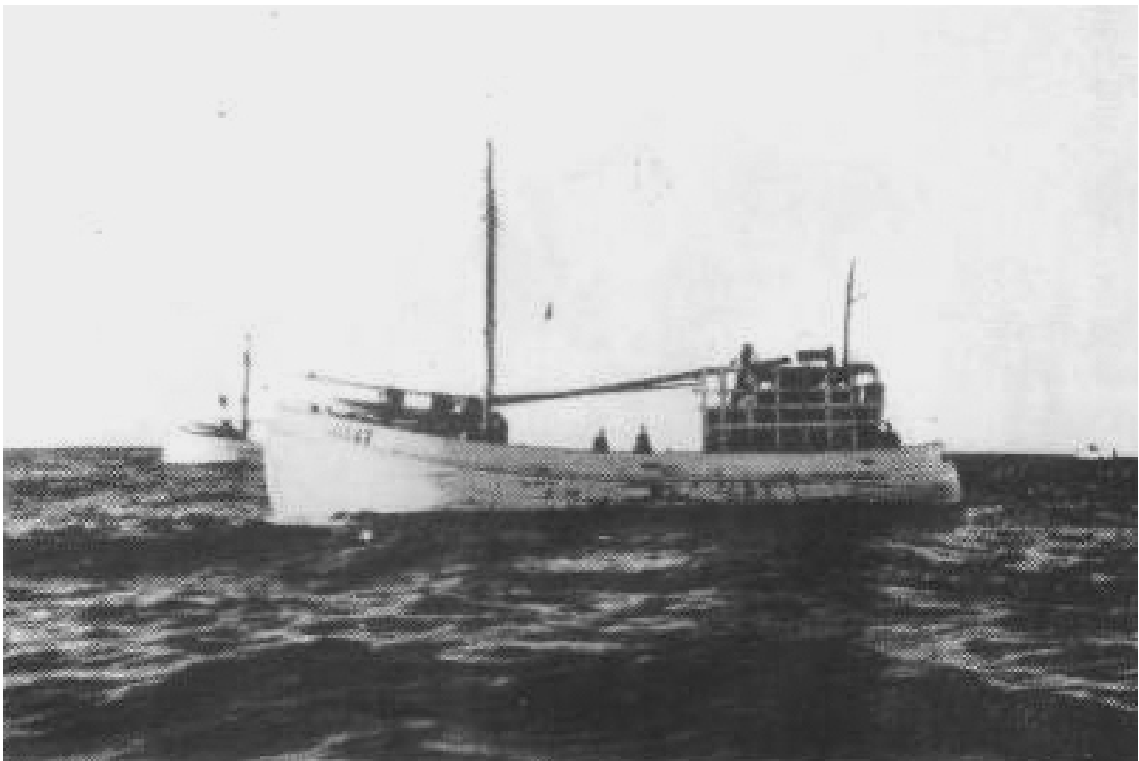
Bottentrålfisket efter sill i Nordsjön blev för Hälsöfiskarna alltmer betydelselöst. Flyttrålen kom att i ännu högre grad bli ett åretruntredskap.

Flyttrålfisket påbörjades i augusti och fortsatte hela hösten och vintern över ett område från Egersundsbanken i väster och utefter Skagerracksdjupets södra kant in till svenska landgrund i höjd med Hållö och Måseskär. Frampå vårvintern i mars månad försvann sillen från dessa områden men kunde fångas längre norrut i Nordsjön som t.ex. i norska rännan öster om Patch i höjd med Haugesund eller ända uppe vid Vikingbank utanför Bergen. Fram i slutet av april återvände man hem för att vårutrusta båtarna. Sedan tog man några veckors semester.

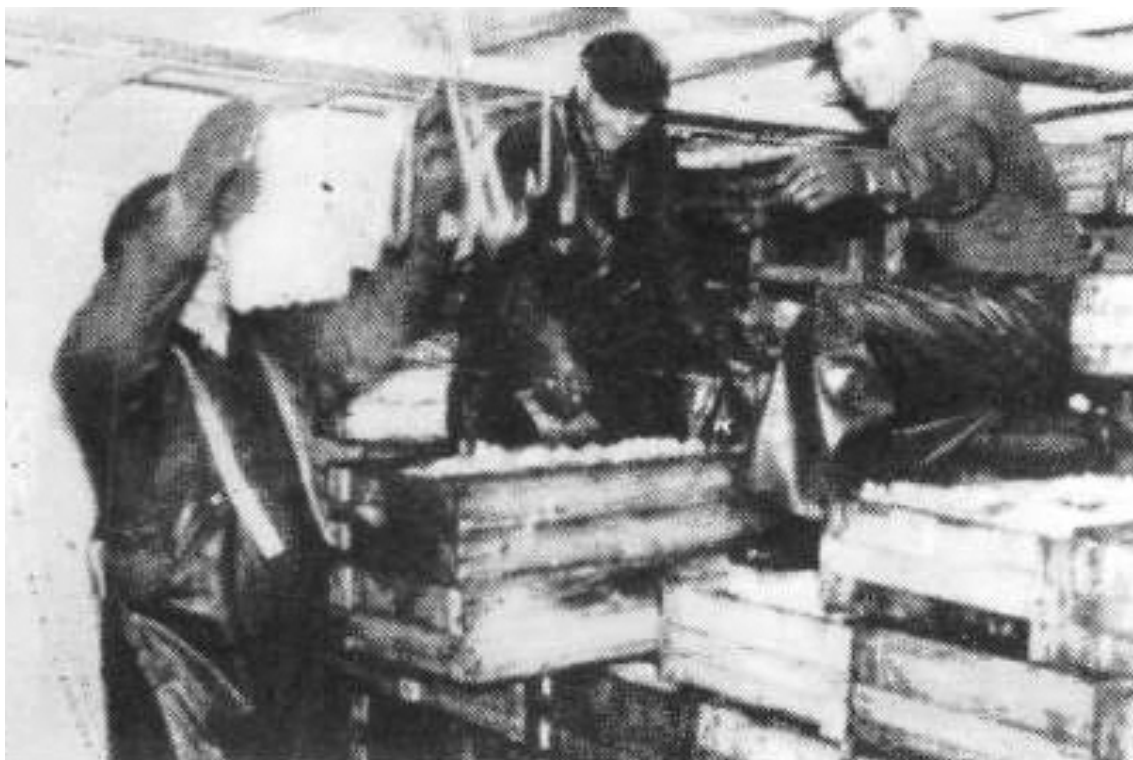
Några av båtlagen hann också ägna sig en del åt bottentrålfiske. Man fiskade då över stora områden i norra delen av Nordsjön från öster om Shetland i väster till Egersundsområdet i öster.



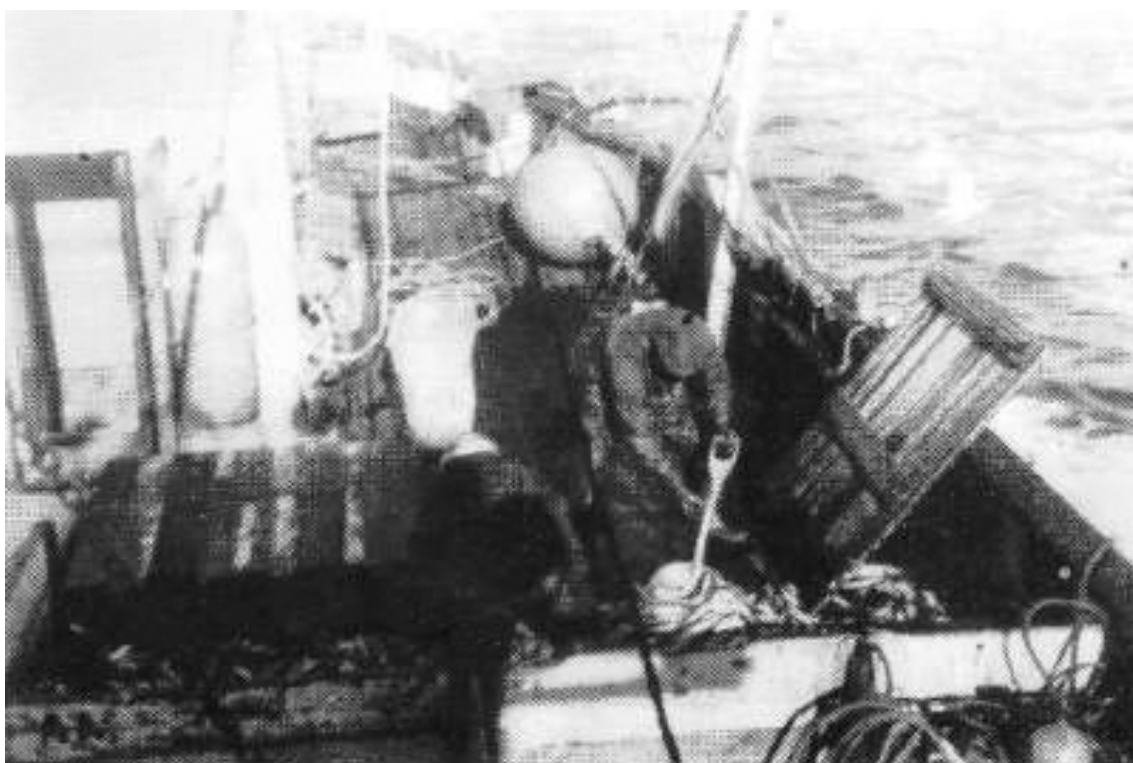
"Normy" skydd av måsar efter ett flyttrålsdrag 1961.



"Normy" och "Munktell" flyttrålar i Skagerack 1961. "Munktell" hyrdes vid tillfället av fiskelaget "Bressay" i samband med motorbyte i den sistnämnda.



Sillådorna lossas ur lastrummet ombord i "Burö" i början av 1960-talet. Fr.v.: Lars Scherman, Nils Nilsson och Johannes Ludvigsson.



Flyttrålfiske i Nordsjön med "Sidney" 1963. Rune Olsson och Tomas Magnusson skyfflar sill.

En fiskekris inleds

Men år 1966 kom vändpunkten. Sillfisket försämrades avsevärt både för botten- och flyttrålare. Orsaken till detta har dryftats av många och de flesta har kommit fram till att den enorma satsningen av norrmännen i ringnotsfisket, som påbörjades redan 1964, var boven i dramat. Ringnotsbåtarna gjorde enorma fångster av sill framför allt under somrarna 1965-66. Båtarna opererade över hela Nordsjön och när sillbestånden tunnades ut, började man fiska makrill med samma resultat. Makrillen tog slut efter ett par, tre år. Det horribla är att nästan vartenda kilo av dessa enorma fångster gick till framställning av fiskmjöl.

Detta blev dödsstöten för Nordsjöfisket och många av de modernaste silltrålarna såldes till utländska intressenter i slutet av 1960-talet. Det var framför allt danskar som köpte båtarna. De hade vid det här laget ett lönande industrifiske på gång. Den här typen av fiske, som ju också var ett slags rovfiske, hade danskarna satsat på i flera år men det slog aldrig igenom hos flertalet av de svenska fiskarna.

Men nöden har ingen lag och en del av silltrålarna kände sig tvungna att sadla om till den här sortens fiske. Man bottentrålade efter framför allt småkolja mestadels i områdena runt Lingbank och Corallbank i mellersta Nordsjön. Enda deltagande Hälsöbåt var ståltrålaren "Burma". Flyttrålfisket fortsatte men med klent resultat framför allt i Egersundsområdet t.o.m. vintern 1969. Sedan tog det definitivt slut i dessa farvatten.

Under sommaren 1968 gjordes lovvärda försök att fiska sill i södra Östersjön, i farvattnen öster om Bornholm, men även på fiskeplatser öster om Simrishamn och SO Utklippan. Sillen var inte av samma fina kvalitet som Nordsjösillen och betalades därför

med betydligt sämre priser vid fiskeauktionen i Skagen, där fångsterna landades. Ändå ingav detta tillsammans med ett ganska givande flyttrålfiske, som kom igång i Kattegatt hösten 1969, vissa förhoppningar inför framtiden.



Karl-Gustav Benjaminsson rensar fisk ombord i "Bris" i början av 1960-talet.

Att närmare redogöra för flyttrållagens sammansättning under 1960-talet skulle bli alltför komplicerat. På grund av försäljningar av några av fiskefartygen skedde ideliga partnerbyten. Vi kan dock notera att flyttrållagen från 1940- och 1950-talen ("Zaima"- "Äl-ling", "Waillett"- "Sidney", "Svealand"- "Amason" och "Burö"- "Ekenäs") upplöstes under 1960-talet. De hemmafiskande båtarnas antal decimerades kraftigt under 1960-talet framför allt beroende på att besättningsmännen i många fall uppnådde pensionsåldern. Den 1967 nyinköpta "Holmön" och "Normy" var de enda båtar som trålade fisk och havskräfta i hemmafärvatten i slutet av 1960-talet.



Torskrensning ombord i "Bressay" vid fiske i Östersjön 1961. Fr.v.: Georg Olausson, Stig Olofsson, Bertil Karlsson och Torvald Magnusson.



Dennis visar upp en torsk av jätteformat vid fiske i Östersjön med "Bressay" 1961.

Garnmakrillfisket – en avslutad epok

Detta gällde också garnmakrillfisket, som samlade allt färre deltagare. Detta gamla anrika fiske avslutades för gott 1968 och "Grimsö" var sista garnmakrillfiskande Hälsöbåt. Under de gyllene åren i 1960-talets början berikades Hälsöflottan med några nybyggda fartyg: "Svealand" och "Amason", båda levererade år 1961, och "Waillett", 1962. "Amason" och "Waillett" var byggda i stål, vilket alltmer kom att dominera som material.

"Amason" ersatte den efter en kollision i Skagerrack förlista "Tunis". Olyckan skedde i mars 1960 då "Tunis" var på väg hem från en fiskeresä i Nordsjön i tät dimma och kolliderade med en polsk trålare. "Tunis" sjönk efter en kort stund men besättningen hade dessförinnan lyckligtvis räddats ombord på den polska båten, som sedan ilandsatte de sju besättningsmännen i Skagen.



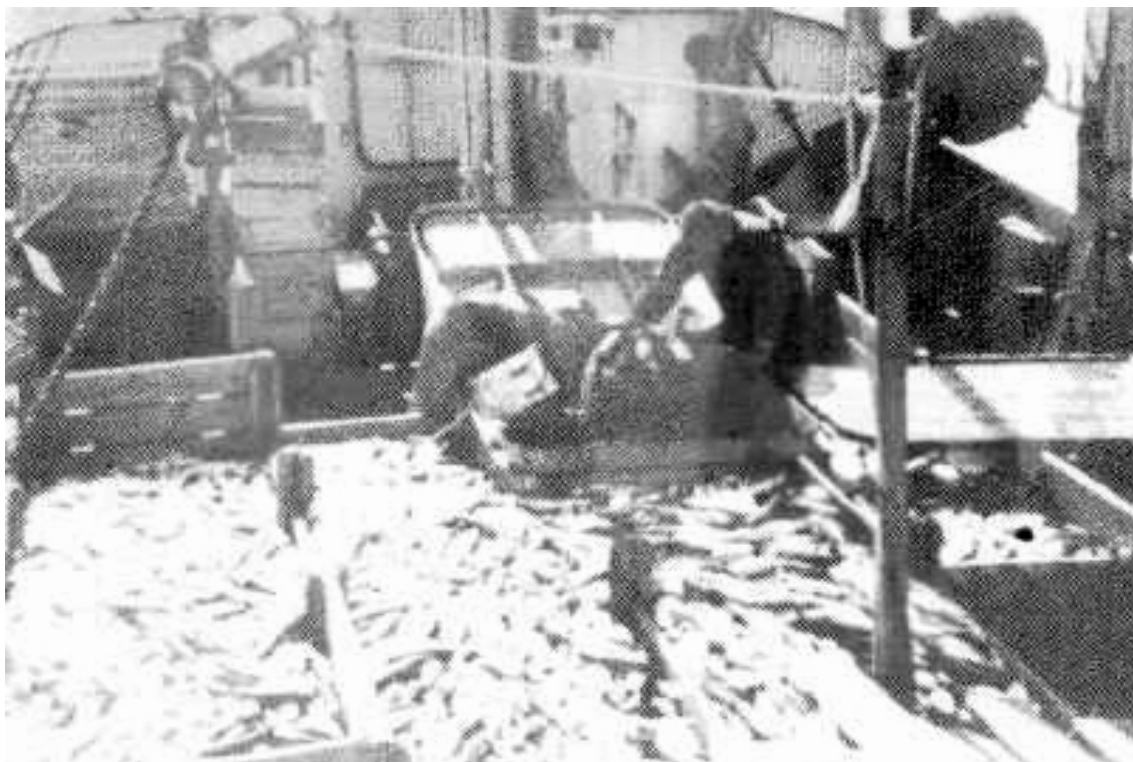
Makrillgarnen sätts ut från "Grimsös" däck 1968. Fr.v.: Bengt-Arne Johansson, Tomas Magnusson, Algot Andreasson och Sture Johansson. I styrhytten Eje Johansson.

År 1967 levererades ytterligare en ståltrålare till Hälsö. Det var "Burma" som ersatte den då åtta år gamla trätrålar "Ekenäs". Två stycken begagnade trätrålare i 80-fotsklassen, "Rönnskär" och "Grimsö", inköptes också till ön under 1960-talet. I mitten av 1960-talet installerade så gott som samtliga silltrålare s.k. tråltrummor. Dessa, som drevs hydrauliskt, blev ett mycket uppskattat hjälpmedel i det tunga och många gånger farofylla jobbet som hemtagandet av trålen innebar, särskilt som flyttrålen i detta skede blivit betydligt större på grund av den ökade motorstyrkan.

Sillfisket i Kattegatt och Östersjön blev räddningsplankan

Sillfisket med flyttrål bedrevs i Kattegatt och Östersjön. Enda undantaget var ett mycket inkomstbringande sillfiske i inre Skagerrack under sensomrarna. Frampå höstkanten drog sig sillfiskeflottan till Kattegatt. Här fiskade man nattetid och trålarna opererade praktiskt taget över hela östra Kattegatt från Tislarna i norr till Höganäs i söder. Ibland gjordes också en och annan avstickare till farvatten i södra Östersjön i området söder om Trelleborg och öster om Falsterborev. Man höll på fram till månadsskiftet mars-april.

Efter "Svealands" försäljning 1971 fanns det fyra flyttrålande båtar kvar på Hälsö. Men var och en av dem hade partners som var hemmahörande på andra öar. "Burma" fiskade i par med "Renland" från Öckerö, "Burö" med "Skarvö" från Hönö, "Rönnskär" med "Viking" från Knippla och "Waillett" som fiskade ihop med "Biscaya" från Björkö. "Burma"- "Renland" deltog dock endast sporadiskt i sillfisket i Kattegatt. Dessa tillsammans med ett par andra flyttrållag deltog i stället under ett par vintersäsonger i början av 1970-talet i ett s.k. industrifiske efter skarpsill strax utanför engelska territorialgränsen, öster om Newcastle.



Fulla sillbingar på "Burmas" däck vid flyttrålfiske i Skagerack. Början av 1970-talet.

Besvärliga bottenförhållanden

Eftersom flyttrålfisket i Kattegatt oftast bedrevs på fångstplatser med mycket besvärliga bottenförhållanden, som t.ex. i områdena vid Nidingen och stora och lilla Middelgrund W och SW Varberg, blev omställningen från fisket på de djupare vattnen i Nordsjön och Skagerrack inte helt problemfri.

Att försöka fånga sillen under dygnets ljusa timmar då den stod hårt i botten var här helt uteslutet. Man fick i stället koncentrera sig på att fiska nattetid, då sillen lättade från botten och kunde registreras på ekolodet. Vattendjupet på dessa fiskeplatser var högst 15-20 famnar och ibland inte mer än 7-8 famnar, och trålen fastnade ofta i den bergiga botten. Redskap förlusterna kunde bli ganska betungande. Men efterhand lärde man sig tekniken, och vissa veckor gav ganska gott resultat.

När sedan den s.k. nätsonden installerades kunde redskapsförlusterna nedbringas till ett minimum. Med nätsonden fick man utmärkta möjligheter att under olika väder- och strömförhållanden exakt kunna avläsa på vilket djup trålen gick. Det skedde genom en ekosändare som placerades på trålens överteln och värdena överfördes till fartygets mottagare via en gummikabel. Kattegatt- och Östersjöfisket gav i motsats till det slitsamma Nordsjöfisket som oftast bedrevs dygnet runt i vidriga väderleksförhållanden besättningarna betydligt drägligare arbetsförhållanden.

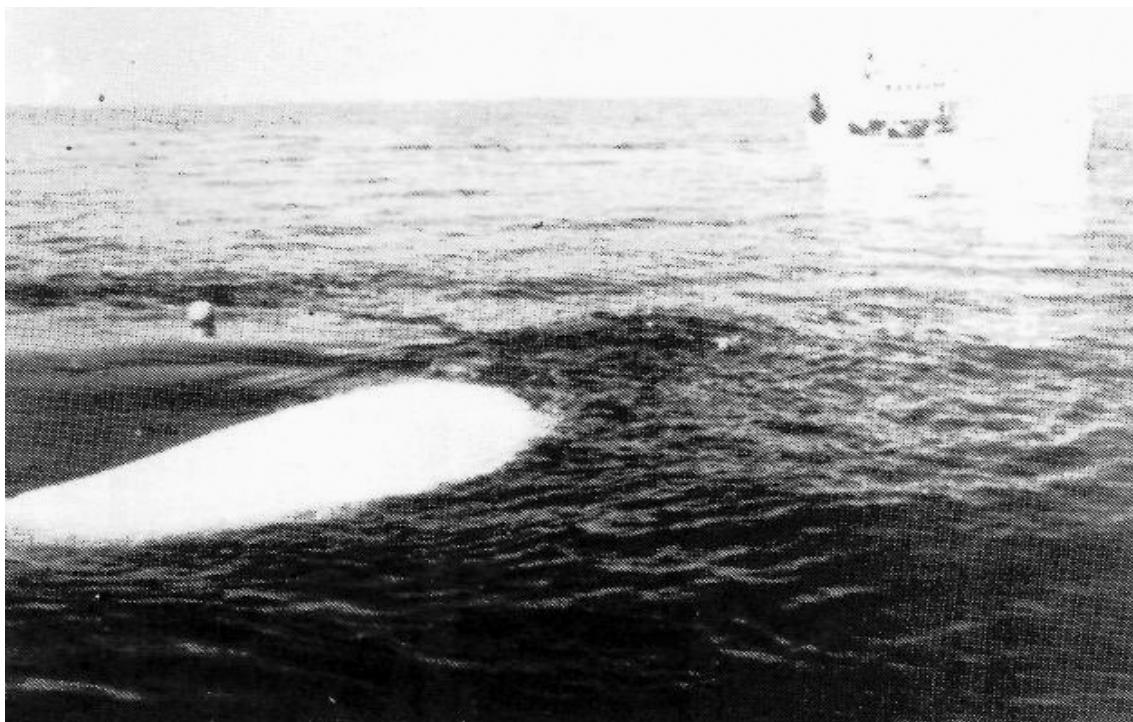
En fiskevecka i Kattegatt i början av 1970-talet kunde se ut så här: Avgång från hemmahamnen måndag eftermiddag. Fiske i området Nidingen-Fladens fyr natten till tisdag. Tisdag ilandliggande i Bua eller Varberg. Natten till onsdag fiske på lilla Mittelgrund. Iland till Varberg eller Falkenberg onsdag morgon. Efter några timmars sömn var det dags för avgång frampå eftermiddagen och nu kanske kursen sattes mot stora Mittelgrund. Efter nattens fiske där ställdes kursen åter mot Varberg. Sedan avslutades veckans fiske med två tråldrag i Nidingenområdet natten till fredag, innan kursen ställdes mot Skagen, där veckans fångst landades på fredagsmorgonen. Efter förberedelserna inför nästa veckas fisketur med ombordlastning av tomlådor i Skagen och is på Björkö, var man åter i hemmahamnen vanligtvis på fredag middag.

En nyhet, som markant underlättade arbetsvillkoren ombord, var sillsorteringsmaskinen, som under denna tid installerades i nästan alla silltrålare. Sillen i Kattegatt och Östersjön var oftast uppblandad med skarsill och småsill, och arbetet med att sortera detta för hand var mycket tidsödande. Men sillsorteringsmaskinen ändrade på detta och besparade manskapet ombord många timmars arbete.

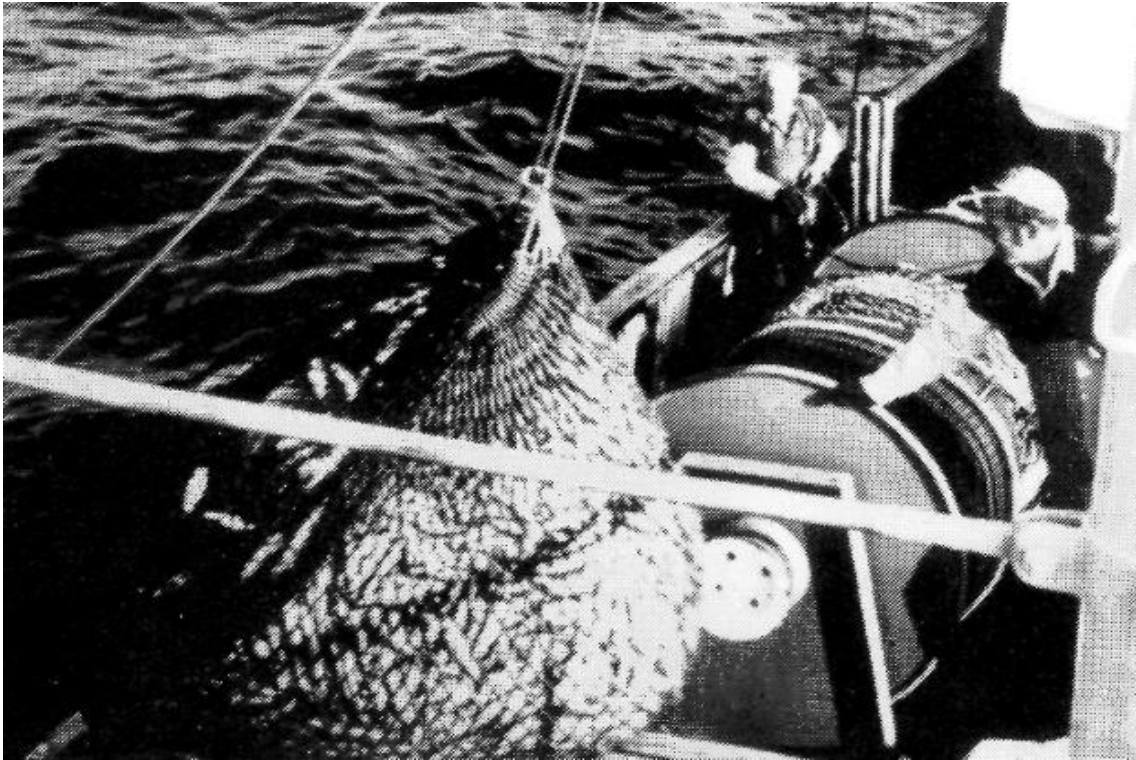
Strömmingsfiske på ostkusten

Under vintern 1974 märktes en viss avmattning av sillbestånden i Kattegatt och Östersjön. Sillen började uppträda närmare land och oftast då innanför den svenska territorialgränsen där det var förbjudet att tråla. Detta föranledde många av flyttrållagen att sadla om till industrifiske efter strömming vid ostkusten. Det bedrevs huvudsakligen utanför territorialgränsen i området från Västervik i söder till Sandhamn i norr. Här fångades under vintrarna 1974 och 1975 stora mängder strömming. Båtarna färdades nära nog i skytteltrafik mellan fångstplatserna och torskmjölfabriken vid Ängholmen på Tjörn.

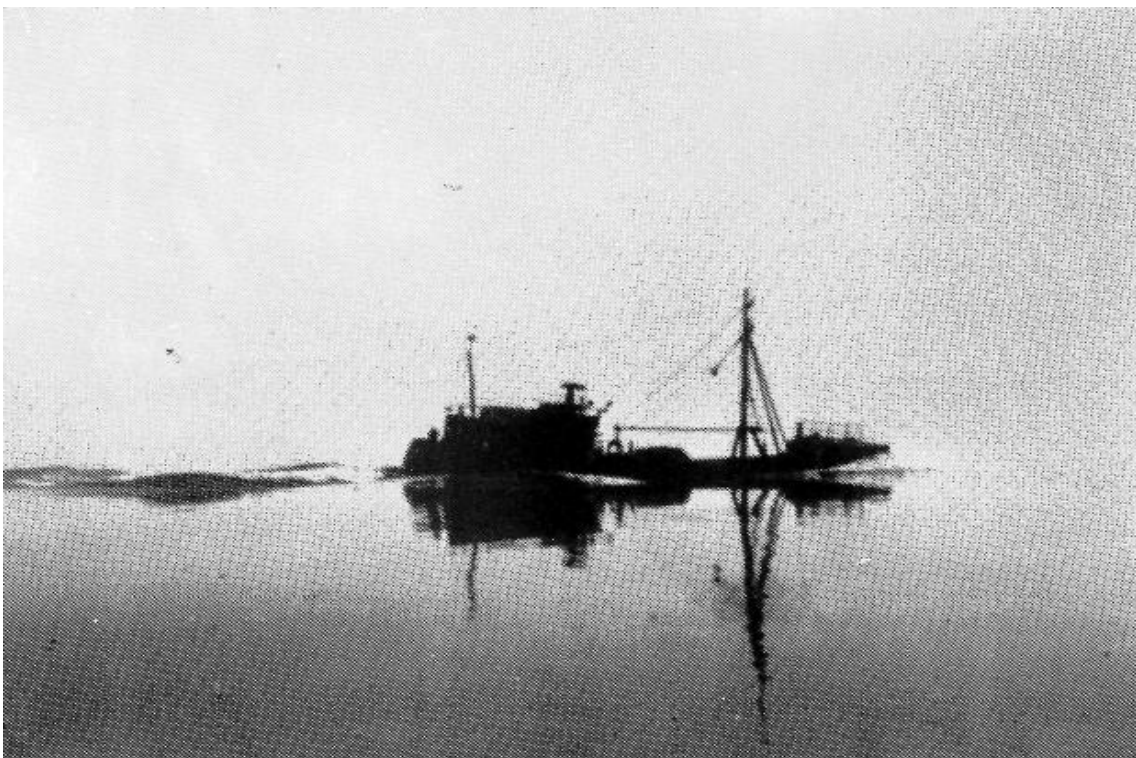
Hälsöbåtarna "Burma" och "Burö" deltog, men detta fiske blev kortvarigt, dels på grund av att världsmarknadspriset på fiskmjöl sjönk kraftigt, dels på grund av att bränslepriserna sköt i höjden.



En välfylld strömmingspåse studsar upp vid "Burös" reling medan parkamraten "Skarvö" avvaktar i bakgrunden.

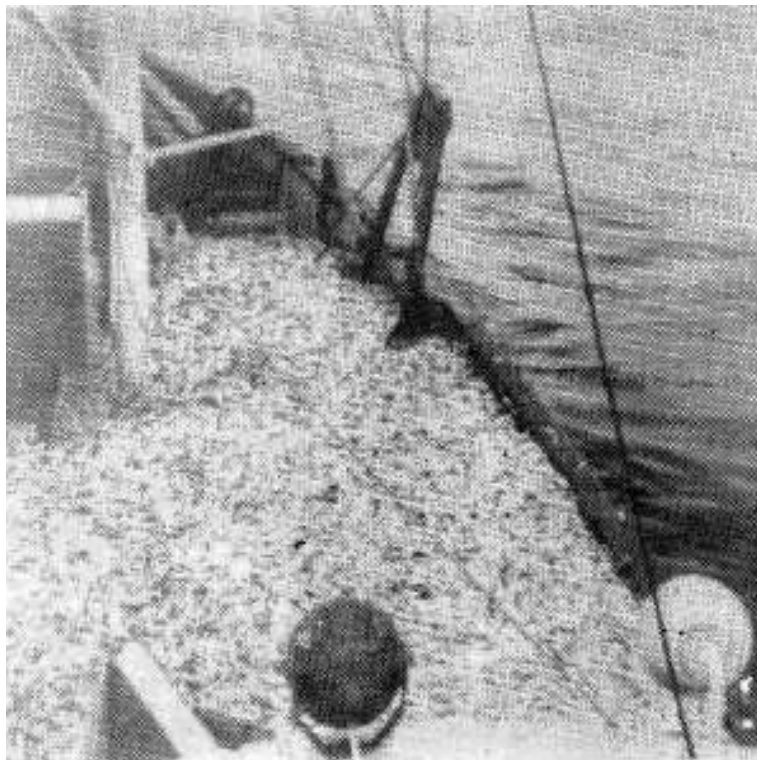


Strömmingsfiske vid ostkusten med flyttrållaget "Burö"- "Skarvö". Strömmingen lyfts ombord i "Burö", vid vinschen August och Hans-Ove Jansson (övre bilden). "Burö" stävar hemåt över ett spegelblankt östersjöhav med full last av strömming (undre bilden).





"Normys" däck fullastat med skarpsill efter ett lyckat snörpvadkast i den bohuslänska skärgården i slutet av 1970-talet.



Inga flyttrålande båtar kvar

Resultatet blev att de sista flyttrålande båtarna på Hälsö såldes till Danmark respektive Irland år 1975. Flyttrålfisket, som dittills dominerat det västsvenska sillfisket under 25 år, har tills dessa rader skrivs inte återuppstått på Hälsö.

De hemmafiskande båtarnas ("Normy" och "Holmön") fiske baserades i början av 1970-talet på havskräftsfiske och bobbinstrålning. Ett par säsonger fiskade "Normy" dessutom inomskärs med snörpvad efter skarpsill. Ståltrålaren "Waillett", som såldes till Danmark i slutet av 1972, ersattes 1973 av en 80-fots trätrålare, som då fick samma namn. "Waillett" slog sig på silltrålning i hemmafärvatten. Det gjorde också "Grimsö". Som också fiskade räka med trål i Skageracksdjupet under sommaren. 80-fotstrålaren "Grimsö" byttes dock senare ut mot "Midland" som är på 65 fot. Fortfarande när detta skrivs (1985) bedrivs med denna båt trålfiske efter havskräfta och fisk i hemmafärvatten. Förutom de ovannämnda "Waillett" och "Midland" finns det i skrivande stund ytterligare två hemmafiskande båtar på ön: "Normy" och "Aldebaran" som idkar samma slags fiske som "Midland".

Ett nytt båtlag bildas

En glädjande nyinvestering gjordes sommaren 1984 av hälsöfiskaren Per-Olof Jansson med medintressenter, som från Gävle inköpte 83-fotstrålaren "Bohusö". Inspirationen var det för närvarande mycket lönsamma trålfisket efter torsk i Östersjön. "Bohusö" fiskar framför allt i områden öster och söder om Gotland och fångsterna landas i Karlskrona. Låt oss därmed avsluta denna historik med en stilla förhoppning om att det senaste nytillskottet till Hälsös numera decimerade fiskeflotta i framtiden ska följas av flera och att Hälsö ska bestå som det fiskeläge ön rätteligen är.

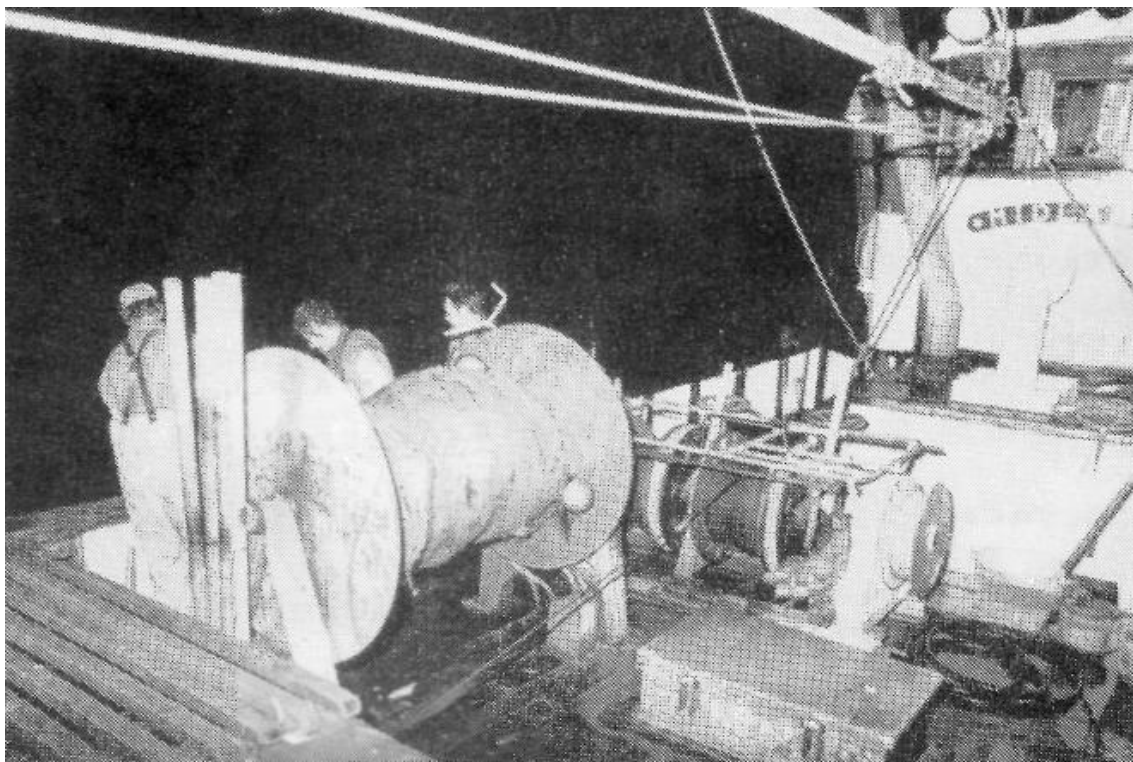
Källmaterial till denna historik om hälsöfiskarnas förehavanden i tider som flytt har, förutom intervjuer inom gruppen, hämtats från följande litteratur:

Filipson, Helge (1980). *Svenska västkustfiskarnas centralförbund 1930-1980: organisation och fiske under 50 år*. Göteborg: Förb.

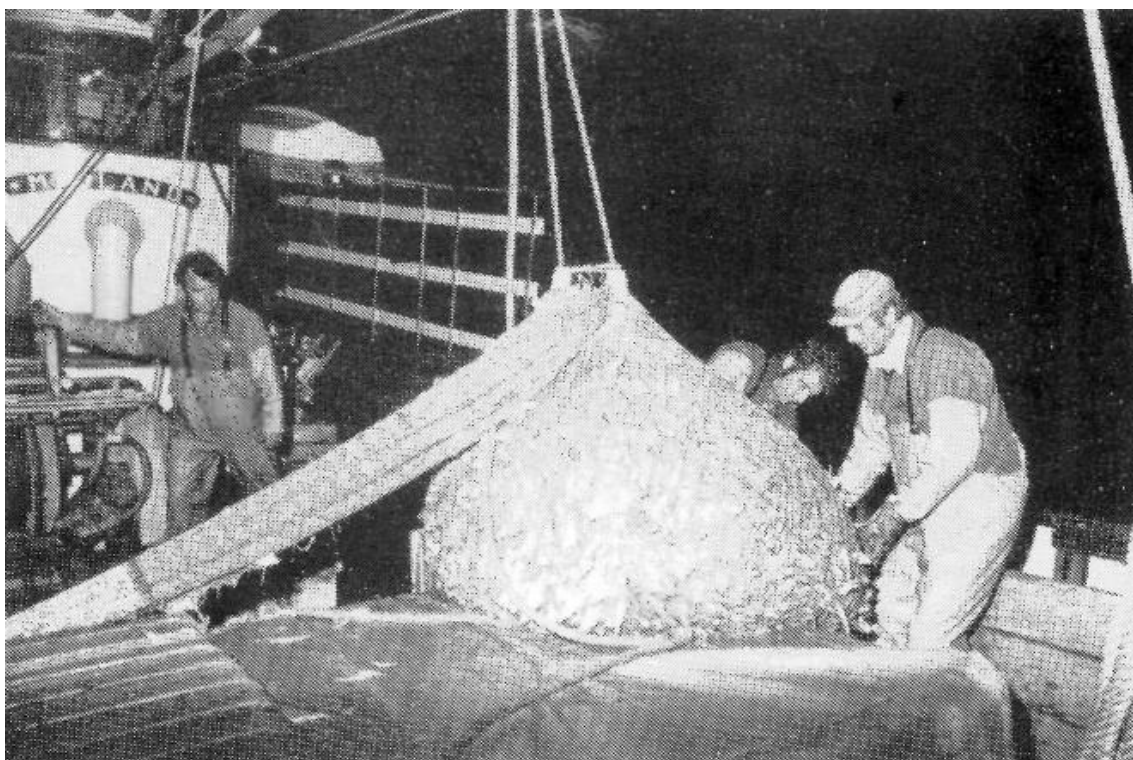
Hasslöf, Olof (1949). *Svenska västkustfiskarna: studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur*. Diss. Stockholm : Högsk., 1949.

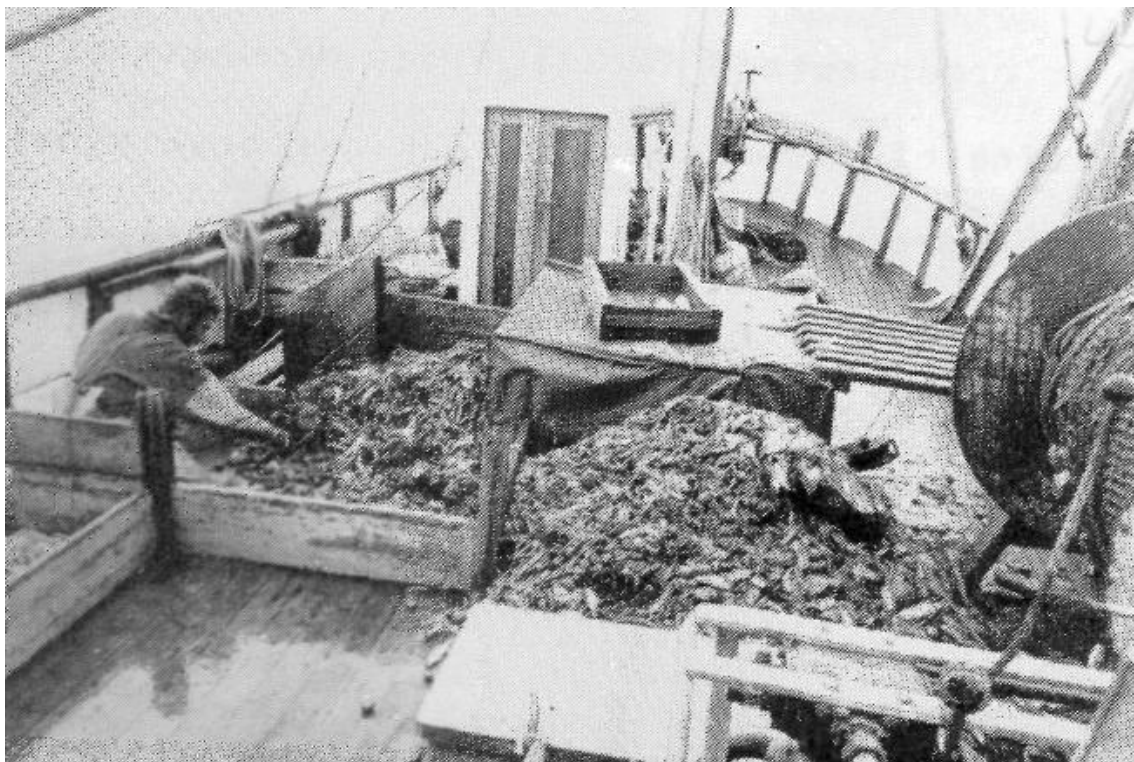
Odenvik, Nathan (1957). *Öckerö socken: ur dess historia från forntid till tiden efter första världskriget*. Öckerö: Öckerö kommun.

Vallerö, Rolf (1963). *Svenska handelsflottans krigsförluster under det andra världskriget: redogörelse*. Stockholm.



*Trålfiske efter havskräfta i slutet av 1970-talet med "Midland". Trålen dras in på trumman (övre bilden).
Lyftet töms på däck, vid vinschen står Dennis Magnusson och vid lyftet Tomas Magnusson och Eje Johansson (undre bilden).*





Tomas Magnusson sorterar fångsten.



Fiskarprofil av idag, Dennis Magnusson, hamnkapten och skeppare på "Midland".

Fiskarnas och fiskelagens organisation

Vi ska här kortfattat försöka redogöra för hur fiskarna på västkusten är organiserade fackligt och ekonomiskt. Fiskarna äger själva sina båtar. Enstaka försök har dock gjorts att bedriva fiskebåtsrederier i bolagsform, där skepparen och övrig besättning betraktats som anställda i vanlig mening. Dessa försök har dock blivit ganska kortlivade, om man undantar ångtrålfiskerierna, som drev sin verksamhet i bolagsform fram tills dess de upphörde i början på 1950-talet.

Besättningarna på fiskebåtarna har i regel bestått av 4-8 man, beroende av vilket fiske som utövats. De mindre båtarna med fiske i hemmafärvatten bemannades med 4-5 man medan de större båtarna i nordsjöfisket behövde en besättning på 6-8 man. Båtarna ägdes i regel av 2-4 man ur denna besättning och i något fall av skepparen ensam.

Lika talan

Skepparen och besättning bor tillsammans i skansen. Alla har lika talan när det gäller fiske och andra gemensamma tvistemål. Båtarna finansieras med vanliga banklån och statliga fiskerilån men vanligt är också att delägarna satsar en lika del av egna medel. Kostnaderna för båt och redskap täcks av ett fastställt antal lotter medan på samma gång besättningsmedlemmarna får var sin lott. Separata avtal av denna typ har träffats mellan båtägare och icke-båtägare på varje fiskeläge.

De mindre båtarna med 5 mans besättning hade t.ex. på 1940- och 1950-talen i regel tre lotter till båt och redskap medan de större silltrålarbåtar med 7 till 8 mans besättning hade 5-6 lotter.



Måltiden intages i skansen på "Sidney" 1963. Fr.v.: Assar Magnusson och Dennis Magnusson och Sigvard Andersson.

Båtlotterna 50 %

Senare under 1960- och 1970-talen utökades båtlotterna på de större båtarna till att omfatta 50 % av resultatet vid en fiskeres, efter det att driftskostnaderna dragits av. Detta dels på grund av att båtar och redskap blev dyrare, dels på tråltrummans genombrott som innebar att besättningen minskade med ett par man. Låt oss visa ett exempel på hur resultatet av en fiskeres på 1960-talet kunde fördelas ombord på ett fiskefartyg med 8 mans besättning: Från bruttosumman dras alla driftsutgifter som kostnader för olja, is, tomlådor och proviant. Återstoden delas därefter upp i 14 lika delar varav 8 går till besättningen (en till varje man) och de kvarvarande 6 delarna till båt och redskap.

Systemet unikt i världen

Ombord på garnfiskebåtarna drogs, under garnfiskesäsongerna, en redskapslott bort då besättningen höll sig med egna garn. Detta demokratiska system att fördela resultatet av fisket på är unikt i världen.

Fiskarna gick samman i organisation

I slutet av 1920-talet befann sig fiskerinäringen i kris och många insåg att något måste göras åt detta. Ofta hände det t.ex. att fiskarna, efter en veckas arbete, fann det omöjligt att sälja sina fångster på auktionerna, varför de måste ta fisken ombord igen för att kasta tillbaka den i sjön.

Fiskarna blev på det klara med att de måste bilda en organisation som alla fiskare kunde ansluta sig till. Frågan var bara hur detta skulle gå till. Fiskare, vare sig de var egna båtägare eller ej, betraktades ju som egna fria företagare.

Slutligen fann man en organisationsform där varje fiskare kunde ansluta sig: "*Svenska västkustfiskarnas centralförbund*" (SVC) som bildades år 1930 för att, som det hette, tillvarata fiskarnas ekonomiska och ideella intressen.

Samtliga fiskare medlemmar

Efter en ganska kort tid var samtliga fiskare på västkusten medlemmar i organisationen. Det bildades lokala avdelningar i så gott som samtliga fiskelägen från norska gränsen i norr till gränsen mot Skåne i söder. För att finansiera verksamheten togs en procentuell avgift ut vid fiskauktioner och försäljningsföreningar både i Sverige och utlandet.

Avgiften, som under en följd av år, låg på 2 % inkasserades av nämnda fiskauktioner och föreningar och inbetalades sedan av dessa till förbundet.

Ett ombud på 50 medlemmar

Förbundets högsta beslutande organ är årskongressen som tidigare sammanträdde årligen, men nu vartannat år. De lokala avdelningarna har rätt att sända ett ombud för varje påbörjat 50-tal medlemmar. Styrelsen utses av kongressen. Den består av ett 20-tal ledamöter och är förbundets beslutande organ mellan kongresserna.

Styrelsen har representanter från trålfiskare, vadfiskare, inomskärsfiskare osv. Vid val av styrelse tas också geografiska hänsyn.

Ransoneringar genomfördes

Organisationen arbetar på många olika områden och är ofta en förmedlande länk mellan fiskare och olika myndigheter. Dess främsta uppgift från början var emellertid att försöka begränsa en övermättad fiskmarknad. Detta förverkligades genom fångstbegränsningar i form av begränsat garnantal i garnfiskena, samt ransoneringar av ilandförda fångster. Så småningom gav detta resultat i allt bättre fiskpriser.

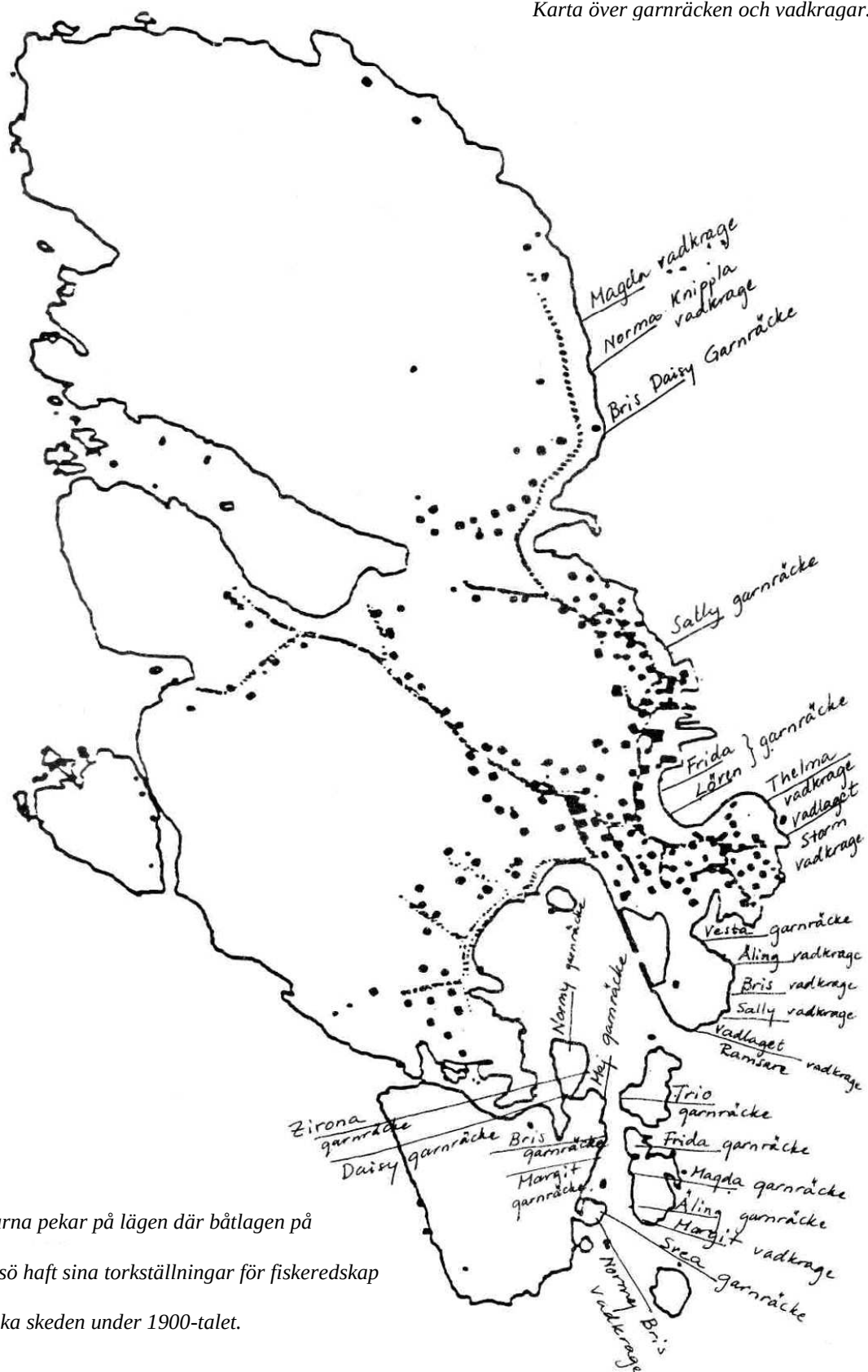
Avdelning 41 på Hälsö

Hälsöfiskarna var till en början anslutna till Öckerö avd. I men bildade 1939 en egen lokalavdelning, avd. 41. I slutet av 1960-talet och i början av 1970-talet minskade medlemsantalet drastiskt i Hälsöavdelningen på grund av att många slutade i yrket.

1975 lades Hälsös avd. 41 ner och de kvarvarande medlemmarna blev åter anslutna till Öckerös avd. 1.

År	Fiskare	Båtar	Snörpvadar	Snurrevadar	Bottentrålar	Flyttrålar
1925	128	23	6	13	7	
1926	130	24	5	25	5	
1927	127	24	4	26	8	
1928		23				
1929	133		4	15	6	
1930	138	27	4	36	6	
1931	146	25	4	36	12	
1932	146	24	4	31	29	
1934	156	27	4	19	27	
1935	157	25	4	41	15	
1936	160	21	4	43	18	
1937	162	19	4	26	35	
1938	166	18	3	31	27	
1939	168	18		24	41	
1941	176	19		24	84	
1942	181	17		18	91	
1944	187	17		18	91	
1945	189	17		27	110	
1946	195	14		12	110	
1947	201	13		48	103	
1948	205	13	1	54	106	
1949	208	14	1	60	117	
1950	212	16		78	98	10
1958	98	16			35	18
1959		16				

Karta över garnräcken och vadkragar.

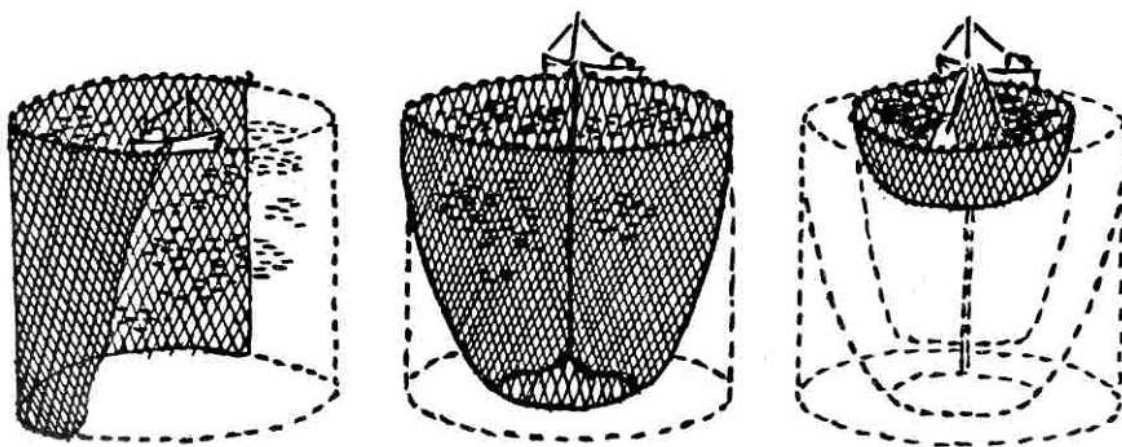


Pilarna pekar på lägen där båtlagen på
Hälsö haft sina torkställningar för fiskeredskap
i olika skeden under 1900-talet.

Garnräcke = torkställning för sill- och makrillgarn

Vadkrage = torkställning för snörpvad

Fiskemetoder



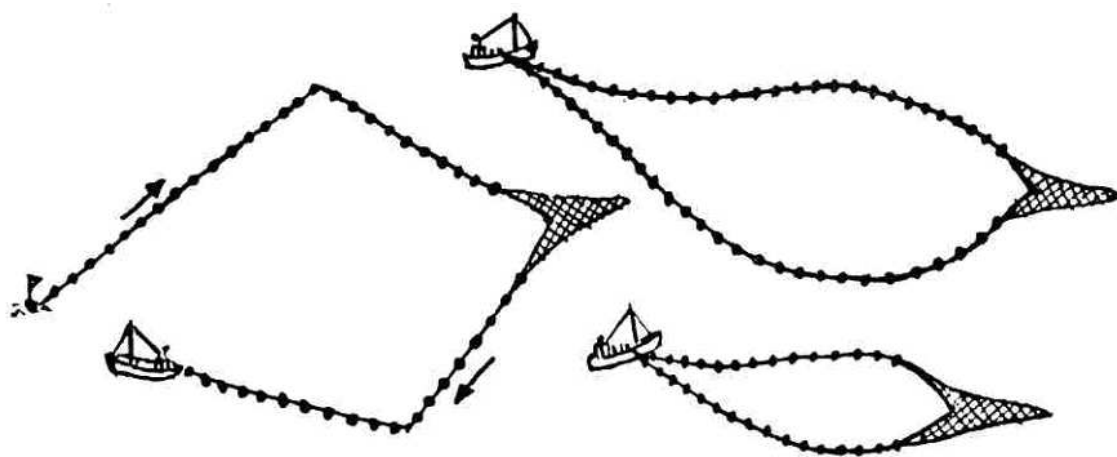
Snörpvad

Snörpvaden sätter man, som man kan se på bilden, runt det förmodade stimmet av sill eller makrill och när man kommer runt så snörper man ihop botten av denna. Finns det då sill däri kan den ej komma ut utan hjälp, och den hjälpen blir tyvärr, för sillens del, de flesta gånger stora håvar, som den håvas ombord med.

Snurrevad

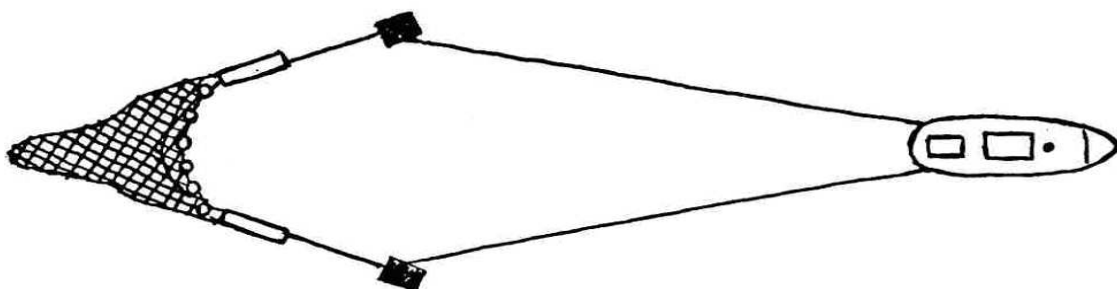
Snurrevadens fiske kan man likna vid en karusell. Man sätter ut ett ankare och i ändan har man en stor boj med flagga på. Vadens ena lina sätts fast i detta ankare och så börjar man köra ut linorna. Dessa sätts i en stor triangel och i mitten finns alltså vaden. När man kört ut allt detta, det rör sig om cirka 4500 meter, så fäster man båten i ankarbojen, ligger still med denna och drar till sig vaden. Sedan man fått ombord linor och vad igen, börjar man på nytt sätta ut densamma. Då börjar man där man nyss slutade och så fortsätter man tills man snurrat runt bojen och kommer fram till utgångspunkten. Sedan flyttar man till ett nytt ställe där man kan ligga och återigen börja karusellen. Detta fiske

anses effektivare än trålen då det gäller fångst av olika plattfiskar. Större delen av den rödspätta, rödtunga och övrig plattfisk som införs till mottagningsplatserna är snurrevadsfångad. Det är framför allt i Skagerrack och Nordsjön som man använder snurrevad.



Bottentrål

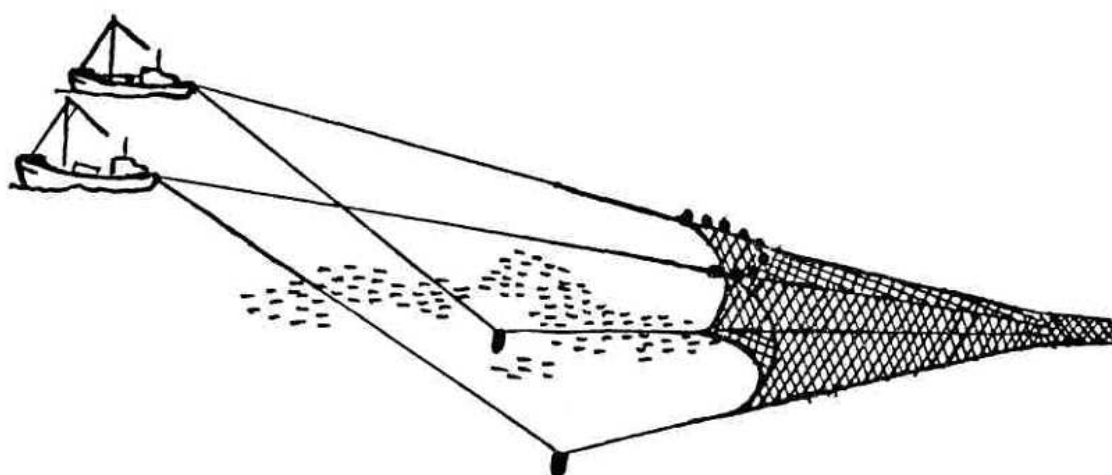
Bottentrålen dras fram av en båt över botten. Till hjälp att spänna ut trålen har man två s.k. lämmar som nuförtiden ser olika ut. Förr var dessa av ekplank och tunga - uppemot 150-200 kg - men är numera av järn och betydligt lättare. I dessa lämmar sätts så trålen fast och den andra ändan är fastsatt i vajrar från båtens vinsch. På dessa vajrar är det utmärkt hur många famnar man drar med detta. Det beror ju på hur djupt det är.



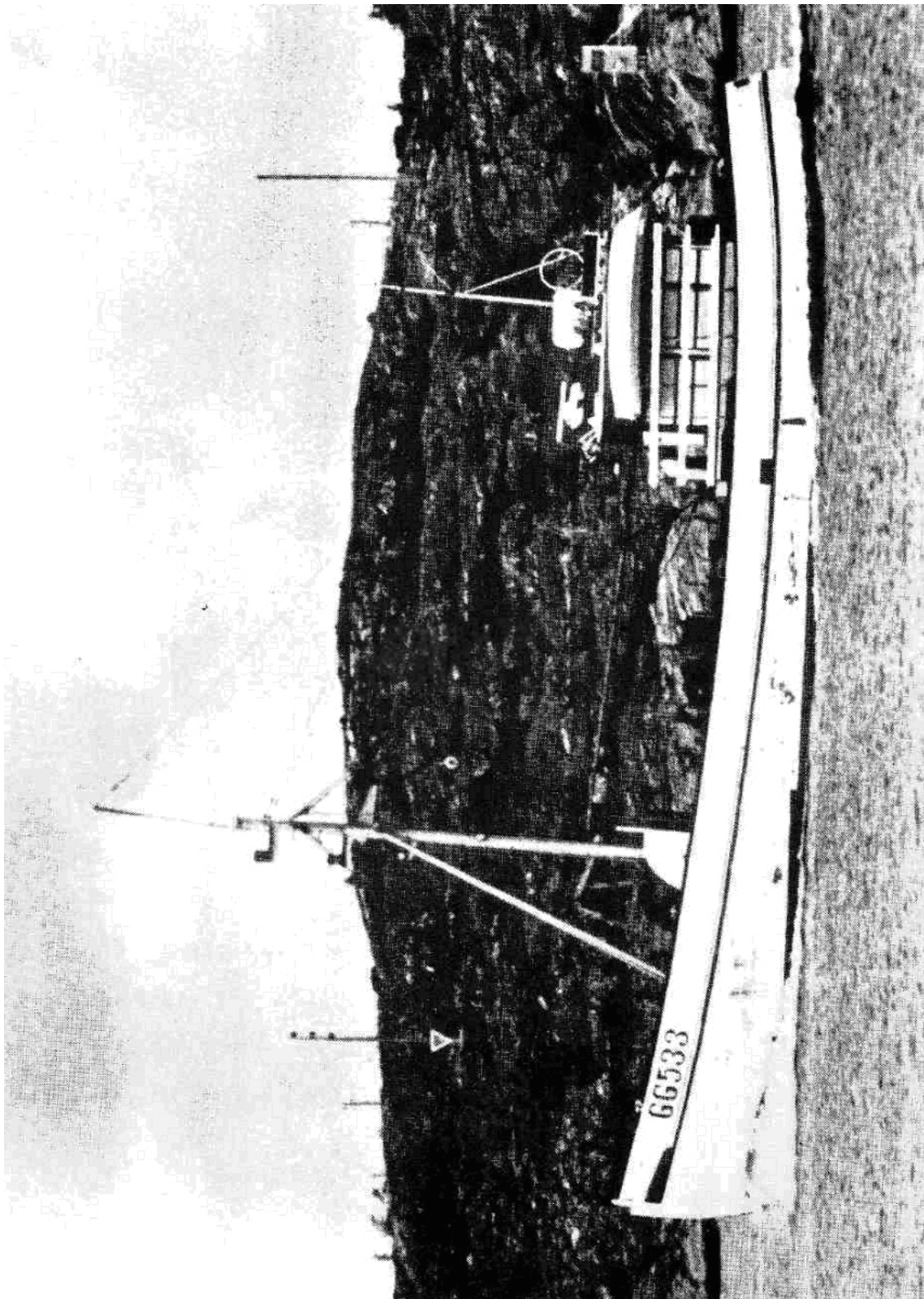
Man gör olika sorters drag - efter sill drar man cirka en och en halv timme och så tas trålen upp för avlastning. Men när man drar en fisktrål kan det gå 5-7 timmar innan man halar igen. Och sedan sätts den åter ut och man börjar rensa fångsten och lägga ner den i lådorna.

Flyttrålen

Flyttrålen har sitt namn av att den går att dra uppe i vattnet såväl som utesfater botten. Den dras av två båtar som bilden visar och dessa spänner ut den åt sidorna. Dessutom kan man med dagens instrument ställa in trålen så att man träffar stimmet mitt i.



Fiskebåtar på Hälsö



GG 533 "Midland". Ingår i Hälsö fiskeflotta 1985.

Fiskebåtsrederier med en båt

GG 312 "Anna"

En kutter byggd i England på 1880-talet. Kom till Hälsö i början av 1910-talet.

Skeppare: Hilmer Hansson. Dörjfiske och fraktfart. Söld 1919.

GG 75 "Albatross"

Byggd 1896. Storlek: 15 bruttoton. Motor: 8 hkr Skandia. Delägare: Johan Olausson och Albert Olausson. Fiske: Garn, backor och snörpvad. Hälsös första motordrivna fiskefartyg.

GG 358 "Delfin"

Byggd 1908 på Janne Petterssons varv, Hälsö. Storlek: ca. 20 bruttoton. Ägare: Karl Petter Ludvigsson. Fiske: Garn, backor och snörpvad. Söld 1914 till Norge.

GG 427 "Vindy"

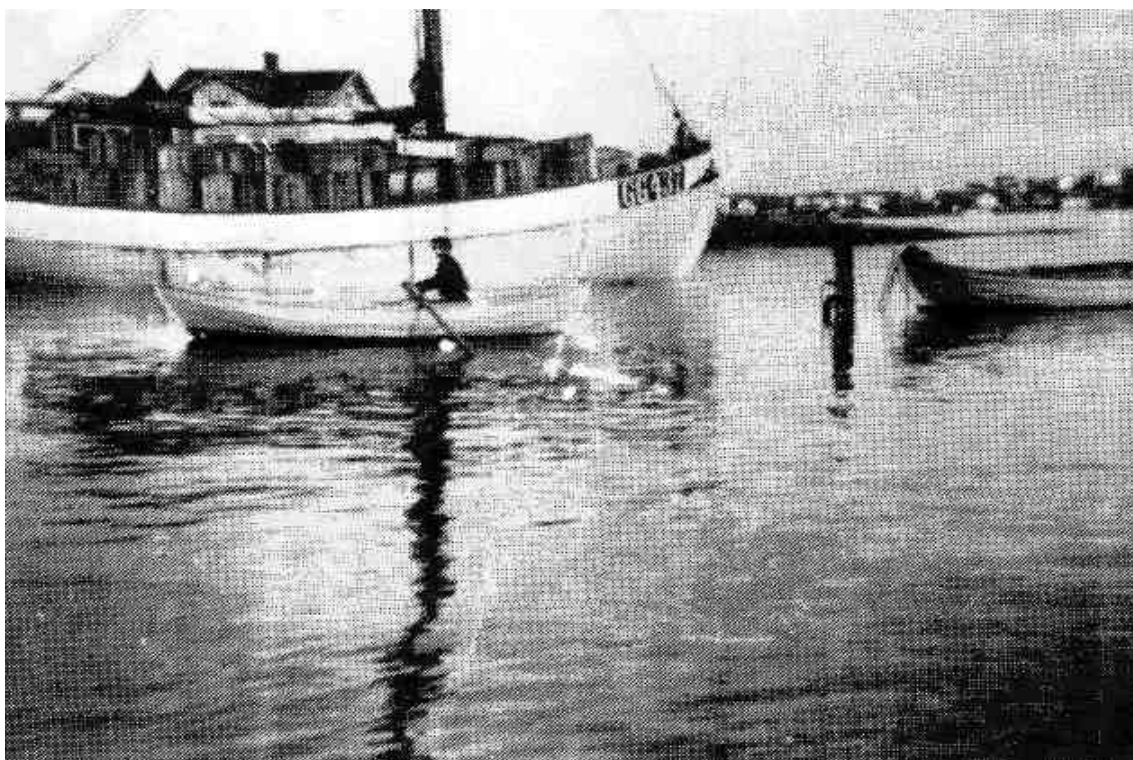
Byggd 1910 på Ringens Varv, Marstrand. Till Hälsö 1919 från Björkö. Storlek: 28 bruttoton. Motor: 40 hkr Bolinder. Delägare: Rickard Olofsson, Ivar Karlsson, Valfrid Karlsson, Gustav Larsson, Ragnar Johansson samt Oskar Hermansson. Fiske: Snurrevad och garnfiske. Söld 1929 till Öckerö.

GG 430 "Ester"

Byggd 1910 på Kustens Varv. Storlek: 20 bruttoton. Motor: 20 hkr Guldbrandsen. Delägare: Lars Klasson, Magnus Ludvigsson, Otto Olofsson och Gustaf Nilsson. Fiske: Garn, backor och snörpvad. Söld till Edshultshall 1919.

GG 437 "Ocean"

Byggd 1910 på Ringens Varv, Marstrand. Storlek: 28 bruttoton. Motor: 40 hkr Bolinder.
 Delägare: Albin Ludvigsson, Olle Ludvigsson samt Gustav Olsson. Ägare från 1920:
 Patrik Karlsson. Fiske: Garnfiske och vadfiske, senare fiskfrakt och fiskuppköpning.
 Söld till Rörö 1946.



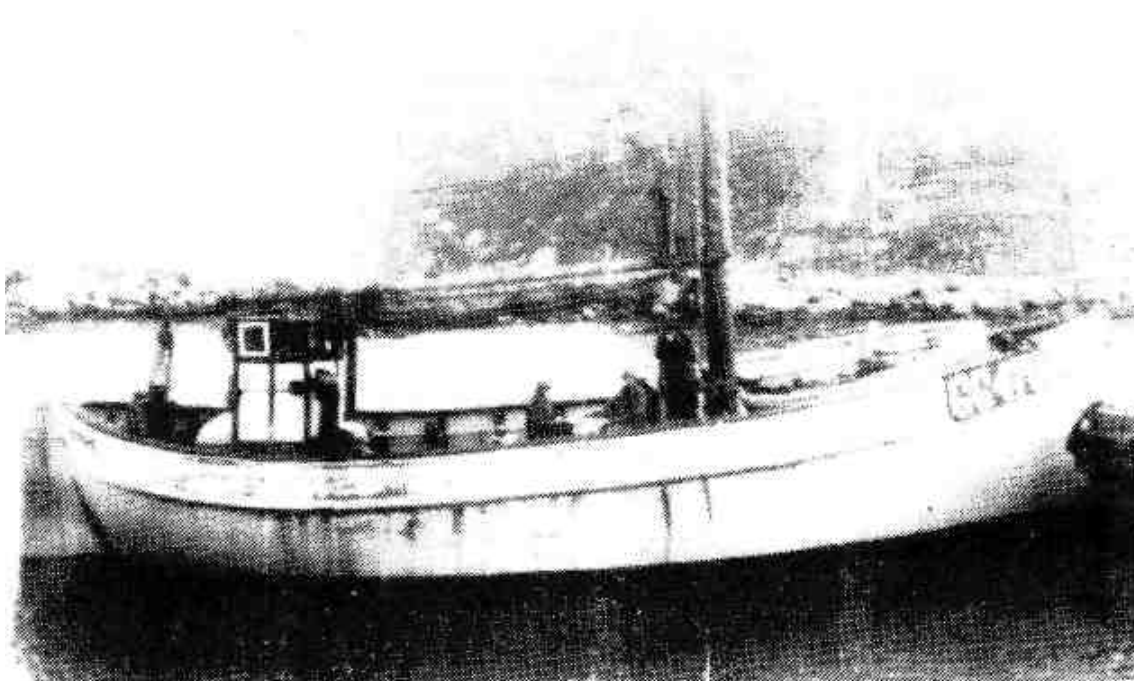
GG 437 "Ocean".

GG 451 "Drott"

Byggd 1910 på Ringens Varv, Marstrand. Storlek: 30 bruttoton. Motor: 22 hkr Avance.
 Bytt till 60 hkr Bolinder. Inköpt till Hälsö från Fotö 1930. Delägare: Konrad Karlsson
 och John Kristiansson. Sysslade med fiskuppköpning i Danmark. Söld till Hönö 1940.

GG 470 "Sally"

Byggd 1911 på Djupviks Varv, Tjörn. Storlek: 30 bruttoton. Motor: 35 hkr Avance.
 Bytt 1931 till 75 hkr Munktell. Delägare: Teodor Magnusson, Amandus Magnusson,
 Valdemar Magnusson och Olof Martinsson. Fiske: Snörpvad, garnfiske och bottentrål.
 Söld 1936 till Öckerö.



GG 470 "Sally".

GG 477 "Thea"

Byggd 1911 på Ringens Varv, Marstrand. Till Hälsö 1933 från Öckerö. Storlek: 31
 bruttoton. Motor: 30 hkr Avance. Delägare: Gustaf Fransson och Holger Johansson.
 Fiske: Bottentrål. Söld 1935 till Knippla.

GG 600 "Magda"

Byggd 1915 på Ringens Varv, Marstrand. Storlek: 30 bruttoton. Motor: 25 hkr Skandia.

Delägare: Otto Jansson, Emil Johansson, Kristian Johansson och Alexander Andersson.

Fiske: Garn, snörpvad, snurrevad och backor. Söld 1930 till Knippla.

GG 625 "Iris"

Byggd 1915 på Svenningssons Varv, Björkö. Storlek: 29 bruttoton. Motor: 35 hkr

Avance. Delägare: Evert Johansson, Gustav Larsson och Gustav Jansson. Fiske: Snurre-

vad och garnfiske. Till Hälsö från Öckerö 1930. Söld till Gravarne 1935 som frakt-fartyg.

GG 650 "Dagmar"

Byggd 1916 i Norge. Storlek: 30 bruttoton. Motor: 40 hkr Guldbrandsen. Delägare:

Birger Karlsson, Oskar Karlsson, Valfrid Olofsson, Axel Hermansson och Manne

Johansson. Fiske: Snurrevad och snörpvad. Söld 1925 till Baltikum.

GG 698 "Thelma"

Byggd 1916 på Guldbrandsens Varv, Göteborg. Storlek: 34 bruttoton. Motor: 40 hkr

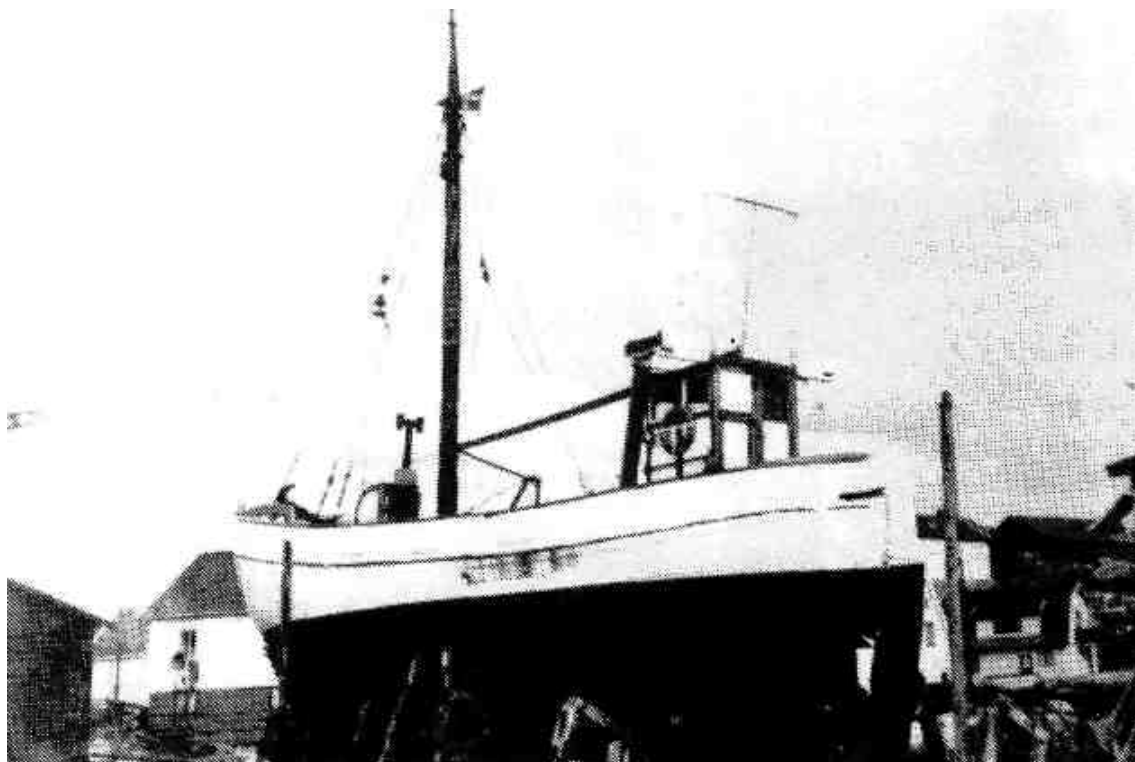
Guldbrandsen. Bytt till 75 hkr Bolinder 1942. Delägare: Oskar Olsson, Edvin Kristians-

son, Albert Olsson, John Kristiansson och Alban Larsson. Fiske: Snörpvad, snurrevad,

garn- samt trålfiske. Söld till Halland 1946.

GG 847 "Zenta"

Byggd 1919 i Skredsvik. Till Hälsö från Hönö 1936. Storlek: 40 bruttoton. Motor; 90 hkr Munktell. Delägare: Gustav Gustavsson, David Alexandersson och Osvald Ludvigsson. Fiske: Flyttrål, bottentrål och snurrevad. Söld 1949 till Gunnar Nilsson, Bengt Johansson och Roland Nilsson, Hälsö. Söld 1958 till Sturkö.



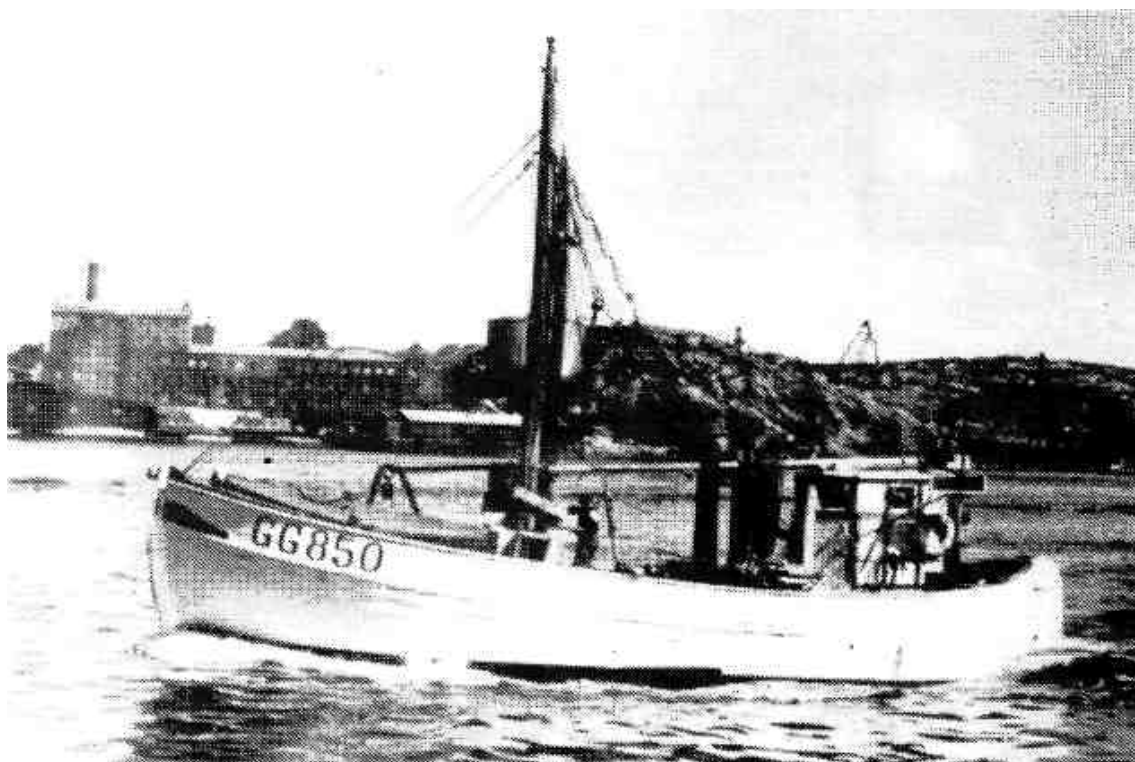
GG 847 "Zenta".

GG 959 "Eros"

Byggd 1919 på Janne Petterssons Varv, Hälsö. Storlek: 15 bruttoton. Motor: 222 hkr Avance. Delägare: Lars Klasson, Karl Nilsson, Gustav Nilsson samt Klas Larsson. Fiske: garnfiske och backor. Söld till Norge 1940.

GG 850 "Daisy"

Byggd 1919 på Kustens Varv, Göteborg. Storlek: 34 bruttoton. Motor: 40 hkr Guldbrandsen. Bytt 1929 till 90 hkr Munktell. Delägare: Ernst Backman (sålde sin del på 1920-talet), Erik Johansson, Sven Johansson, Wilhelm Alexandersson och Gunnar Karlsson. Fiske: Trål, garn, snörpvad, snurrevad och backefiske. Söld till Knippla 1963.



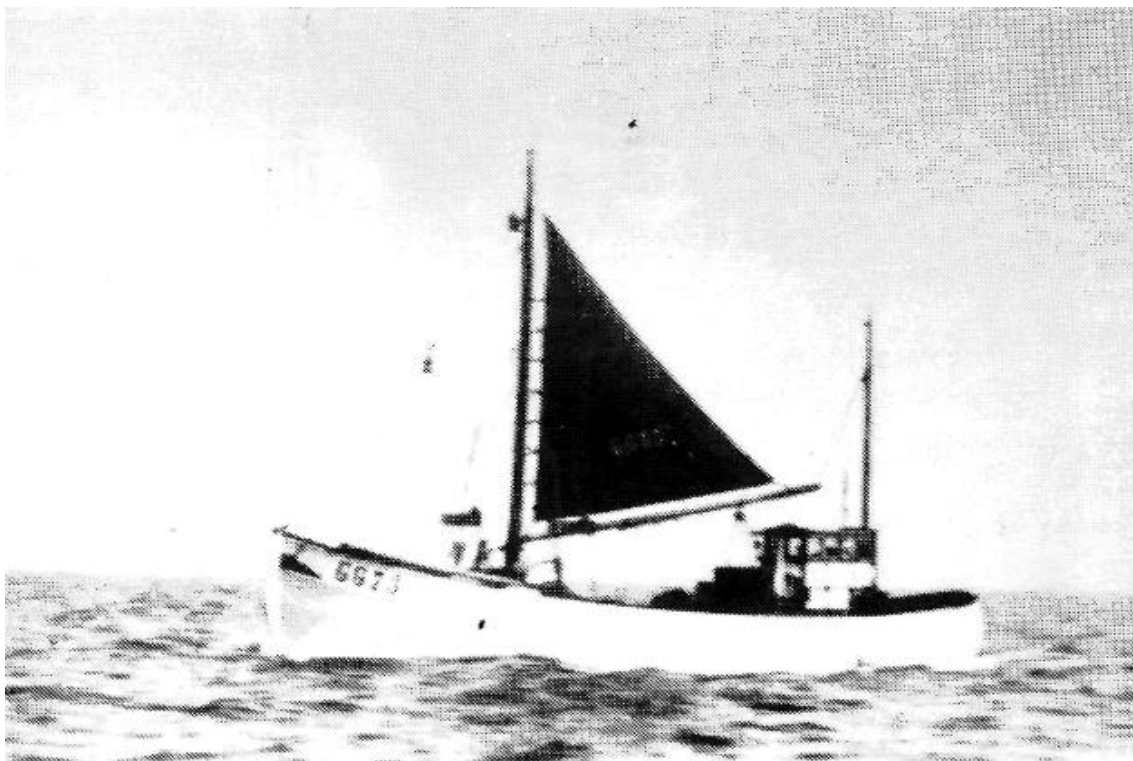
GG 850 "Daisy".

GG 903 "Maj"

Byggd 1923 på Petterssons Varv, Hälsö. Storlek: 13 bruttoton. Motor: 15 hkr Ideal. Bytt till 16 hkr Skandia 1929. Delägare: Johannes Olsson och Manne Johansson. Fiske: Backor och garn. Söld till Kalvsund 1934.

GG 193 "Anna"

Byggd i Skredsvik 1924 till Åstol. Till Hälsö 1933. Storlek: 39 bruttoton. Motor: 60 hkr Bolinder. Delägare: Magnus Jansson, Hjalmar Jansson, Alf Karlsson och Harald Gustafsson. Fiske: Trål och sillgarn. Söld 1946 till Grebbestad.



GG 73 "Zaritsa".

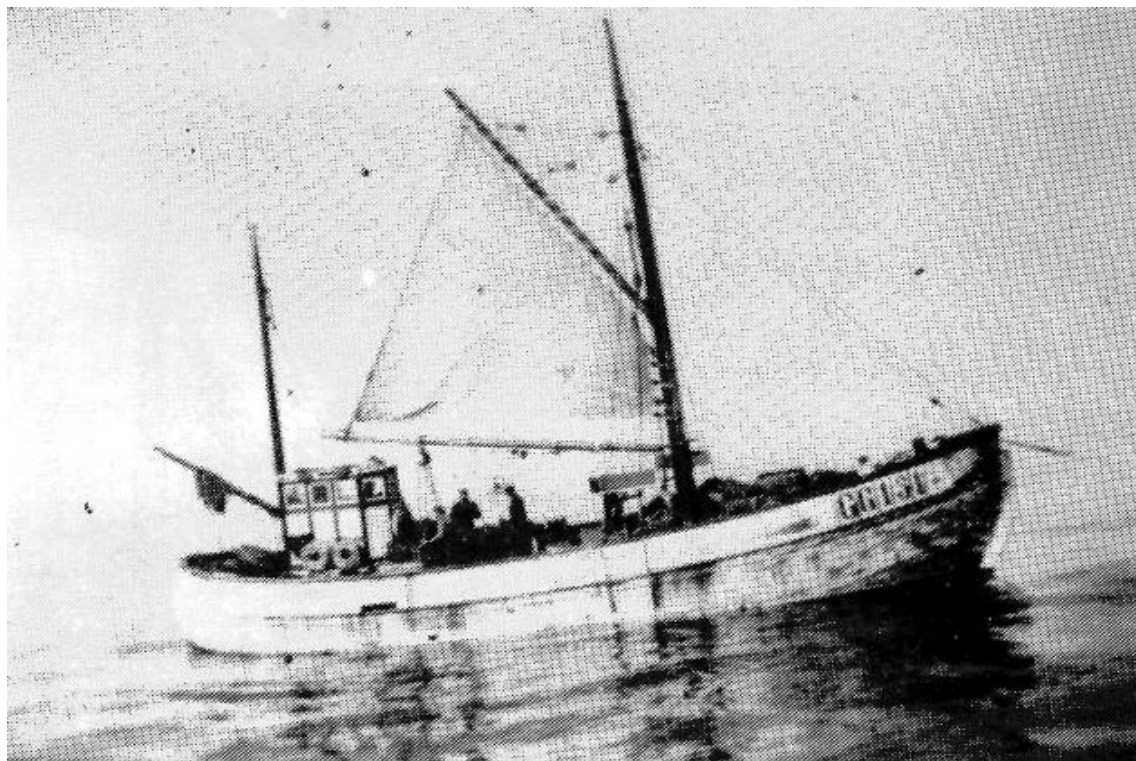
GG 73 "Zaritsa"

Byggd 1927 i Höganäs. Storlek: 43 bruttoton. Motor: 100 hkr Bolinder. Bytt till 120 hkr Bolinder 1939. Delägare: Klas Larsson, Johannes Johansson, Job Karlsson och Hugo Andreasson. Fiske: Snurrevad, bottentrål och flyttrål. Söld till Stockholm 1966.

GG 131 "Evy"

Byggd 1930 på J. W. Bergs Varv, Hälsö. Storlek: 40 bruttoton. Motor: 75 hkr Bolinder.

Delägare: Ragnar Johansson och Oskar Hermansson. Fiske: Snurrevad. Såld till Norge 1938.

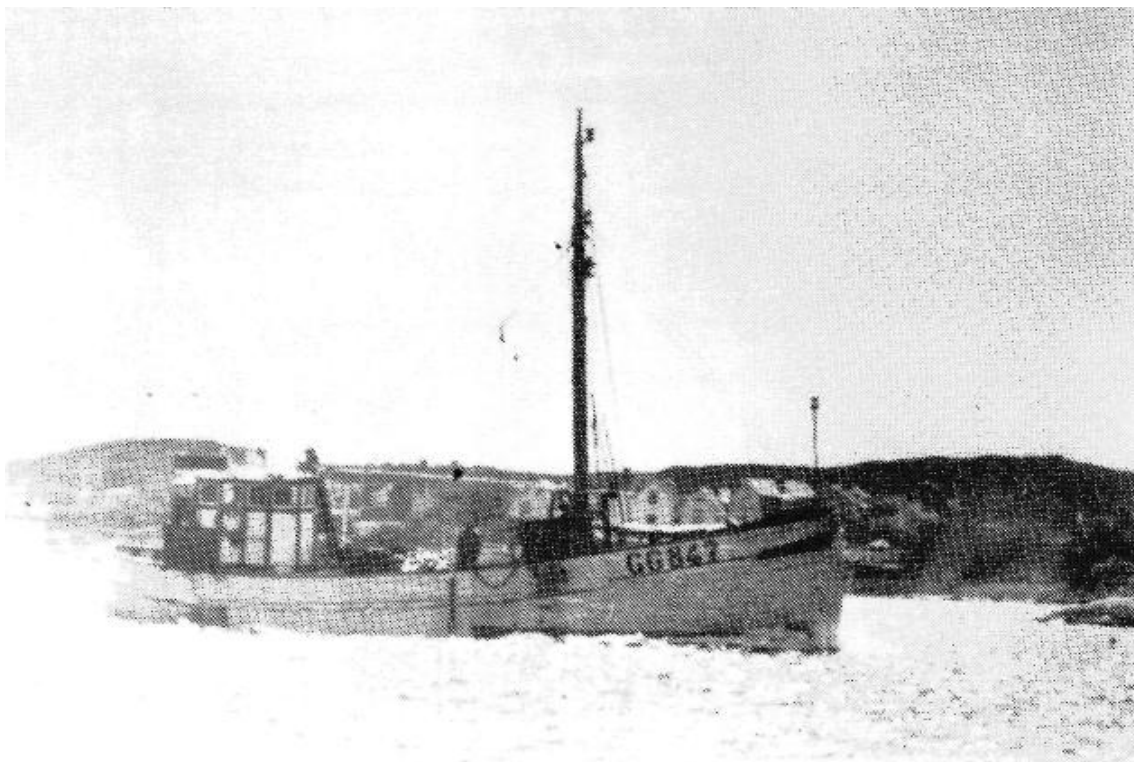


GG 131 "Evy".

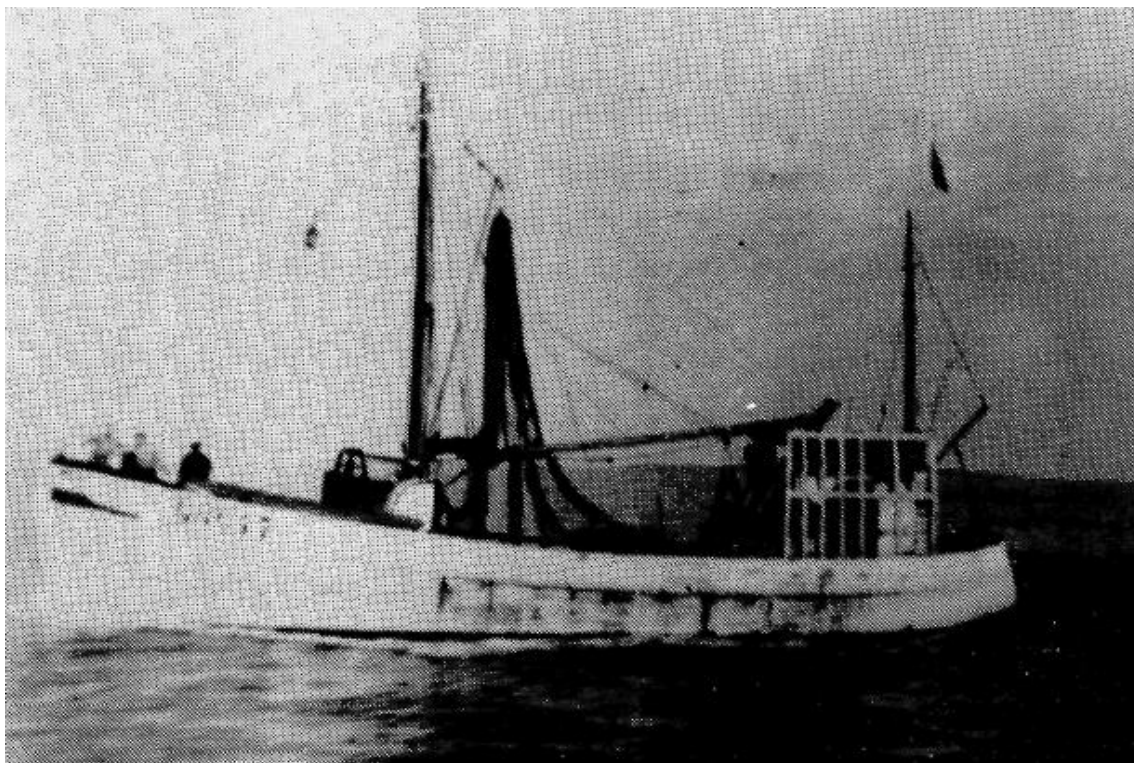
GG 847 "Holmön"

Byggd 1933 på J. W. Bergs Varv, Hälsö. Storlek: 42 bruttoton. Motor: 75 hkr Bolinder.

Bytt till 150 hkr Munktell 1943. Delägare: Bengt Johansson och Gunnar Nilsson. Fiske: Bottentrål. Till Hälsö 1967 från Fisketången. Såld till Stockholm 1978.



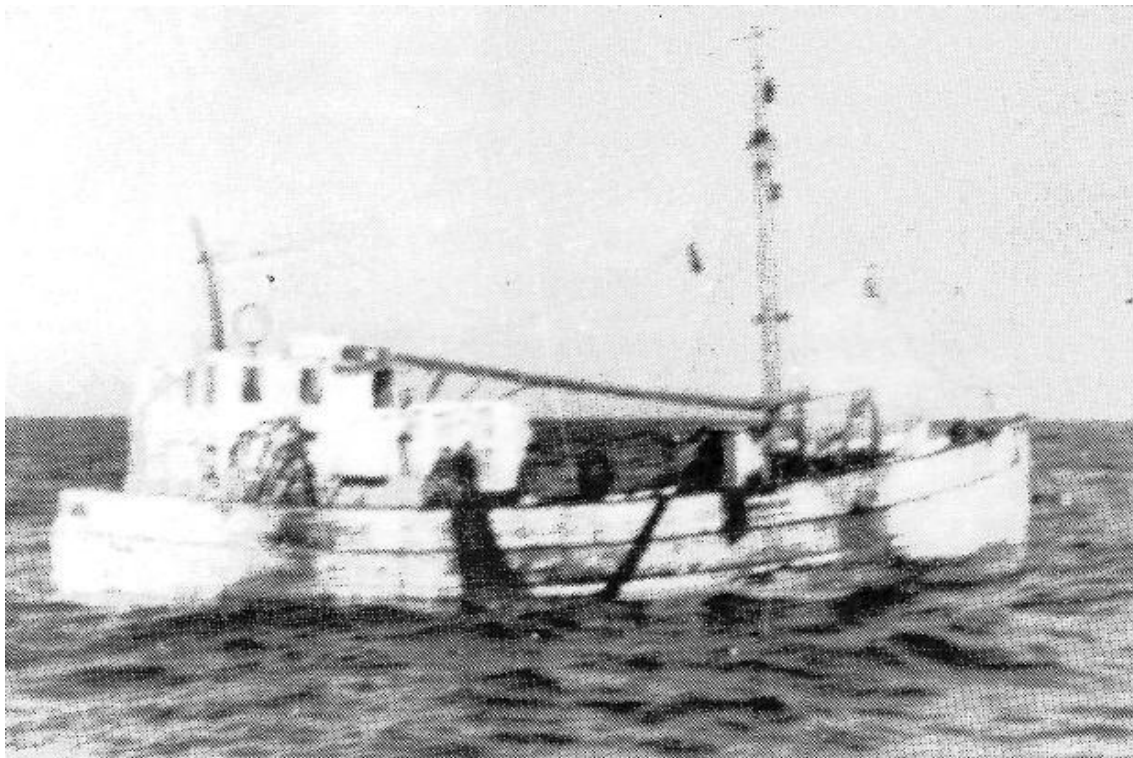
GG 847 "Holmön".



GG 647 "Sydic".

GG 647 "Sydic"

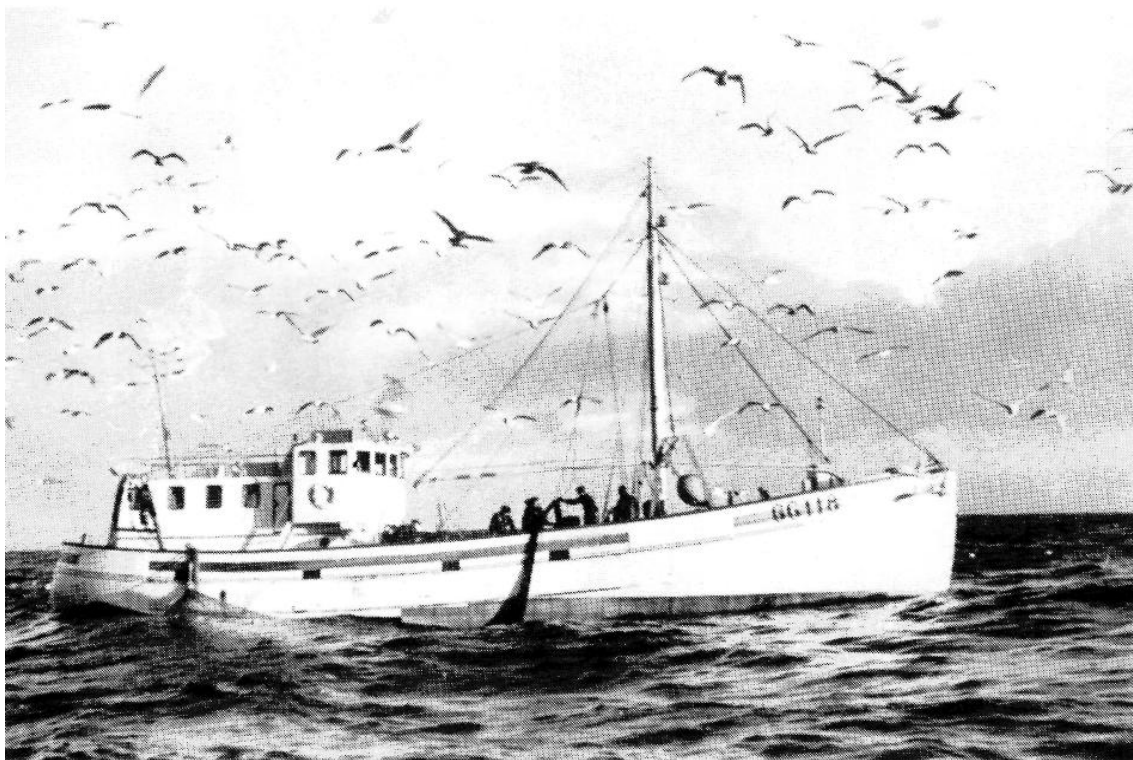
Byggd 1934 i Skredsvik. Till Hälsö 1949. Storlek: 58 bruttoton. Motor: 130 hkr Munktell. Bytt till 210 hkr Skandia 1954. Delägare: Osvald Ludvigsson, Johannes Ludvigsson samt Evert Johansson. Fiske: Bottentrål. Söld till Blekinge 1957.



GG 734 "Bressay".

GG 734 "Bressay"

Byggd 1946 i Landskrona. Storlek: 67 bruttoton. Motor: 180 hkr Skandia. Bytt till 240 hkr Volvo-Penta och 1960 bytt till 460 hkr MGO. Delägare: Sven Arvidsson, Dennis Magnusson och Arne Hermansson. Fiske: Bottentrål och flyttrål. Söld 1967 till Edsvik.



GG 118 "Burö".

GG 118 "Burö"

Byggd 1958 i Landskrona. Storlek: 97 bruttoton. Motor: 420 hkr Alpha Diesel. Bytt 1968 till 700 hkr Alpha. Delägare: Torsten Jansson, August Jansson samt Hans-Ove Jansson. Fiske: Flyttrål och bottentrål. Storbackor en säsong (1959). Såld 1975 till Irland.

GG 847 "Bohusö"

Byggd 1959 i Skredsvik. Till Hälsö 1984 från Bönan. Storlek: 99 bruttoton. Motor: 470 hkr BWM Diesel. Delägare: Per-Olof Jansson, Rune Antonsson, Mikael Olsson och Christer Olsson. Fiske: Bottentrål.



GG 847 "Bohusö".

Fiskebåtsrederier med två båtar

GG 289 "Bris I"

Byggt 1905 på Janne Petterssons Varv, Hälsö. Motor: 20 hkr Ideal. Ägare: Gustav Benjaminsson. Söld 1932 till Polen.

GG 289 "Bris II"

Byggt 1932 på Petter Petterssons Varv, Hälsö. Storlek: 52 fot. Motor: 75 hkr Munktell. Bytt 1951 till 140 hkr Bolinder. Ägare: Evert Gustavsson, Gustav Benjaminsson, Janne Benjaminsson samt Karl-Gustav Benjaminsson. Fiske: Trål, sill- och makrillgarn samt snörpvad. Söld till Hönö 1967 varvid laget upplöstes.



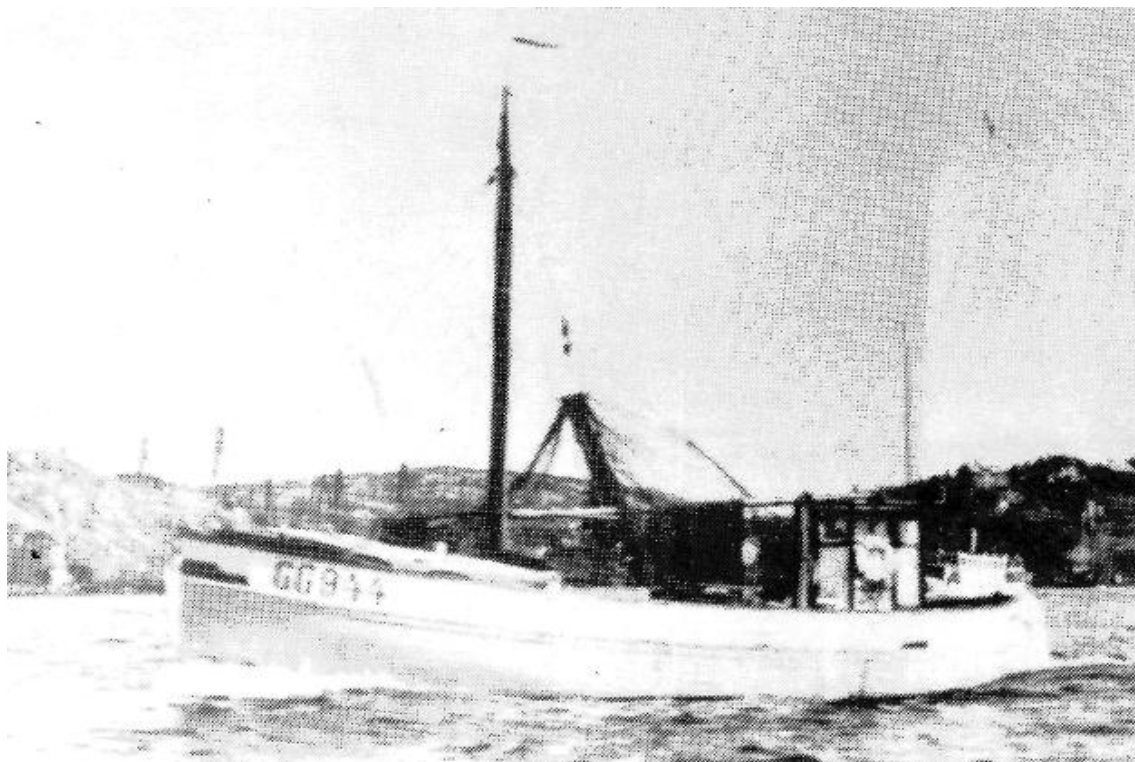
GG 289 "Bris II".

GG 334 "Balder"

Byggd i Risör, Norge 1907. Kom till Hälsö 1923. Storlek: 44 fot. Motor: 25 hkr Skandia. Ägare: Justus Nilsson. Fiske: Backer och garnfiske. På vintern låg båten still och besättningen deltog i vadfiske på andra båtar.

GG 944 "Zirona"

Byggd i Risör, Norge 1925. Kom till Hälsö från Hönö Röd 1937. Storlek: 35 bruttoton. Motor: 45 hkr Bergström. Bytt till 65 hkr Skandia 1932. Ägare: Justus Nilsson och Nils Nilsson. Fiske: Bottentrål, snörpvad samt garn. Såld till Finland 1959.



GG 944 "Zirona".

GG 413 "Drott"

Byggd 1910. Storlek: 28 bruttoton. Motor: 2 st. 10 hkr Skandia. Byttes 1914 till 25 hkr Skandia. Ägare: Albert Olausson, John A. Jansson samt Albin Gustavsson. Fiske: Trål, garn och snörpvad. Denna båt mötte sitt öde i tät dimma på Lilla Pölsan 1920. Besättningen klarade sig. Ägarna köpte strax efter missödet en annan båt, "Trio".

"Trio"

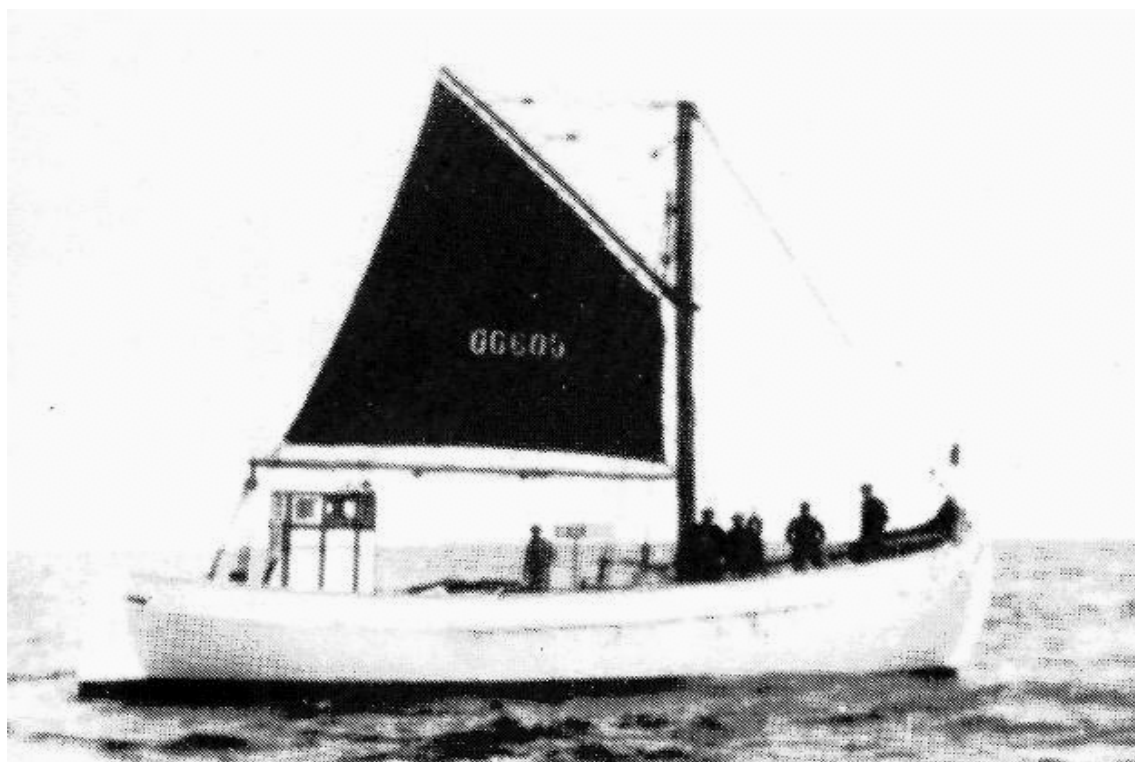
Byggd 1909. Kom till Hälsö 1920 från Björkö. Storlek: 28 bruttoton. Motor: 25 hkr Skandia. Ägare: som ovan. Fiske: Garn och snörpvad. "Trio" förliste utanför Läsö 1933. Besättningen klarade sig.

GG 377 "Wästa"

Byggd 1908 på Janne Petterssons Varv, Hälsö. Storlek: 23 bruttoton. Motor: 22 hkr Avance. Ägare: Anders Scherman, Johan Jakobsson, Bernhard Scherman och Herman Olofsson. Fiske: Snörpvad, garn och trål. Söld 1930 till Samuel Johansson och Gunnar Carlsson på Hälsö och användes sen som bunkerbåt.

GG 605 "Margit"

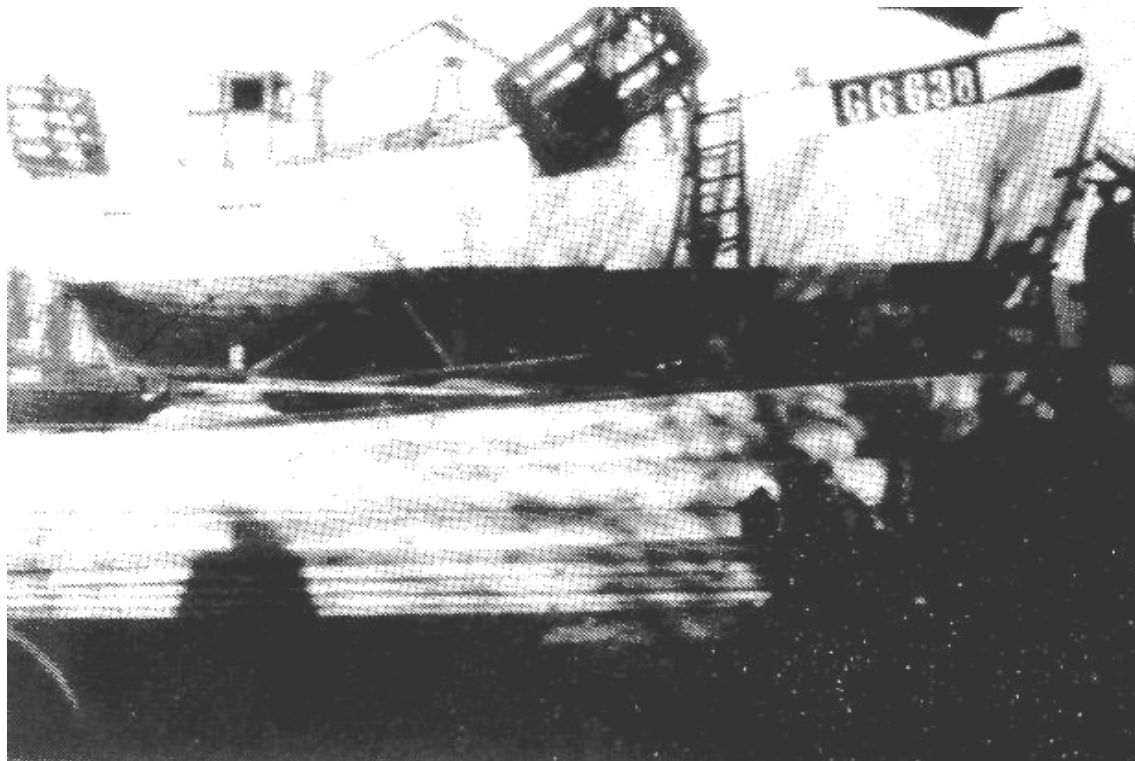
Byggd på Allmage Varv, Orust 1915. Kom till Hälsö från Hönö 1930. Storlek: 34 bruttoton. Motor: 30 hkr Avance. Bytt till 75 hkr Bolinder 1936. Ägare: Bernhard Scherman, Herbert Olofsson, Herman Olofsson, Artur Olofsson samt Johan Jakobsson. Fiske: Trål och garn. Söld 1956 till Hönö. Efter några år såldes den vidare till Hudiksvall.



GG 605 "Margit".

GG 638 "Fridhem I"

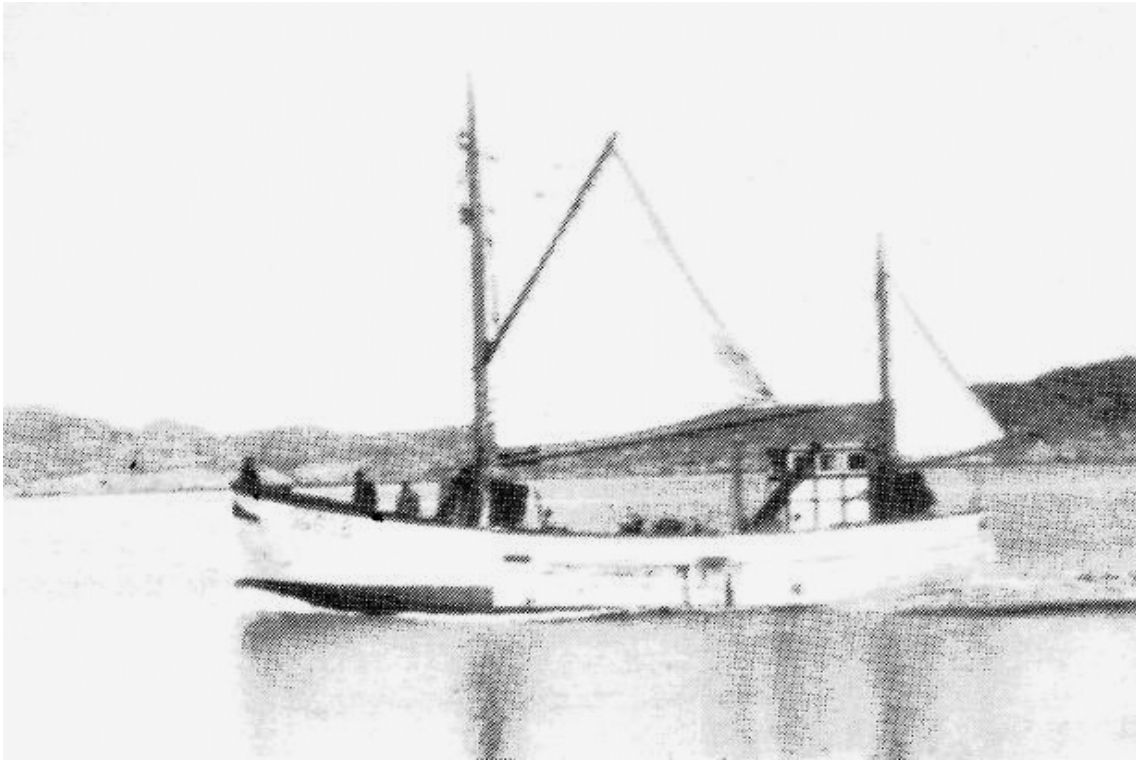
Byggd 1916 på Fridhems Varv. Storlek: 34 bruttoton. Motor: 50 hkr. Ägare: Amandus Magnusson, Valdemar Magnusson, Johannes Olsson, Arvid Olofsson och senare Axel Hermansson. Fiske: Trål, garn och snörpvad. Söld 1931 till Fisketången.



GG 638 "Fridhem I".

GG 638 "Fridhem II"

Byggd på Petter Petterssons Varv 1931. Ägare: Amandus Magnusson, Gunnar Magnusson, Axel Hermansson, senare Gerhard Karlsson samt Tore Magnusson. Fiske: Botten-trål, flyttrål och garn. Söld 1968 till nöjesbåt.



GG 638 "Fridhem II".



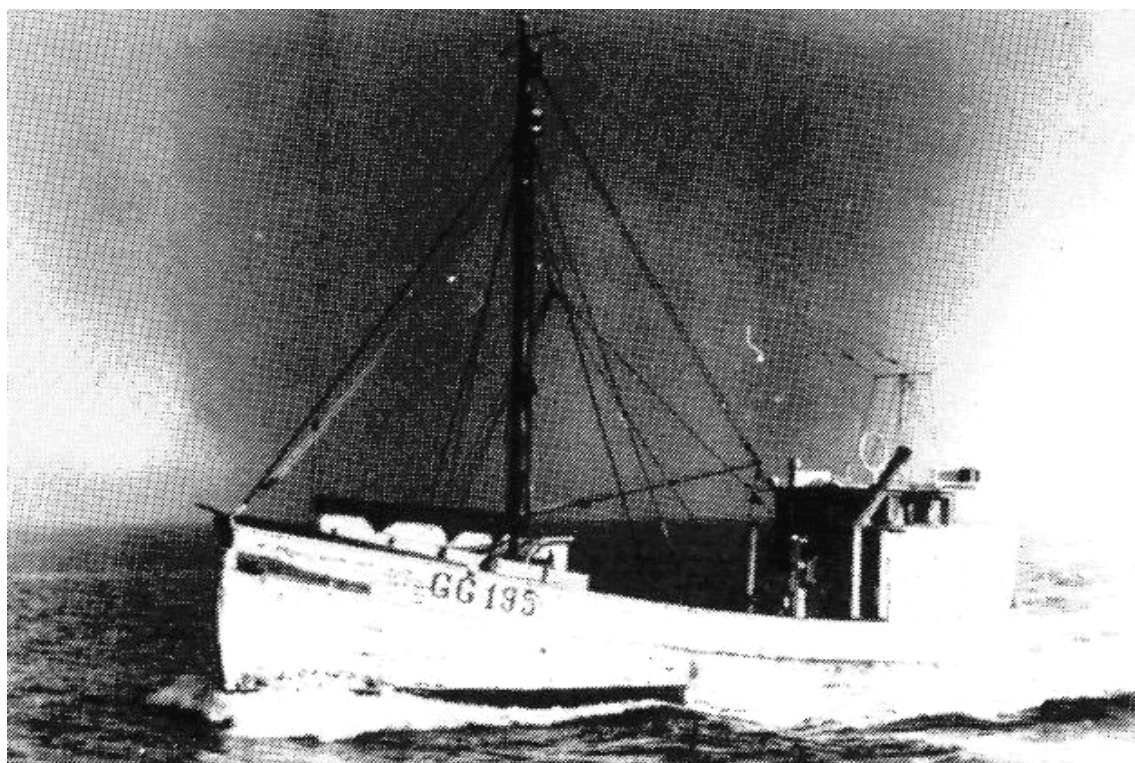
GG 195 "Normy I".

GG 195 "Normy I"

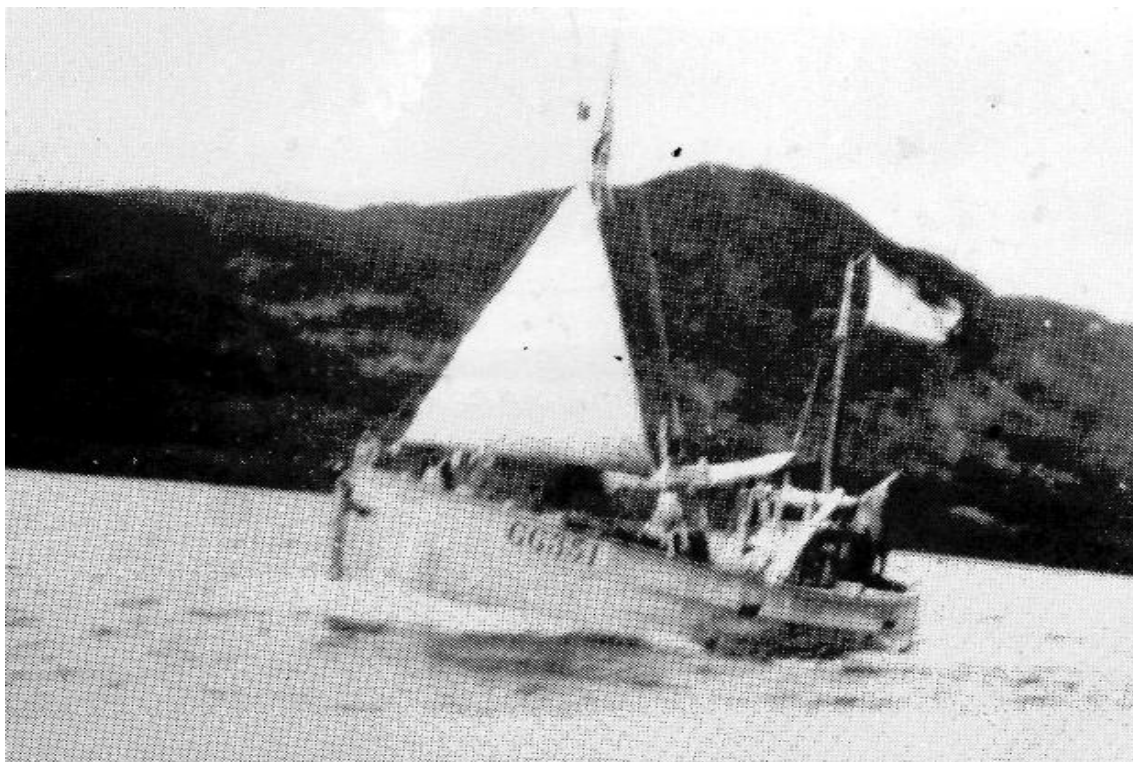
Byggt på Petter Petterssons Varv 1932. Storlek: 42 bruttoton. Motor: 90 hkr Munktell. Bytt 1950 till 130 hkr Skandia. Ägare: Manne Johansson, Kaleb Johansson och Joel Johansson. Det var denna båt som lokaliserade den minsprängda ubåten "Ulven" väst Stora Pölsan 1944. Fiske: Bottentrål, flyttrål, garn samt i någon mån vad. Såld till Hasslö 1956.

GG 195 "Normy II"

Byggt 1939. Inköpt till Hälsö 1956. Ägare: som ovan. 1971 tog Bengt-Arne Johansson över efter Kaleb Johanssons bortgång. Fiske: som ovan. Finns fortfarande kvar i Hälsös fiskeflotta.



GG 195 "Normy II".



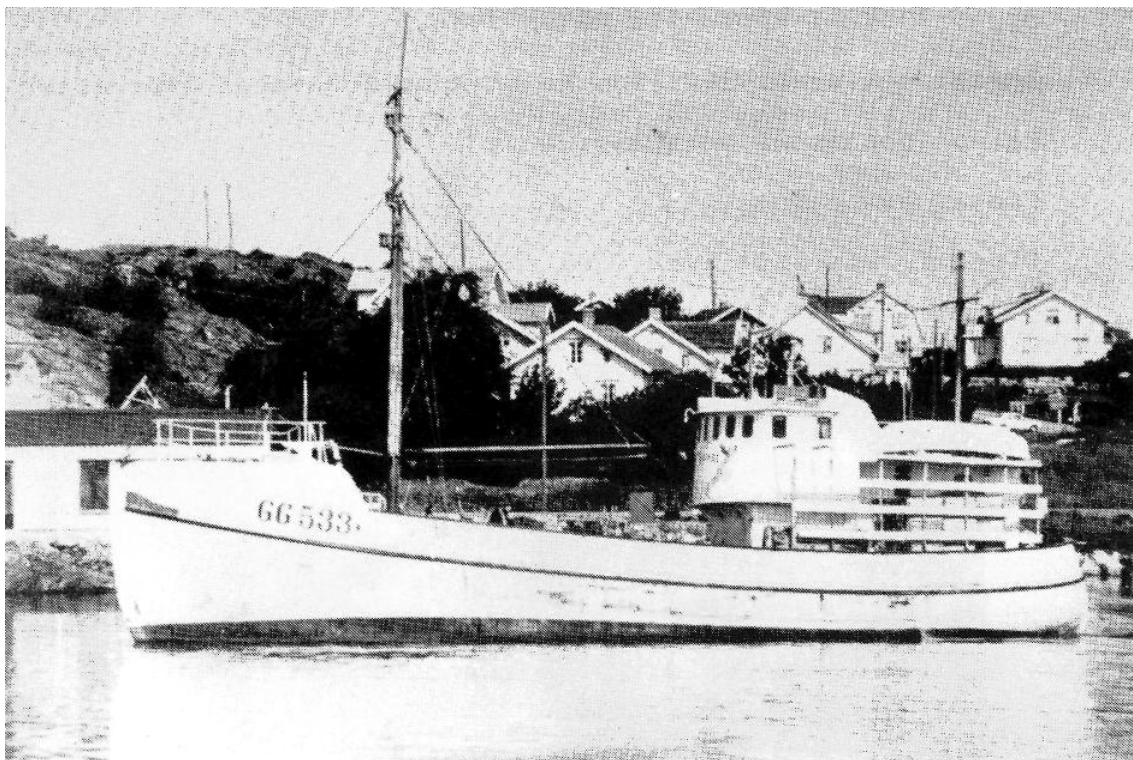
GG 351 "Sydney I".

GG 351 "Sydney I"

Byggd på J. W. Bergs Varv, Hälsö 1934. Storlek: 44 bruttoton. Motor: 75 hkr. Ägare: Einar Ohlsson, Albert Ohlsson och Tage Jansson. Fiske: Snörpvad, snurrevad, trål och garn. Söld till Rörö 1950.

GG 351 "Sydney II"

Byggd på J. W. Bergs Varv, 1950. Storlek: 75 bruttoton. Motor: 220 hkr Bolinder. Ägare: som ovan samt Göte Ohlsson. Senare delägare tillsammans med Göte var Dan Magnusson och Rune Olsson. Fiske: Bottentrål och flyttrål. Söld 1963 till Kungshamn varvid laget upphörde.



GG 533 "Grimsö".

GG 533 "Grimsö"

Byggd 1944, kom till Hälsö från Öckerö 1968. Storlek: 70 bruttoton. Motor: 225 hkr Munktell, bytt till 540 hkr MGO 1962. Ägare: Dennis Magnusson, Tomas Magnusson, Eje Johansson samt Bengt-Arne Johansson. Fiske: Flyttrål och bottentrål. Söld 1977 till Videberg.

GG 533 "Midland"

Kom till Hälsö 1977. Storlek: 57 bruttoton. Motor: 240 hkr Alpha. Ägare: som ovan men Bengt-Arne Johansson hade redan 1971 lämnat laget. Fiske: Bottentrål. Finns fortfarande kvar i Hälsös fiskeflotta.

GG 127 "Ekenäs"

Byggd på Ekenäs Varv 1959. Storlek: 97 bruttoton. Motor: 420 hkr Alpha. Ägare: Göran Ohlsson, Lars Larsson, Jan Nilsson och Sven-Åke Nilsson. 1967 tog Anders Ohlsson och Jan Johansson över de två sistnämndas delar. Fiske: Flyttrål och bottentrål. Söld 1967 till Bua.



GG 127 "Ekenäs".

GG 127 "Burma"

Byggd i Rosslau i Östtyskland 1968. Storlek: 178 bruttoton. Motor: 900 hkr Nohab. Ägare: som ovan. Fiske: som ovan. Söld 1975 till Skagen.



GG 127 "Burma".



Den nya fiskeribåt som vi visar denna gång heter "Ekenäs" och har byggts vid F. L. S. vagn i närheten av Kalmar för beställare från Hälso. Nybygget är en nyckelbåt med en längd av 80 fot, 4 1/2 fot djup och utrustad med en Alphonse motor på 320 hkr.

De fyra som syns på bilden ovan är fr. v. brodern, Jan och Sven-Ake Nilsson, Torbjörn Larsson och Göran Olsson, skiffare.



"Ekenäs" ny båt denna vecka



Fiskebåtsrederier med flera båtar

FISKEBÅTARNA THORSTEN OCH ÄLING

GG 78 "Thorsten"

År 1900 byggde Janne Petterssons varv, Hälsö, denna fiskebåt till Janne Johansson och dennes söner Karl och John Jansson. Eftersom båten, som mätte 15 bruttoton, byggdes innan motorerna kom framdrevs "Thorsten" till en början endast med segel. Senare, troligtvis 1906, installerades en 12 hkr Skandiamotor. Båten brukades i snörpvadsfiske, sill- och makrillgarnfiske och koljebacksfsike i Skagerack och Kattegatt. "Thorsten" såldes 1912.

GG 551 "Äling"

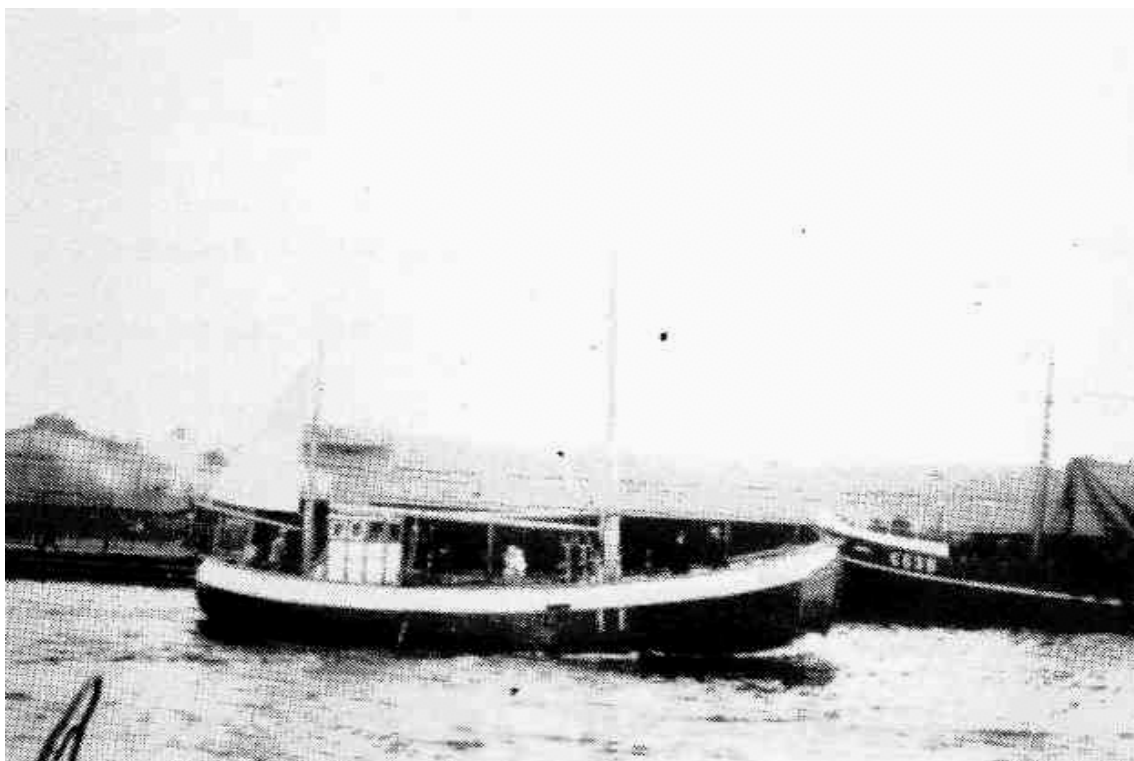
År 1912 levererade ett strömstadsvarv detta nybygge till bröderna Karl och John Jansson, denna gång tillsammans med Karl Karlsson. Båten, som fick namnet "Äling", mätte 28 bruttoton. Motorn var en 22 hkr Avance som 1916 utbyttes mot en 40 hkr Bolinder.

GG 117 "Äling II"

År 1929 beställde samma rederi åter ett nybygge denna gång av Petter Petterssons varv på Hälsö. Storleken blev 39 bruttoton och en 75 hkr Bolinder installerades.

År 1942 ändrades ägarförhållandet genom att John Janssons söner, Hilmer och August, och Karl Karlssons son Nils inköpte fädernas andelar i båten. År 1945 övertog Karl-Erik Karls-son fadern Karls andel. En andra generation hade sålunda vid det här laget helt övertagit ägandeskapet i detta partrederi. Med "Äling II" bedrevs snörpvadsfiske, sill- och makrillgarnfiske, trålfiske och snurrevadsfiske i Kattegatt, Skagerack och Nordsjön.

Båten såldes 1947 till Hällevik i Blekinge där den fick namnet "Larex". I slutet av 1960-talet var båten hemmahörande i Lilla Uttervik i närheten av Oxelösund och bar då namnet NG 1 "Öljaren".



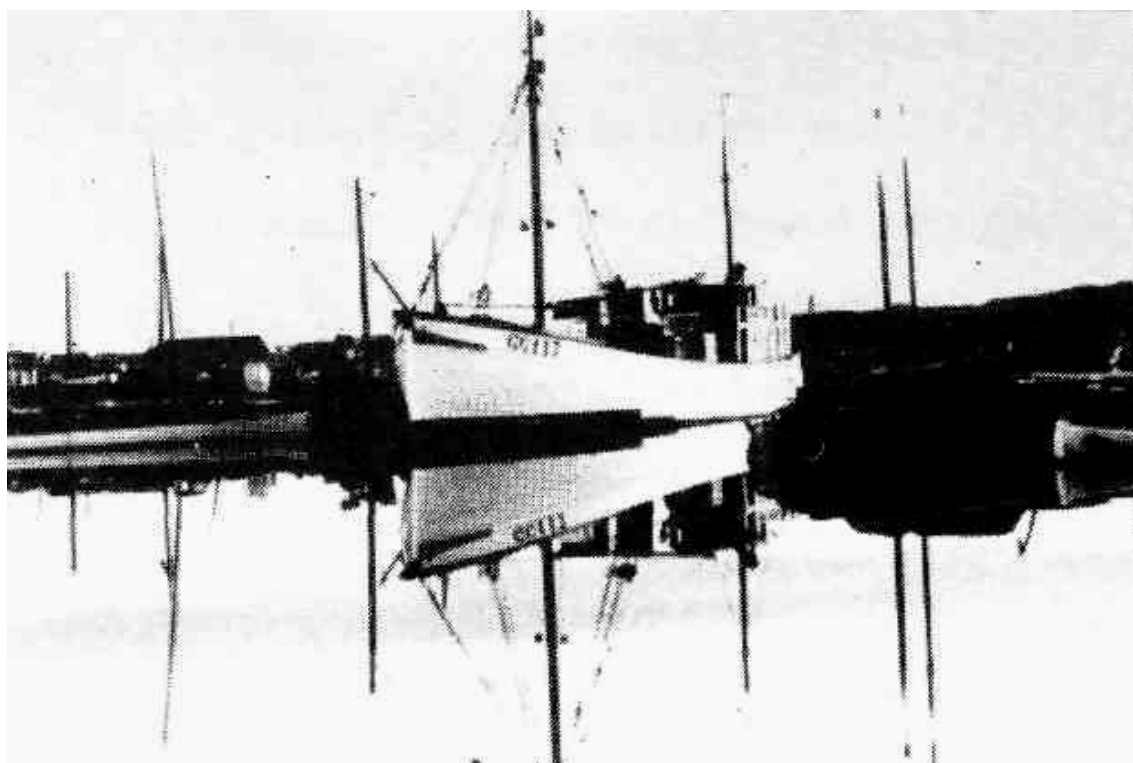
GG 117 "Äling II".

GG 117 "Äling III"

År 1948 levererade J. W. Bergs varv, Hälsö, detta nybygge till Hilmer Jansson, August Jansson, Nils Jansson och Karl-Erik Karlsson. Fartyget mätte 73 bruttoton och motorn var en 2-cylindrig 180 hkr Bolinder som 1960 byttes ut mot en 6-cylinders Deutz diesel på 435 hkr.

I samband med beställningen av fiskebåten "Burö" 1958 sålde August sin andel i "Äling" som då köptes av Hilmer, Nils och Karl-Erik gemensamt. Med denna tredje båt med namnet "Äling" bedrevs bottentrål- och flyttrålfiske i Nordsjön, Skagerrack och

Kattegatt. År 1968 såldes "Äling III" till Gryt i Östergötland och därmed upphörde rederiet. Något senare såldes båten vidare till Smögen där den fortfarande finns kvar med namnet "Saltö".



GG 117 "Äling III".

FISKEBÅTARNA ELIDA OCH FRIDA

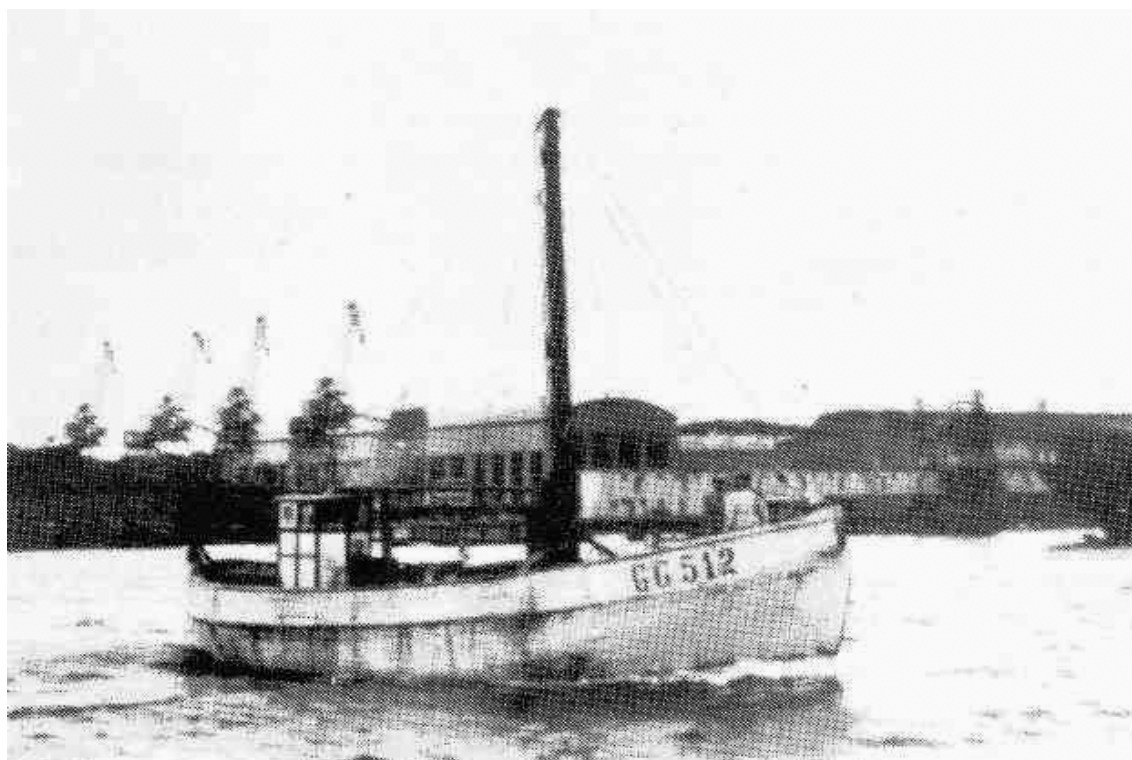
GG 80 "Elida"

"Elida" byggdes år 1900 till partrederiet Albert Johansson, Oskar Andreasson och Samuel Kristiansson. Storleken på denna klinkbyggda fiskebåt var 15 bruttoton. Senare, troligen 1906, installerades en 8 hkr Skandiamotor. Fiskeredskap som brukades ombord var sill- och makrillgarn och koljebackor. "Elida" brukades troligen också som fölgebåt i snörpvadsfisket. I samband med att rederiets nybygge "Frida" var klar såldes "Elida". Den lär fortfarande finnas kvar som fritidsbåt hemmahörande i Göteborg.

GG 512 "Frida I"

Ringens varv i Marstrand levererade denna båt 1912. Rederiet utökades nu med ytterligare en medintressent, Bernhard Kristiansson. "Frida I" mätte 30 bruttoton och motorn var en 12 hkr Skandia. Det skulle senare ske två motorbyten, år 1916 till en 25 hkr Skandia och 1932 till en 60 hkr Bolinder. I mitten av 1930-talet övertog Albert Johanssons son Allan och Oskar Andreassons söner Evald och Aldo delägarskapet i denna båt. År 1942 sålde Allan Johansson sin del som övertogs av Helmer Andreasson. Med "Frida I" bedrevs snörpvadsfiske, sill- och makrillgarnfiske och trålfiske.

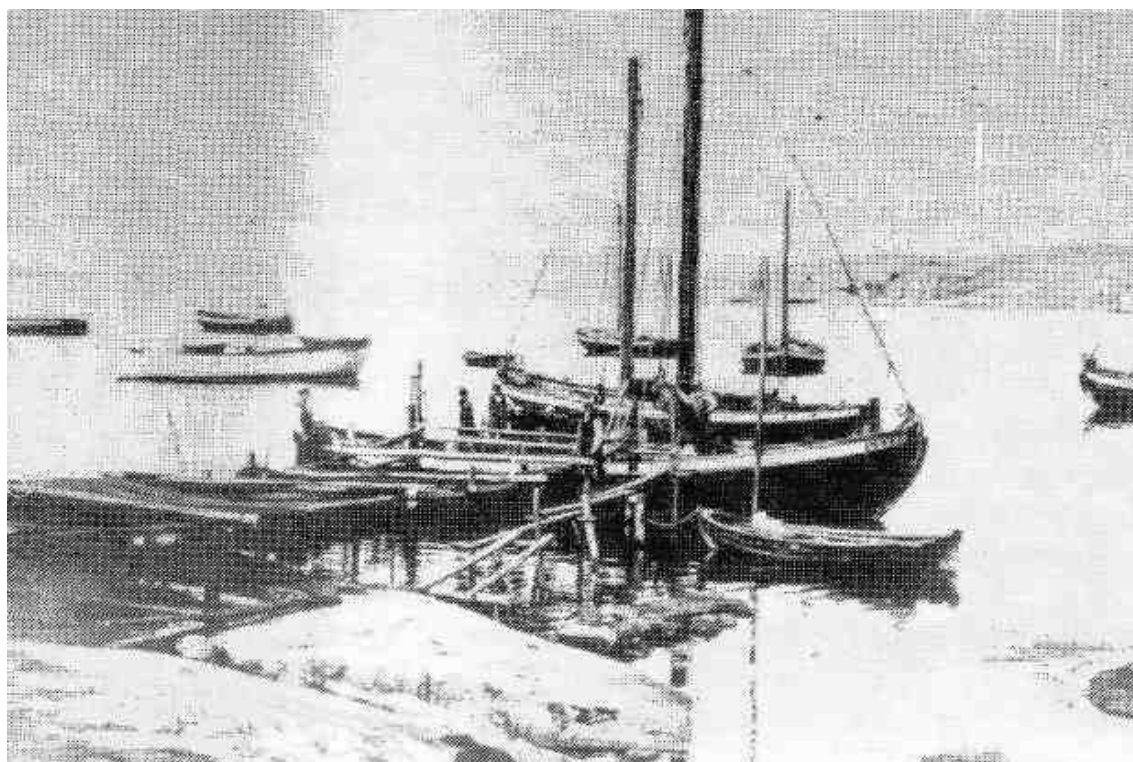
År 1948 såldes båten till Källö-Knippla där den döptes om till GG 123 "Källö". I början av 1950-talet såldes båten vidare till Hönö Klåva. Efter Hönötiden är denna båts vidare öden okända.



GG 512 "Frida I".

GG 512 "Frida II"

År 1948 inköpte bröderna Andreasson f.d. GG 125 "Maina" av Öckerö. Denna båt som också döptes till "Frida" mätte 38 bruttoton och hade en 75 hkr Bolindermotor. Den användes till trålfiske och makrillgarnfiske i Skagerack och Kattegatt. År 1968 såldes "Frida II" till Sigvard Carlsson på Källö-Knippla som i sin tur sålde båten till Stockholm. Under färden till Stockholm sjönk emellertid "Frida II" i Göta älv i närheten av Lilla Edet.



GG 293 "Löven".

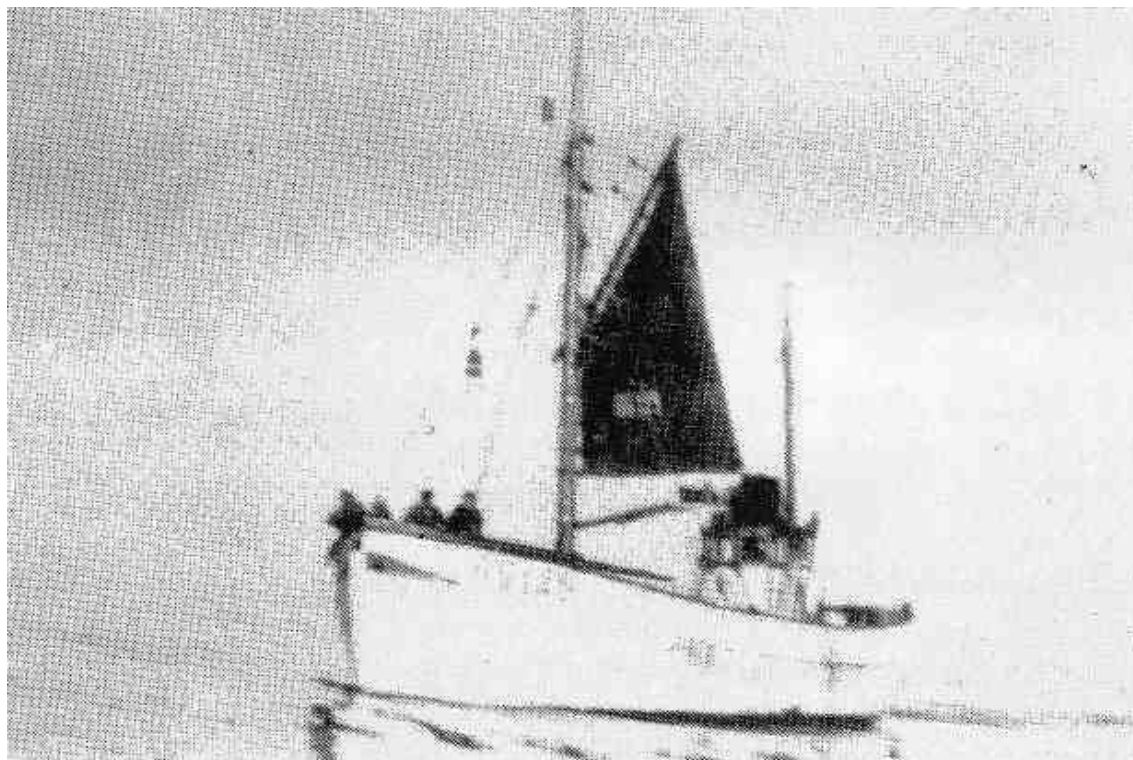
FISKEBÅTARNA LÖVEN OCH ZAIMA

GG 293 "Löven"

Denna båt som mätte 21 bruttoton byggdes 1906 på Ringens varv i Marstrand till Martin Nilsson, dennes söner Karl och Justus samt Kristian Johansson och Herman Andersson.

Under 1910-talet sålde emellertid Martin, Kristian och Herman sina andelar. År 1923 sålde även Justus sin andel och Karl Nilsson stod ensam kvar som ägare till båten.

Från början installerades en 12 hkr Skandia, som i början av 1910-talet byttes ut mot en 2-cylindrig 20 hkr av samma fabrikat. Redan 1916 var det åter dags för motorbyte nu till en 1-cylindrig 25 hkr Skandia. Med "Löven" bedrevs snörpvadsfiske, sill- och makrillgarnfiske och trålfiske. Båten såldes 1929 till Källö-Knippla där den i fortsättningen brukades i fraktfart.



GG 129 "Zaima I".

GG 129 "Zaima I"

År 1929 levererade Petter Petterssons varv, Hälsö, denna båt till Karl Nilsson och dennes söner Alf och Östen. Nybygget, som döptes till "Zaima", mätte 40 bruttoton och hade en 75 hkr Bolinder. Fiskeredskap ombord var snörpvad, snurrevad och bottentrål

och fisket bedrevs i Kattegatt, Skagerack och Nordsjön. Båten såldes 1947 till Hasslö i Blekinge.

GG 129 "Zaima II"

J. W. Bergs varv på Hälsö stod för leveransen av denna andra båt med namnet "Zaima", nu till bröderna Alf och Östen Nilsson. Fadern Karl hade vid det laget sålt sin andel till sönerna. Fartyget mätte 74 bruttoton och hade en 2-cylindrig 180 hkr Bolindermotor. År 1960 byttes den ut mot en 6-cylindrig Deutz diesel på 435 hkr. Med "Zaima II" bedrevs både bottentrål- och flyttrålfiske i Nordsjön, Skagerack och Kattegatt.

Fartyget såldes 1965 till Vrångö där det fortfarande finns kvar under namnet GG 262 "Vanguard". Därmed upphörde detta rederi.



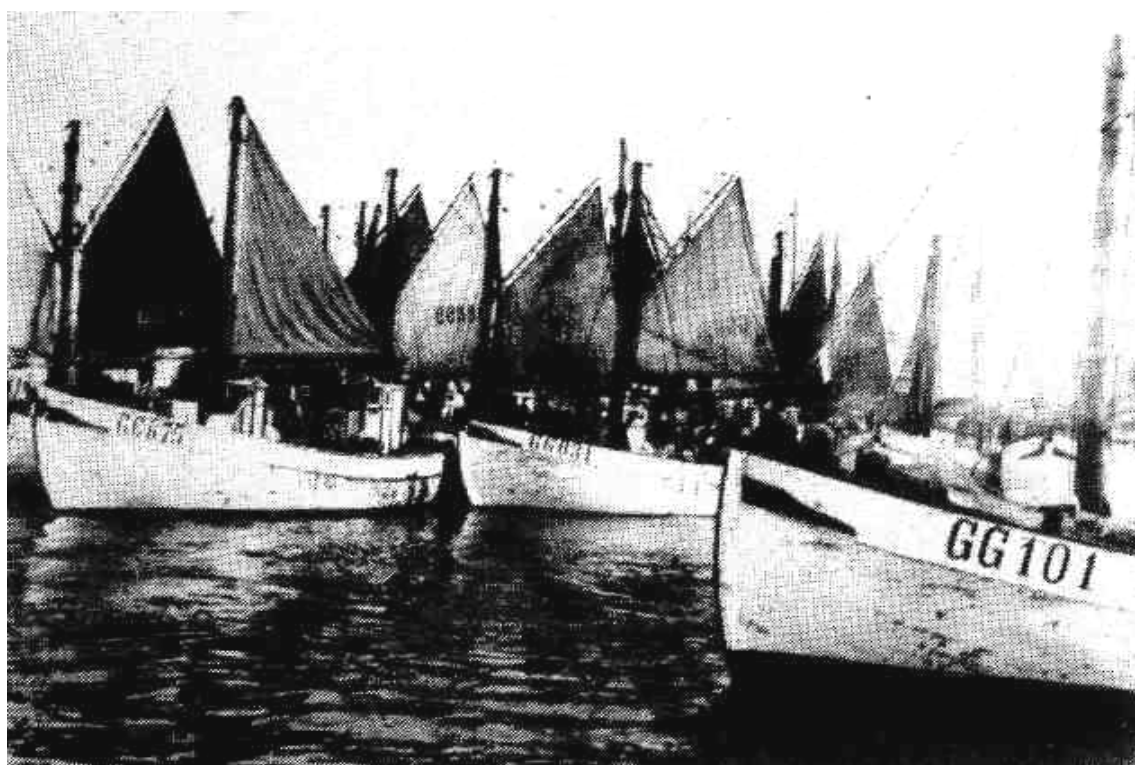
GG 129 "Zaima II".

FISKEBÅTARNA SVEA OCH SVEALAND

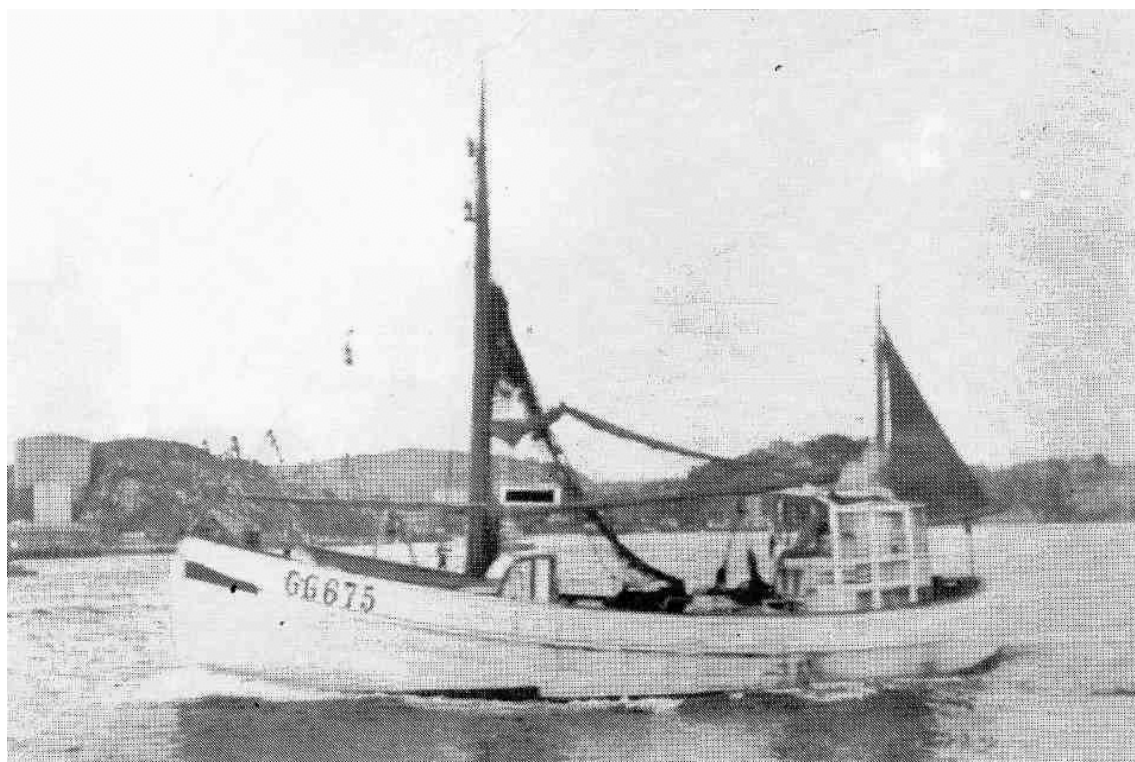
GG 675 "Svea"

Denna båt inköptes av Job Zachrisson, Otto och Bror Olofsson från Fiskebäck år 1923. Båten var byggd 1916 på Ängholmens varv i Långedrag och mätte 30 bruttoton. Motorn var en 45 hkr Bergsund som 1929 byttes ut mot en 50 hkr Skandia. Samma år sålde Otto och Bror Olofsson sina andelar i båten och Job blev ensam ägare. "Svea" fiskade med snörpvad, snurrevad, sill- och makrillgarn samt trål i Kattegatt och Skagerack.

Båten såldes till Öckerö 1938 men återinköptes till Hälsö 1941 av John Kristians-son och dennes söner Karl och Rune. Den hade då döpts till GG 79 "Vinga-Drott". "Vinga-Drott" fiskade med trål i Kattegatt och Skagerrack tills den såldes till Smögen.



GG 675 "Svea".



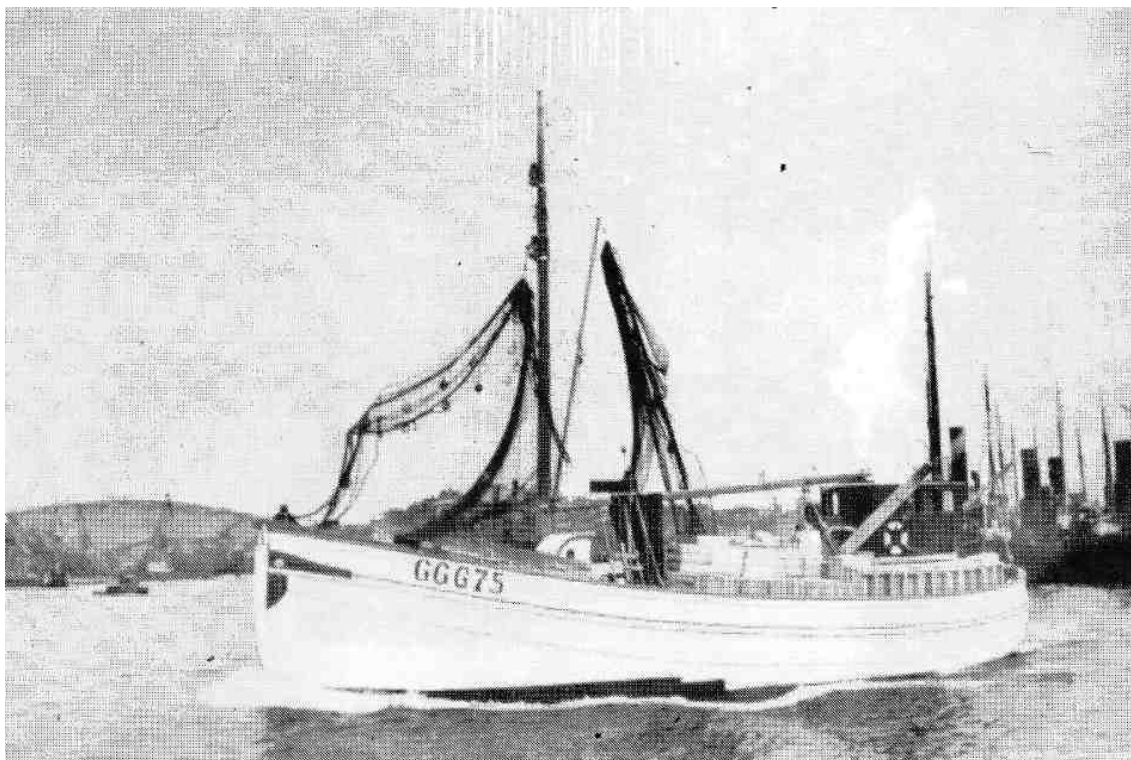
GG 675 "Svealand I".

GG 675 "Svealand I"

År 1938 levererade Petter Petterssons varv på Hälsö till Job Zachrisson sonen Hilmer och Yngve Karlsson, "Svealand", som mätte 40 bruttoton och motorn var en 2-cylinders 120 hkr Munktell. Med denna båt bedrevs trålfiske efter sill och fisk i Kattegatt, Skagerack och Nordsjön. Den såldes 1949 till Rörö och fick namnet GG 852 "Eidern".

GG 675 "Svealand II"

År 1949 var det ånyo dags för Petter Petterssons varv på Hälsö att leverera ett nybygge till detta rederi nu med Sven Pettersson som ytterligare en intressent. Denne sålde dock något år senare sin andel i fartyget till Karl-Albert Johansson och Bertil Andersson. Den sistnämnde sålde sedan i mitten på 1950-talet sin andel till Hilmer Zachrisson och Yngve Karlsson gemensamt.



GG 675 "Svealand II".

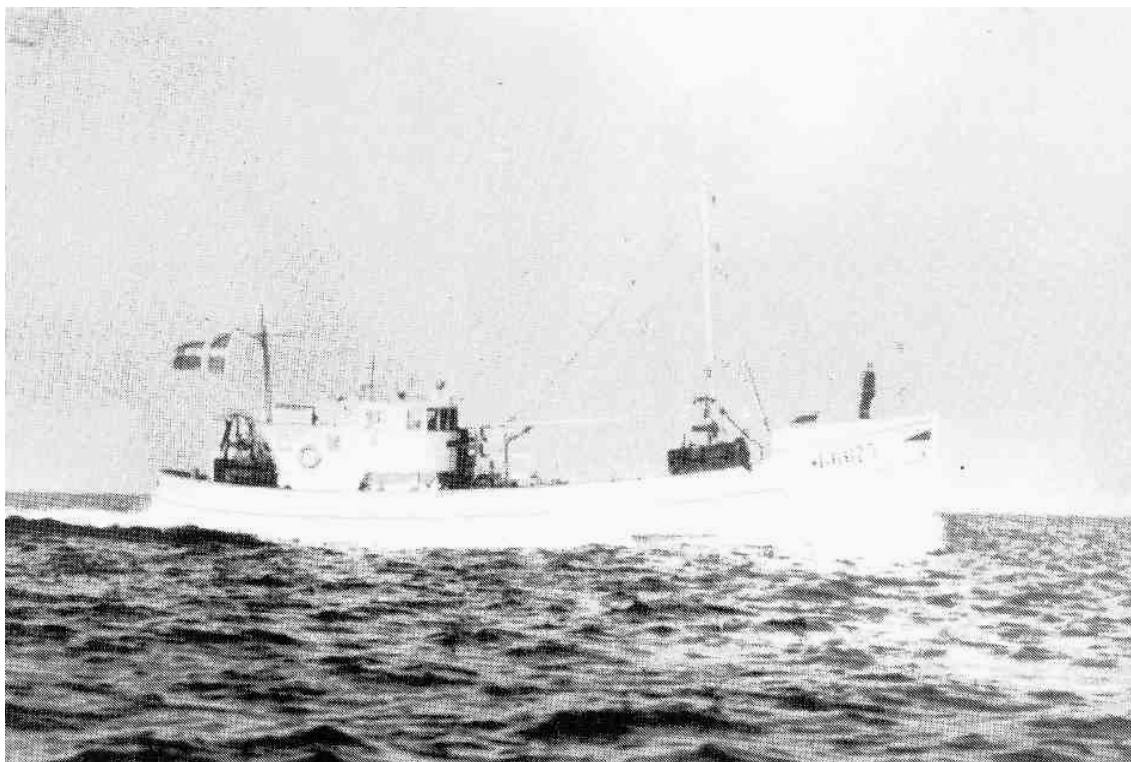
Båten mätte 75 bruttoton och motorn var en 2-cylindrig 210 hkr Skandia som 1955 byttes ut mot en 6-cylinders Deutz diesel på 400 hkr.

"Svealand II" fiskade med bottentrål och flyttrål i Kattegatt, Skagerack och Nordsjön.

Fartyget såldes år 1961 till Knippla och fick namnet GG 89 "Ingaren". I början av 1970-talet såldes det vidare till Hyppeln och fick då heta GG 284 "Merano". I skrivande stund är denna båt hemmahörande i Väjern.

GG 675 "Svealand III"

År 1961 byggde Petter Petterssons varv den tredje "Svealand". Partrederiet bestod denna gång av tre man: Hilmer Zachrisson, Yngve Karlsson och Karl-Albert Johansson. Storleken var 99 bruttoton och motorn en 8-cylindrig Deutz diesel på 585 hkr.



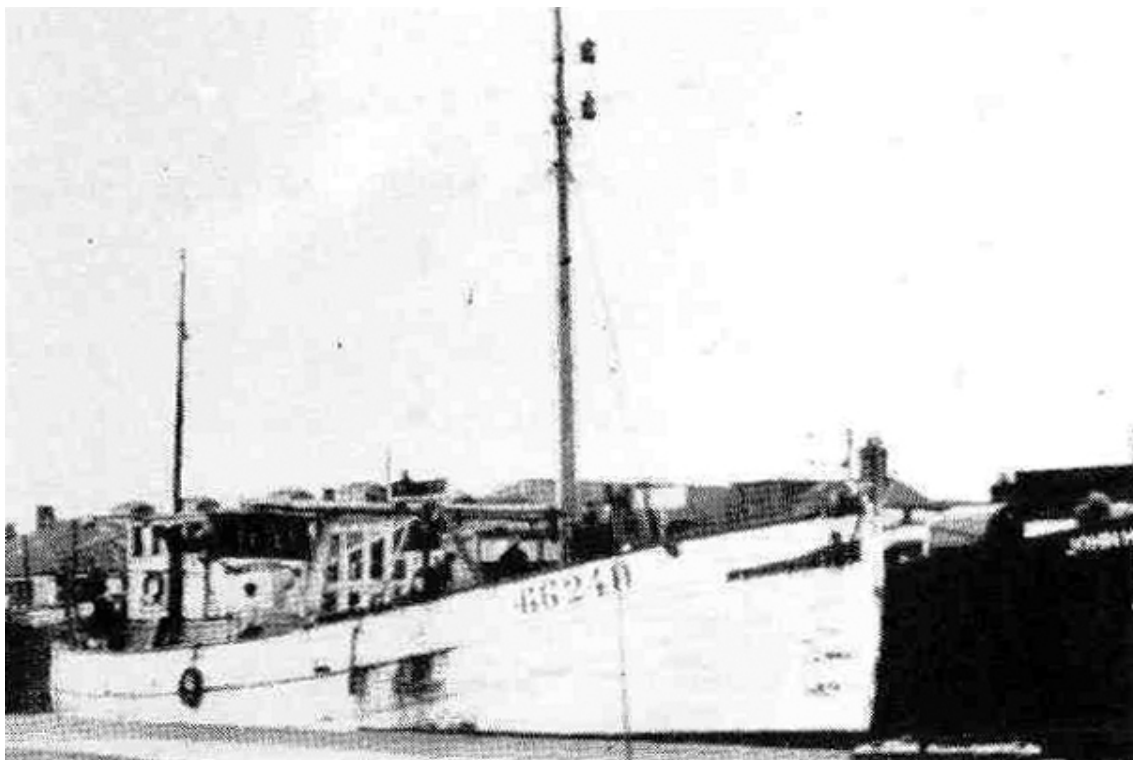
GG 675 "Svealand III".

Med "Svealand III" bedrevs botten- och flyttrålfiske i Kattegatt, Skagerrack, Nordsjön och Östersjön. Hösten 1970 chartrades båten till sillfiske i irländska farvatten och vid hemkomsten 1971 såldes den till Grundsund och därmed upphörde rederiet. Numera är f.d. "Svealand III" hemmahörande på Gotland.

FISKEBÅTARNA WAILETT

GG 240 "Wailett I"

År 1945 inköpte det nybildade partrederiet Torsten Jansson, Frank Karlsson, Evald Johansson och Johannes Ludvigsson denna båt från Lilla Tjärnekalv. Fartyget var byggt på J. W. Bergs varv på Hälsö 1931 och mätte 51 bruttoton. Motorn var en 1-cylinders 120 hkr Bolinder. Med "Wailett I" bedrevs snurrevads- och bottentrålfiske i Nordsjön, Skagerrack och Kattegatt. Båten såldes 1947 till Bua i Halland och sedan vidare till Hönö Röd. Dess senaste kända hemortsadress var Fiskebäck.



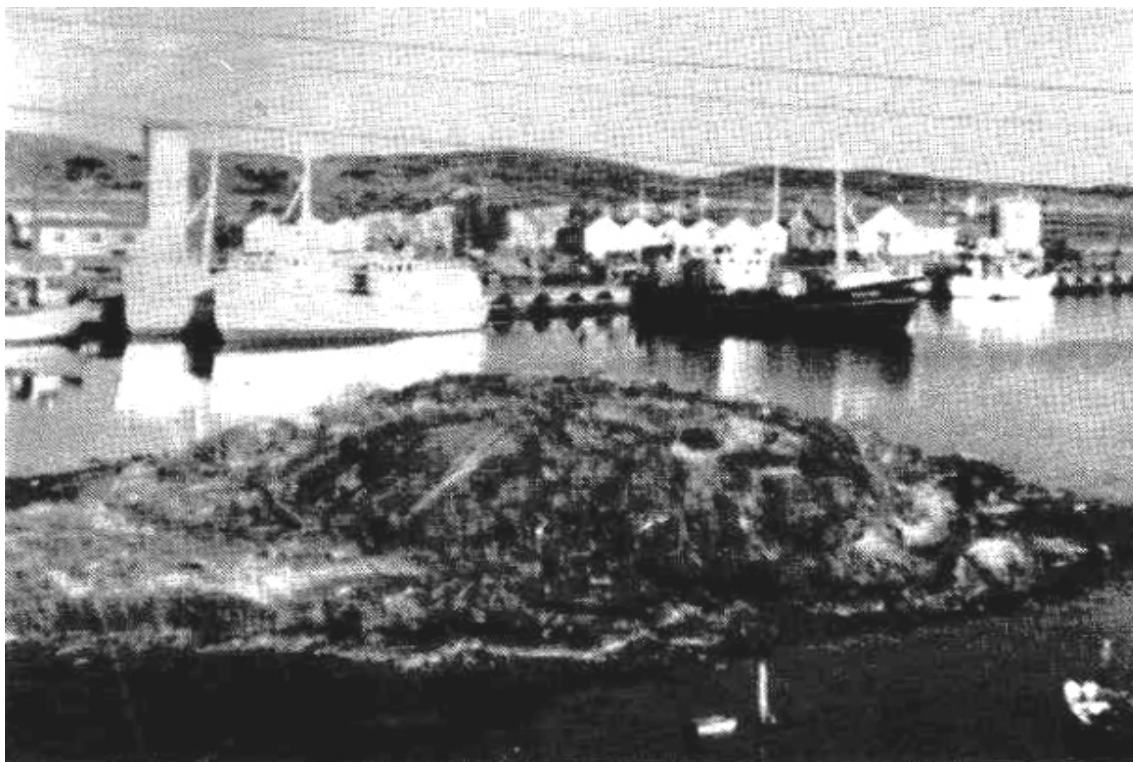
GG 240 "Wailett II".

GG 240 "Wailett II"

År 1948 levererade Petter Petterssons varv, Hälsö, detta nybyggda fiskefartyg till Torsten Jansson, Frank Karlsson och Evald Johansson. I denna båt, som mätte 75 bruttoton, installerades en 2-cylindrig 220 hkr Bolinder. Med bottentrål och flyttrål fiskade man i Nordsjön, Skagerack och Kattegatt. I samband med beställningen av "Burö" 1958 sålde Torsten sin andel som då inköptes av Frank och Evald tillsammans. År 1962 såldes den till Hasslö i Blekinge där den fortfarande finns kvar med namnet KA 303 "Vingasand".

GG 240 "Wailett III"

År 1962 inköpte Frank Karlsson och Evald Johansson nu tillsammans med Eje Johansson, Egon Jansson, Conny Nilsson och David Karlsson denna nybyggda ståltrålare av Neptunus fartygsagentur AB.

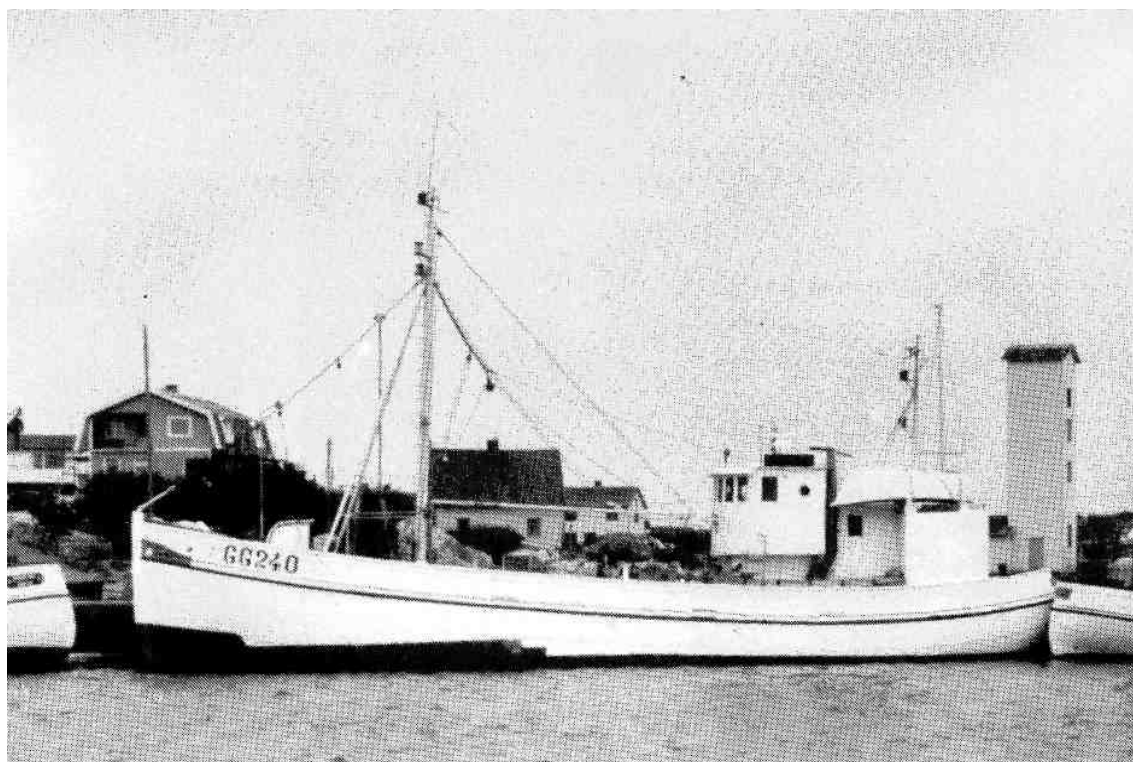


GG 240 "Wailett III".

Fartyget var byggt i Brandenburg i Östtyskland och mätte 147 bruttoton. Motorn var en 8-cylinders SKL diesel på 565 hkr som 1968 byttes ut mot en 8-cylindrig Alpha diesel på 900 hkr. "Wailett III" fiskade med botten- och flyttrål i Nordsjön, Skagerack, Kattegatt och Östersjön. År 1966 sålde Eje Johansson och David Karlsson sina andelar som då inköptes av de övriga. År 1972 såldes hon till Danmark.

GG 240 "Wailett IV"

År 1973 köpte Frank Karlsson och Egon Jansson denna båt från Styrso. Fartyget bar där namnet GG 739 "Beltuna". Från början hette fartyget "Fylgia" av Fisketången och var byggt 1954 i Hälleviksstrand på Orust. Storleken var 90 bruttoton och motorn en 540 hkr JM diesel. "Wailett IV" ingår fortfarande i Hälsö fiskeflotta och fiskar med botten-trål i Kattegatt och Skagerack.



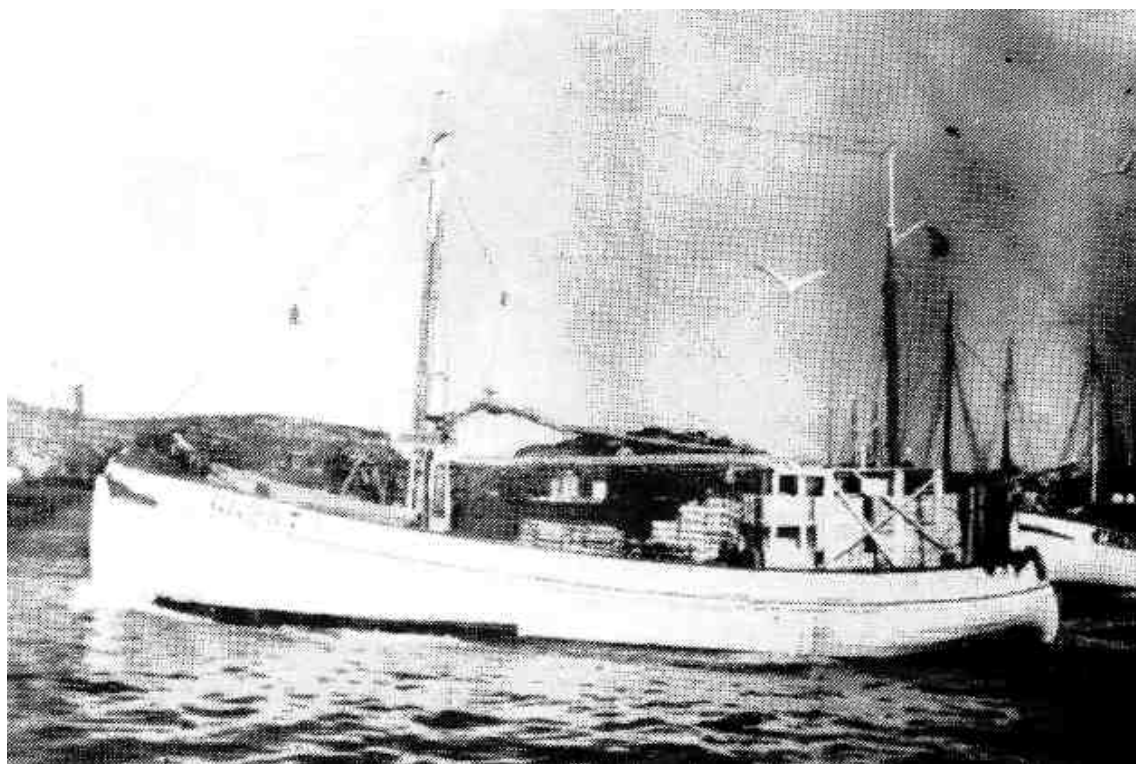
GG 240 "Wailett IV".

FISKEBÅTARNA TUNIS OCH AMASON

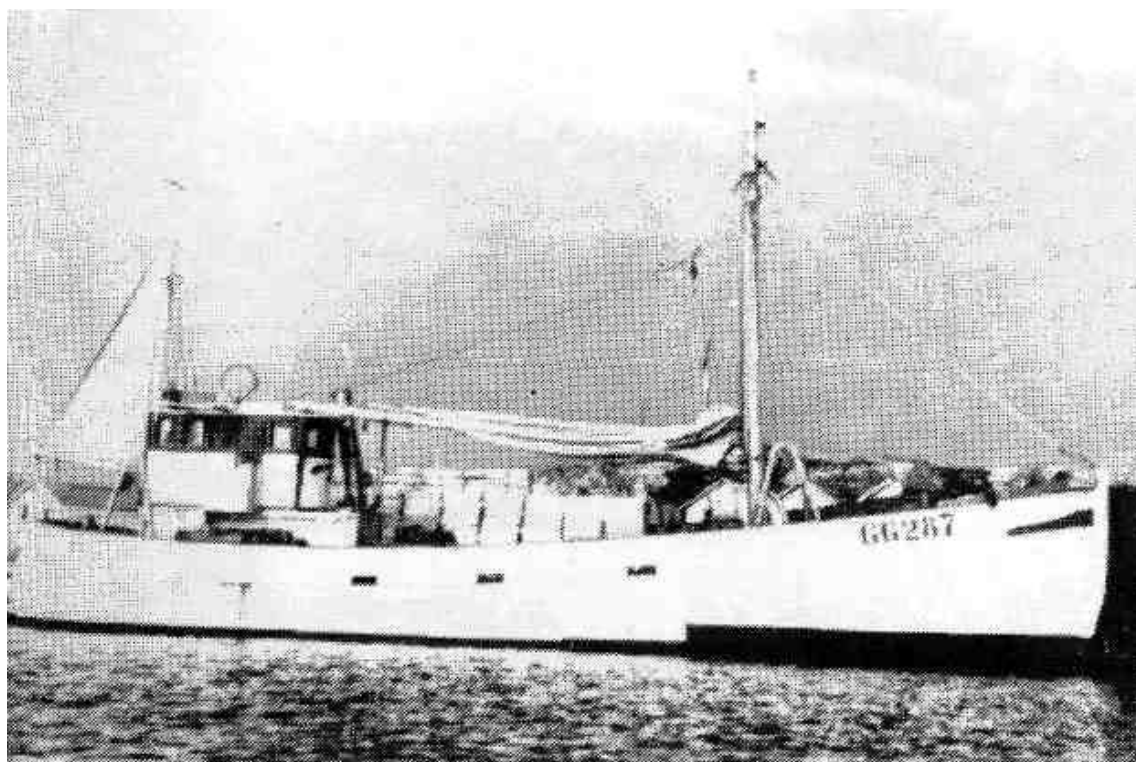
GG 287 "Tunis I"

Ett nybildat partrederi bestående av Gustav Jansson, Paul Jansson och Allan Larsson inköpte år 1947 denna båt från Fotö. Fartyget, som tidigare burit namnet "Ransy", döptes vid ägarbytet om till "Tunis". Storleken var 48 bruttoton och motorn en 1-cylinders 120 hkr Bolinder. Hon var byggd på J. W. Bergs varv på Hälsö 1933. Med denna båt bedrevs snurrevadsfiske i Skagerack och Nordsjön samt botten- och flyttrålfiske i Skagerack och Kattegatt.

År 1952 såldes båten till Lilla Tjörnekalv. Den hamnade så småningom i Hasslö i Blekinge där den bar namnet KA 440 "Nordfors".



GG 287 "Tunis I".



GG 287 "Tunis II".

GG 287 "Tunis II"

Samma år som den gamla båten såldes levererade J. W. Bergs varv en ny båt till detta rederi. Den mätte 77 bruttoton och hade en 2-cylindrig 220 hkr Bolindermotor. Med denna andra båt med namnet "Tunis" bedrevs botten- och flyttrålfiske i Nordsjön, Skagerrack och Kattegatt. "Tunis II" sjönk i Skagerrack efter en kollision med en polsk trålare den 9 mars 1960. Kollisionen skedde i tät dimma och besättningen på sju man räddades över till den polska trålaren.



GG 131 "Amazon".

GG 131 "Amason"

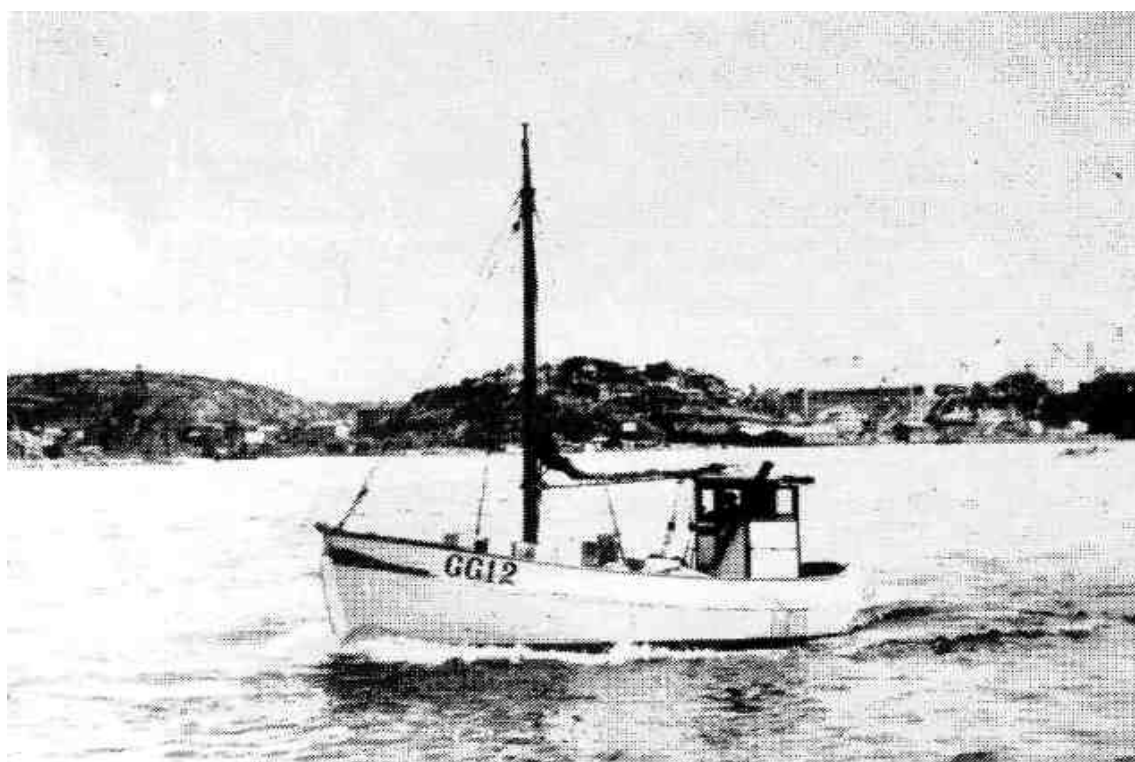
Kort efter förlusten av "Tunis II" beställde detta rederi en ny båt vid Sagvågs varv i Norge. Denna båt, som levererades i mars 1961, var byggd i stål och mätte 134 bruttoton. Motorn var en 8-cylinders Deutz diesel på 585 hkr. Med "Amason" bedrevs botten-

och flyttrålfiske i Nordsjön, Skagerack, Kattegatt och Östersjön. På våren 1969 såldes "Amason" till Bornholm och därmed upphörde rederiet.

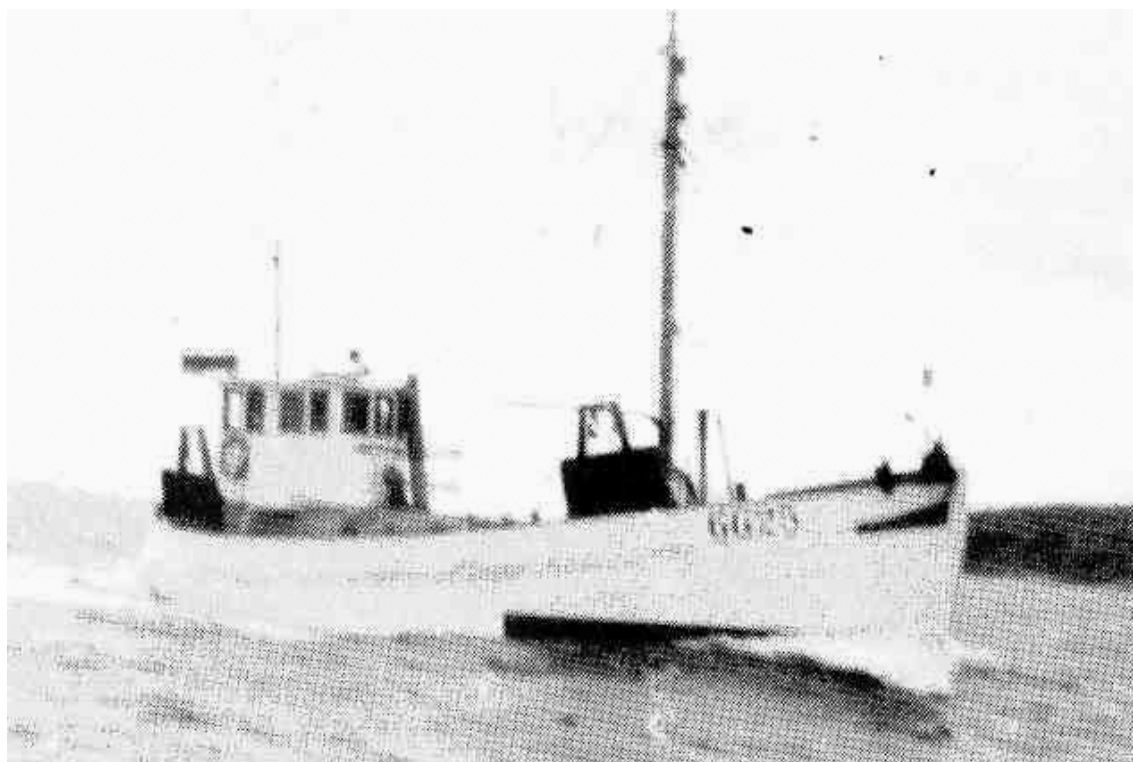
FISKEBÅTARNA MÅSEN OCH RÖNNSKÄR

GG 12 "Måsen"

Ett nybildat partrederi bestående av Arthur Carlsson och dennes söner Tage och Yngve inköpte 1954 denna båt av Sigvard Karlsson på Källö-Knippla. "Måsen", som var byggd 1947 på Getterön, mätte cirka 15 bruttoton. En 45 hkr Säfflemotor installerades nästan omedelbart efter anskaffandet. Med denna båt bedrevs dörjfiske och backefiske i Skagerack och Kattegatt. I samband med rederiets beställning av sin andra båt såldes "Måsen" till Lysekil.



GG 12 "Måsen"



GG 25 "Rönnskär".

GG 25 "Rönnskär"

År 1960 levererade Petter Petterssons varv på Hälsö detta nybygge till Arthur, Tage och Yngve Carlsson. Storleken var 42 bruttoton och motorn en 2-cylinders 210 hkr Säfle. Med "Rönnskär" bedrevs trål- och dörjfiske i Skagerack, Kattegatt och Östersjön. Fartyget såldes till Hudiksvall 1965.

GG 25 "Rönnskär II"

År 1965 utökades partrederiet med två medintressenter, Stig Olofsson och Sterner Jansson. Samtidigt inköpte dessa med 1/5-del vardera fisketrålaren GG 388 "Kristina" av Donsö. Denna båt var byggd 1962 på Ringens varv i Marstrand och mätte 99 bruttoton. Motorn var en 7-cylindrig 620 hkr Alpha diesel.



GG 25 "Rönnskär II".

Med denna båt som vid anskaffandet döptes om till "Rönnskär II" bedrevs botten- och flyttrålfiske i Nordsjön, Skagerack, Kattegatt och Östersjön.

Ägarförhållandet ändrades två gånger, år 1967 då Arthur på grund av sjukdom tvingades sälja sin andel som då inköptes av de övriga ägarna, samt 1971 då Yngve sålde sin andel som övertogs av Tage, Stig och Sterner gemensamt. "Rönnskär II" såldes till Hanstholm i Danmark 1974 och därmed upphörde detta rederi.

Hamnar på Hälsö



Hälsö fiskehamn 1985 med hela den nuvarande fiskeflottan.

Hamnar av betydelse har funnits på Hälsö på tre ställen: Kwia, Röskärsbokta och Gålekiln. I Gålekiln fanns i början av 1900-talet en mindre stenbrygga, avsedd som tilläggsplats för båtar i kågens storlek som mest. År 1914, första världskrigets första år, började kilen också utnyttjas för större båtar i och med att "Ocean", "Äling" och "Drott" mudrade sig in genom Småsunna. Man slog ner bultar i berget utefter sundet och drog sig sakta in till det djupare vattnet mitt inne i kilen.

Med viss säkerhet kan man påstå, att Gålekiln utgjort Hälsös första hamn. Här fanns ju på ängen norr om kilen enligt de bevarade källorna öns bebyggelse under medeltiden och eftersom invånarna på Hälsö antagligen aldrig kunnat klara sig enbart på det jord-

bruk, som bevisligen fanns här utan säkert tvingades ta till fisket för att skaffa sig sin utkomst, förtöjde man troligen sina båtar inom synhåll från bebyggelsen. Bohuslänningen har aldrig lämnat sin båt utan tillsyn i onödan.

Förtöjning i pålar och bojar

Mitt i Gålekiln var det alltså djupt vatten och här förtöjdes fiskebåtarna i pålar eller bojar. Redan i början av 1900-talet fanns det en viss tillfart genom kilens östra inlopp och bland annat kunde "Farta" ta sig in österifrån vid högvatten. Risker var naturligtvis, att man tvingades ligga kvar inne i kilen, om vattenståndet sjönk. Samtidigt som man började utnyttja Gålekiln som hamn låg de flesta fiskebåtarna kvar nere i Kwia. Här förtöjde man också i bojar (ytterst i viken) eller pålar (innerst).

Ville ha hamn i Kwia

Att fiskarna på Hälsö överhuvud taget lämnade Kwia på allvar för Gålekiln berodde på den stora hamnstriden mellan J. W. Berg och fiskarna. Majoriteten av fiskarna ville ha sin hamn i Kwia och man gjorde upp långtgående planer på förbättringar och utbyggnader här. År 1936 gjorde till exempel väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en undersökning för att kunna upprätta ett förslag till förbättring av hamnen på Hälsö. Den dåvarande hamnföreningen fick erlägga en avgift på 1000 kr för att få undersökningen utförd. Det var mycket pengar på den tiden och undersökningen avsåg en utbyggnad i Kwia. Hamnföreningen fick samtidigt ett löfte om statsbidrag med 90 % till hamnbygget. De tusen kronorna inbetalades den 28 april 1936 genom Karl Janssons försorg. Frågan om en ny hamn på Hälsö fick också en kommunal behandling.

Kommunfullmäktige vitsordade nämligen den 30 april 1938, att arbetet med en ny fiskehamn på Hälsö är *"av behov och till stor nytta för den allmänna samfärdseln och fisket. Fördenskull tillstyrktes största möjliga statsbidrag till hamnens utförande"*. Vid tillfället satt kyrkoherde Arvid Hellström ordförande och en av justeringsmännen var den senare riksdagsmannen Birger Utbult. Det var sannerligen närmast kungsord, åtminstone i Öckerö kommun, som stödde hamnföreningens ansträngningar!



Vy över gamla hamnen på östersidan (Kwia) med delar av fiskeflottan, 1910-talet.

Varvsägare föredrog Gålekiln

Varvsägaren Berg ville däremot inte att Kwia skulle användas till hamn. Enligt vissa sagesmän var han bland annat rädd för att behöva betala hamnpengar för alla de båtar som byggdes eller reparerades vid varvet. När planerna på hamn i Kwia skulle förverkligas kom det tillresande myndighetspersoner från Stockholm till Hälsö för att inspekt-

era tänkbara platser för hamnbygget, som krävde statliga insatser för att kunna finansieras. Berg tog emot besökarna på ångbåtsbryggan, visade runt och uppehöll sig vid de företräden, som fanns för Gålekiln jämfört med Kwia. Samtalet med de höga herrarna fördes till stor del på det berg, där Hjalmar Jansson nu bor och varifrån man hade en god utsikt över Gålekiln.

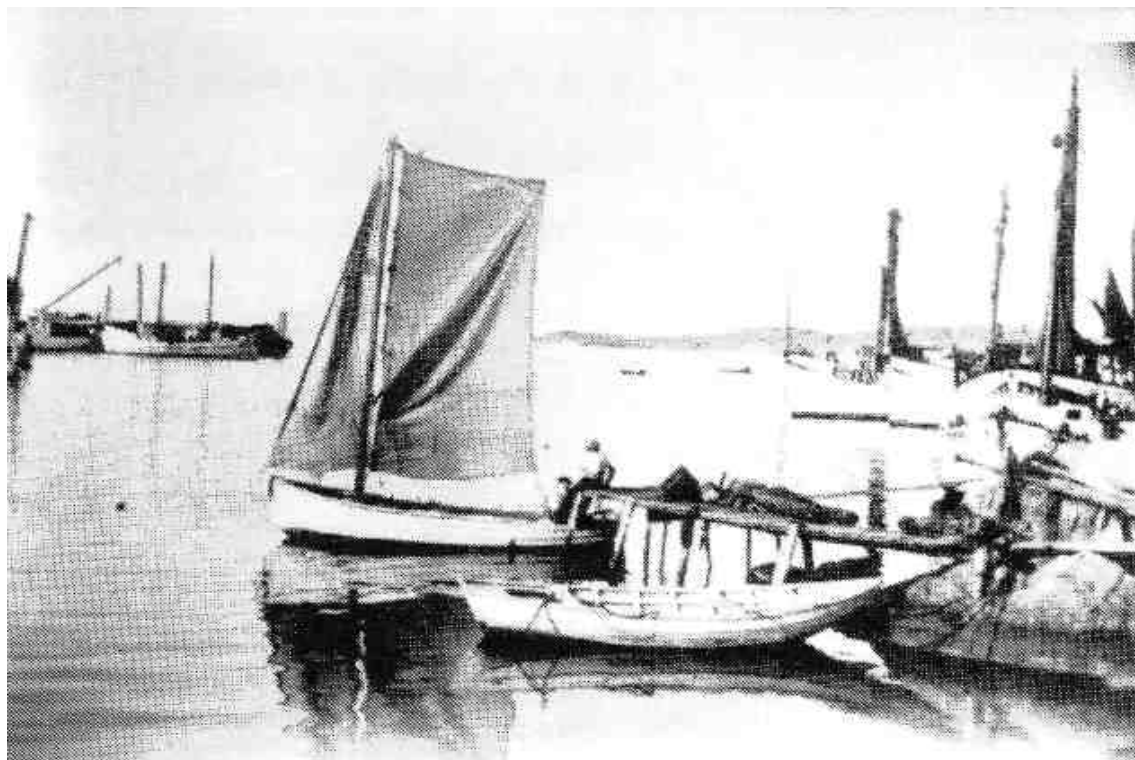
Fiskarna uppvaktade myndigheterna

För fiskarna var Kwia att föredra. Vid isvintrar var det lättare att ta sig ut härifrån och här låg man således vintertid om man inte som under krigsvintrarna på 1940-talet under de svåraste isperioderna förtöjde ute vid Burö. För att motverka propagandan från J. W. Berg reste Job Zachrisson, Karl Karlsson och Frans Jansson till Stockholm och uppvaktade myndigheterna, men delegaterna fick med sig ett ultimatum hem: Den nya hamnen skall byggas i Gålekiln, annars blir det inga statliga pengar till bygget!

Hamnföreningen

För att hamnbygget skulle komma till stånd hade man (troligen 1928) bildat en hamnförening på Hälsö. Den första tillgängliga medlemsförteckningen är daterad 1932-33 och innehåller etthundra namnunderskrifter från fiskare, som godkände medlemskap och var beredda att betala medlemsavgiften. En imponerande anslutning på lilla Hälsö! I avvaktan på att det stora projektet skulle kunna påbörjas hade hamnföreningen bland annat svarat för bygget av en stor träplan i Kwia 1931-32. Denna plan förlängdes efter hand och vid planen förekom till exempel bunkring av fiskebåtarna. Handlanden Axel Carlsson fournerade fiskarna med olja vid den så kallade "Hannlarns plan". Trots att det alltså fanns en fast brygga att angöra vid höll en del båtlag fast vid den gamla seden att

förtöja vid pålar ute i Kwia, däribland "Bris" och "Sally". Borta i Röskärsbokta låg "Daisy". Här hade man muddrat sig in med benägen hjälp från "Zaritsa".



Fiskebåtar vid "strandkasseplan" och Bergs varv, 1930-talet.

Vågbrytare mot nordosten

Planerna på ett hamnbygge tog allt fastare form, men på vägen mot förverkligandet passerade man ett antal sidospår. Så fanns det exempelvis planer på att anlägga en ångbåtsbrygga vid Langa viga, öster om Jons. De markområden, som man diskuterade i Kwia, var till stor del samfälld mark. Trots de många fördelarna med Kwia som hamnplats fanns det också nackdelar. Vid nordostlig inbäring kom båtarna i svårigheter. "Åling" och "Thelma" var ute för stora problem under en orkan hösten 1919. I planerna för hamn i Kwia ingick därför också en vågbrytare, som skulle ta upp inbäringen och skydda mot nordosten. Piren var planerad att börja vid Skärt och fortsätta rakt söderut.

Direktör Berg avgjorde

I samband med det omtalade besöket av "myndighetspersoner", som skulle inspektera tänkbara hamnlägen, höll man bland annat ett möte i skolhuset för att diskutera hamnfrågan. Den stående frågan från de närvarande "herrarna" var: "Vad tycker direktör Berg om detta?" Det är alltså inte så särskilt märkligt, att det fanns ett klart svar till Hälsös deputerade vid uppvaktningen i Stockholm. Svaret var nog klart redan vid avfärden från Hälsö.

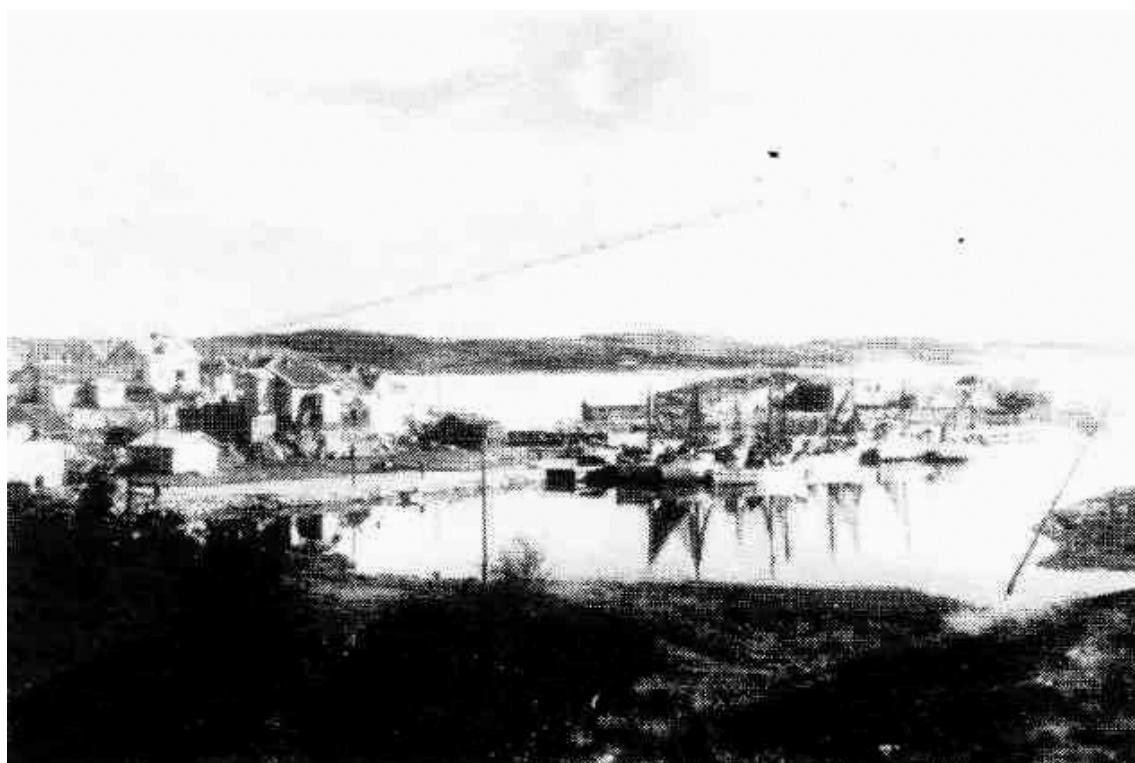
Ny träbrygga vid Gålekiln

I Gålekiln byggdes i slutet av 1930-talet en träbrygga, rak och rätt lång. Enligt kursdeltagarna skall detta ha skett 1939, men efterforskningar i kommunens arkiv, där handlingarna från Hälsös tid som municipalsamhälle finns bevarade, har lett till slutsatsen, att bryggan måste ha funnits på plats redan 1937. Detta år diskuterades i municipalstämman nämligen "en nyanlagd väg till nyanlagd båtbygga vid Bernhard Schermans fastighet", en bygga, som lämnade plats för nio större fiskebåtar (tre på längd och tre på bredd på vardera sidan) samt en mängd mindre båtar. Notisen i protokolls-boken måste avse den nya träpiren. I Gålekiln hade innan dess funnits "Fritiofs bygga" och den ännu äldre "Karimors bygga".

"Fritiofs bygga" var inte alldeles omöjlig att angöra för större båtar. "Zaima" hade exempelvis lyckats muddra sig in hit och lägga till. Den nya träbryggan utanför "Fritiofs bygga" blev den första tilläggsplatsen av betydelse i Gålekiln och byggdes av Hälsöborna själva och bekostades av andelsföreningen. Byggmästare var bland andra Bernhard Kristianson, Lars Scherman och Albert Johansson. Pålningen utfördes dock av entreprenörer från fastlandet.

Betongkaj i Gålekiln

År 1943 började så byggandet av betongkajen i Gålekiln. Förberedelserna för arbetet hade då pågått länge. Redan i januari 1940 fick hamnföreningens styrelse i uppdrag att påbörja inköp av de behövliga mark- och vattenområdena. Man skaffade sig en konsult; tulluppsyningsmannen A. G. Bjulen från Göteborg, som hjälpte de i pappersarbetet inte alltid så vana fiskarna.



Vy över Hälsö nya fiskehamn i början av 1950-talet.

Alla markinköp var klara den 21 mars 1942. Priset för den inköpta marken blev 30 öre per kvadratmeter. Vattenområdena fick man överta utan kostnad. Förslag till hamn på Hälsö upprättades 1940 av väg- och vattenbyggnadsbyrån i Stockholm. I förslaget diskuterades för- och nackdelar med olika hamnlägen på Hälsö. Om Kwia sade man, att det fanns vissa svårigheter med båtvarvet, att det var omöjligt att förvärva mark här och att

varvsbolaget var ovilligt att erlægga hamnavgifter framdeles. Den södra viken såg man som lämpligare. Man föreslog, att den nuvarande bryggan (träbryggan) skulle rivas. Ett hamnplan skulle fyllas ut, en 137,6 meter lång och 5 meter bred brygga byggas i ungefär sydostlig riktning och ytterligare en brygga skulle byggas som skulle förbinda hamnplanet med Bastholmen, totalt 126 meter lång och 2 meter bred. Vidare borde hamninloppet genom Småsunna breddas till 15 meter och fördjupas till 4,5 meter.

Genom en resolution i Vattendomstolen den 31 mars 1942 fick hamnföreningen rätt att starta arbetet. Beslut på kunglig nivå fattades senare under 1942, där det från Stockholms slott sades, att *"allmän hamn må inrättas vid Hälsö i Öckerö socken, Göteborgs och Bohus län"*. Beslutet var undertecknat av Gustav V och kontraserat av Frithiof Domö, högerledaren, som ingick i krigstidens samlingsregering.

90 % i statligt bidrag

Den beräknade kostnaden för hamnbygget uppgick till 365 000 kr. Detta skrevs sedan upp till 401 000 kr. Ett nittioprocentigt statsbidrag utgick på summan och hamnföreningen skulle således själv erlægga 40 100 kr. I ansökan om statsbidrag motiverades denna med följande: På Hälsö finns 18 stycken större motordrivna fiskebåtar med ett värde av 420 000 kr. Värdet av all fiskeredskap vid fiskeläget är 175 100 kr. Antal mindre motordrivna fiskebåtar är 17 stycken med ett värde av 32 200 kr. Antal rodd- och segelbåtar är 69 stycken.

Föregående års värde av fiskefångsten är 540 000 kr. Yrkesfiskarnas antal är 168 stycken. Dessutom tillkommer 5 binäringsfiskare. Invånarantalet i fiskeläget är 575 st. Med denna kraftfulla motivering är det inte särskilt märkligt, att föreningen fick sitt begärda

statsbidrag. Efter hand kompletterades bygget och statsbidraget ökade i motsvarande grad med 90 % av de begärda 25 000 kr. För hamnföreningen kostade hamnbygget således 42 600 kr. På den tiden var det naturligtvis stora pengar, och för att gardera sig sökte hamnföreningen bland annat municipalsamhällets stöd genom borgen på 35 000 kr. Svaret från municipen blev, att man inte hade rätt att gå i borgen för så stora belopp och därför måste avslå framställningen.

Landshövdingen invigde

Inom det nya hamnområdet fanns det redan gott om anläggningar för fiskets behov. Här fanns garnräcken, ägda av Justus Nilsson, Erik Johansson, Evert Gustafsson, Herbert Olofsson och Allan Johansson samt sjöbodar tillhöriga Herbert Olofsson, Karl Karlsson och Alfred Andersson enligt en förteckning från 1941.

Innanför den befintliga träbryggan byggdes nu en betongkaj. Bygget pågick åtminstone fram till våren 1946. Dessutom byggde man en pir på en helt ny plats, den pir, som kom att kallas Blindtarmen. Denna planerades från början att bli betydligt längre än vad den blev i verkligheten och den egentliga kajen var på motsvarande sätt tänkt att bli kortare än dagens huvudkaj. Troligen invigdes kajen redan 1945, då landshövdingen lär ha besökt Hälsö och klippt bandet.

Strandkassan flyttades

Betongkajerna var ett AMS-arbete (om dagens terminologi skall användas) under förmännen Bengtsson och Kling. När kajerna var klara och hamnplanen utfylld började man efter hand att bygga sjöbodar och även flytta sina redskap till den nya hamnen. Man flyttade också Strandkassan, som ju också fanns vid Kwia i en gammal vadbod, till

den nya platsen på hamnplanet innanför huvudkajen. Här var från början tomter för sjöbodar inritade. Kvaliteten på de nya sjöbodarna blev i många fall bättre än i Kwia. De gamla bodarna här hade ofta byggts i sekunda virke från gamla lådor för bilmaterial. Först att bygga sjöbod i Kwia var förresten "Vindy".



Fyra fiskebåtar förtöjda vid "strandkasseplan" i början av 1950-talet. Silltunnorna på bryggan påminner om salteriet som vid denna tid fortfarande var i verksamhet.

Som hamnstyrelse vid byggandet av den nya hamnen fungerade Einar Olsson, Job Zachrisson och Frans Jansson (ordinarie ledamöter). Suppleanter var Eric Johansson, Tage Jansson och Karl Karlsson. Einar Olsson var firmatecknare.

"Rebellbryggan" revs

Den träbrygga i Gålekiln, som alltså byggdes utanför "Fritiofs brygga" och sedan revs till förmån för den nya betongkajen, mätte cirka 50 meter i längd och hade en gång

byggts av virke, som man köpte från Johan på Skärt. Den kallades "Rebellbryggan", därför att här låg de båtar, vars ägare revolterade mot inställningen hos flertalet att man fortfarande skulle ligga kvar i Kwia. Med andra ord utnyttjades Kwia och Gålekiln samtidigt under lång tid, egentligen ända till dess att bryggan i Kwia förföll och inte längre dög som tilläggsplats.

Gammal ångbåtsbrygga togs bort

I anslutning till Kwia hade tidigare funnits en äldre ångbåtsbrygga, byggd före J. W. Bergs inträde på ångbåtsmarknaden. Denna brygga inköptes av Justus Nilsson och Albert Olausson. Den släpades därefter bort från platsen, delades upp och auktionerades bort i mindre poster. Den låg på den plats, där boden på Skärt var belägen. Denna ångbåtsbrygga hade byggts för Nordstans behov och användes till att ta i land ved, koks och andra varor vid. Den bör ha funnits vid den tid, när man från Hälsö förhandlade med Marstrands nya ångfartygsbolag om tilläggsplats på ön. Oftast passerade ju ångbåtarna förbi och man kunde till nöds få borda mitt ute i fjorden. Så sent som 1924 diskuterades kontakterna med Marstrandsbolaget i municipalstämman. Våra kommunikationer har sannerligen både förändrats och förbättrats sedan dess!

Hamninloppet för grunt

Den nya hamnen i Gålekiln hade fortfarande sitt inlopp från söder. Detta hade sina problem. Här var rätt grunt, och vid lågvatten fick de större båtarna bottenkänning, särskilt vid Lelle Borholmen, där det fanns en bergklack på botten. För att råda bot på förhållandena sökte hamnföreningen nya statliga medel till att ordna ett bättre inlopp till hamnen.

Detta blev verklighet 1962. Sjöfartsstyrelsen hade gjort upp förslag till ny inseglingss-ränna 1959 och 1960 hemställde styrelsen hos konungen att statsbidrag måtte medges med 540 000 kr. Hela kostnaden beräknades till 600 000 kr och hamnföreningen fick alltså som tidigare 90 % i bidrag.

Konungen fastställde i maj 1960 statsbidragets storlek och förslaget till ny inseglingss-ränna. Det nya inloppet slutbesiktigades och godkändes den 28 september 1962. Egentligen borde nog myndigheterna inte godkänt inloppet. Man hade nämligen inte sprängt tillräckligt utefter södra kanten. Här gick till exempel "Brittana" på grund vid ett tillfälle.

Hamnmästare 1945-1985

Den nya hamnen sköttes av hamnmästaren eller hamnkaptenen, som benämningen något oegentligt har varit hos oss. Följande hamnmästare har varit ansvariga för hamnen i Gålekiln: Bernhard Scherman (1945-51), Bernhard Kristiansson (1952-55), Gunnar Olsson (1955-57), Anders Augustsson (1958-64), Lambert Mattson (1965-67), Evald Andreasson och Dennis Magnusson.

Inom hamnområdet uppfördes hemvärnsgården. Den släpades hit över isen från södra skärgården och var på plats 1947.

Småbåtshamn byggdes

Innanför de nya betongpirarna muddrades en småbåtshamn fram. Egentligen var utrymmet innanför Blindtarmen från början avsett för fiskebåtar. Här låg oftast "Margit" och alltid "Frida". Vid den tidpunkt, när piren byggdes, fanns det egentligen inget behov av

platser för småbåtar, "herrebåtar", som de kallades av en del. När välståndet växte i samband med framgångarna för fisket krävdes det större utrymme för småbåtarna, och då tog man till även Blindtarmens insida.



Den nyanlagda småbåtshamnen i slutet av 1940-talet.

Hamnavgifter

Driften av hamnen finansierades och finansieras med hamnavgifter. De avgifter man tog upp från första början var betalning för gods, som levererades över kaj. Efter hand började hamnföreningen att avgiftsbelägga båtarna, till en början med mycket små belopp. En årsavgift för en eka kunde så sent som 1954 belöpa sig till tre kronor.

Bunkring från land

Då hamnrörelsen alltmer flyttade från Kwia till Gålekiln flyttades också bunkringen för fiskebåtarna hit. Andelsföreningen höll sig länge med egen oljebåt, "Magda", men då denna såldes byggdes en ny oljecistern på området söder om hemvärnsgården och samtidigt drog man fram fasta anordningar för bunkring genom att rörledningar anlades på kajerna.

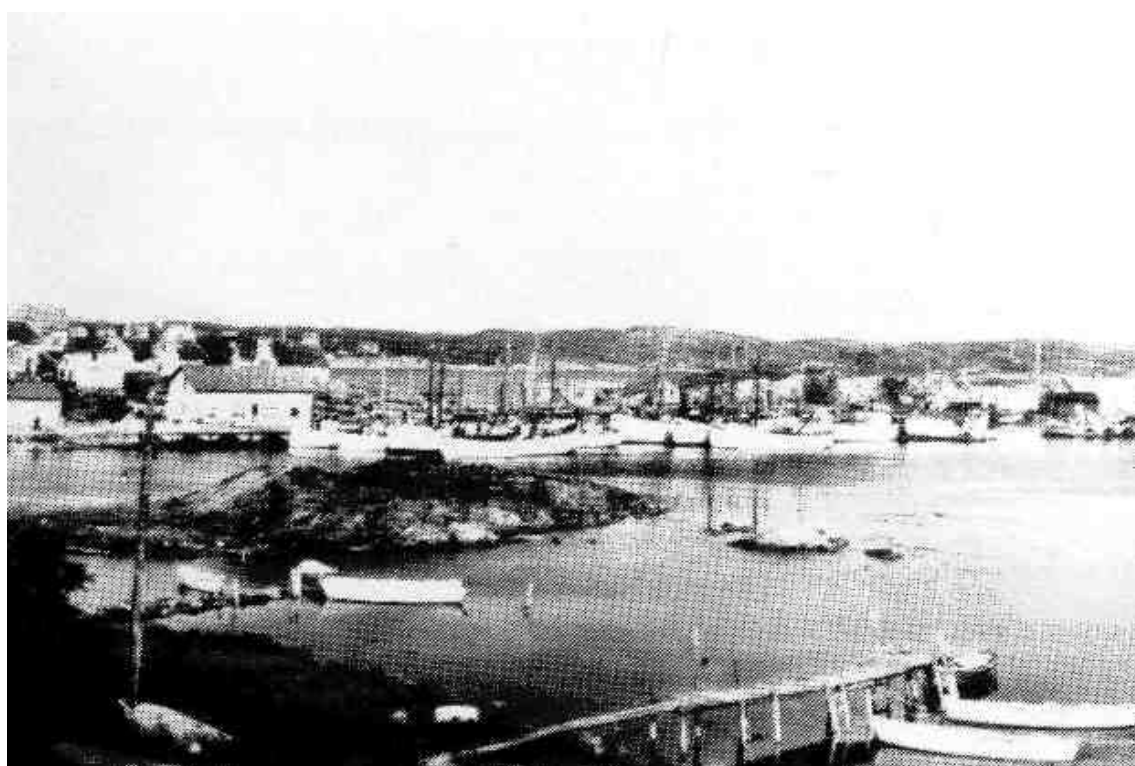
Kran anskaffades

För att förbättra möjligheterna att ta upp småbåtar för vinterförvaring investerade hamnföreningen också i en kran. Medel till denna ansökte man om hos hushållningssällskapet 1966 och motiverade behovet med att kranen skulle användas för upptagning av småbåtar, fiskredskap, trållämmar och maskiner. Man äskade ett bidrag på 10 000 kr. Styrelsen för hamnföreningen vid detta tillfälle bestod av Lambert Mattson, ordförande, Sven-Åke Nilsson, Hilmer Jansson, Aldo Andreasson, Göran Olsson, Arne Hermansson och Nils Nilsson.

Skuteskärsområdet fylldes ut

Den senaste stora förändringen inom hamnområdet ägde rum med början 1967. Då hemställde Hälsö hamnförening i skrivelse till kommunalnämnden att området vid Skuteskär skulle fyllas ut med överskottssten från sprängningsarbeten i kommunens regi på Hälsö. Kommunalnämnden beslutade också i december 1967 att hamnföreningen skulle få sten i mån av tillgång.

Samtidigt hade Hälsö konsumentförening ansökt hos Sjöfartsstyrelsen om att få rätt att arrendera ett markområde, som innefattade Skuteskär, på 49 år. Dessutom sökte man från Hälsö ett nytt statsbidrag till muddringsarbeten i hamnen. Man anförde, att båtarnas storlek ökat den senaste tiden och att det krävdes fördjupning i hamnen för att näringsfånget inte skulle lida allvarligt men. Ansträngningarna denna gång resulterade bland annat i att den nya konsumbutiken kom att förläggas till skuteskärsområdet.



Hälsö hamn 1954.

Karta

övert
förslag till fiskeshamn inom
1/2 mtl Hällesö nr 1
i Öckerö socken, Göteborgs och Bohus län;
kopierad och sammanställd år 1938

av
C. G. Håkberg
f. f. Distriktskontrollant

Skala 1:1000



hamnmålets begränsa

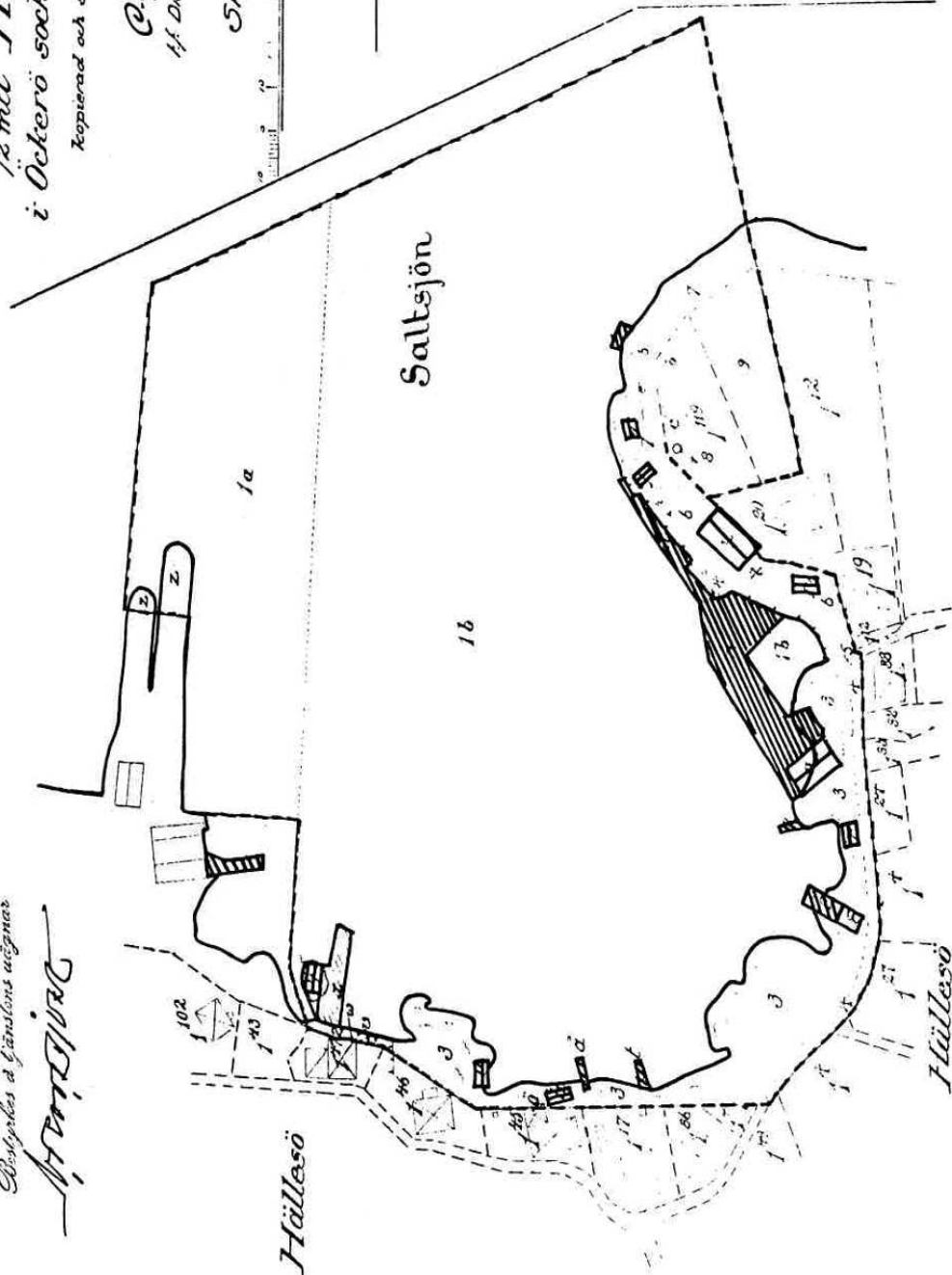
Bestriving

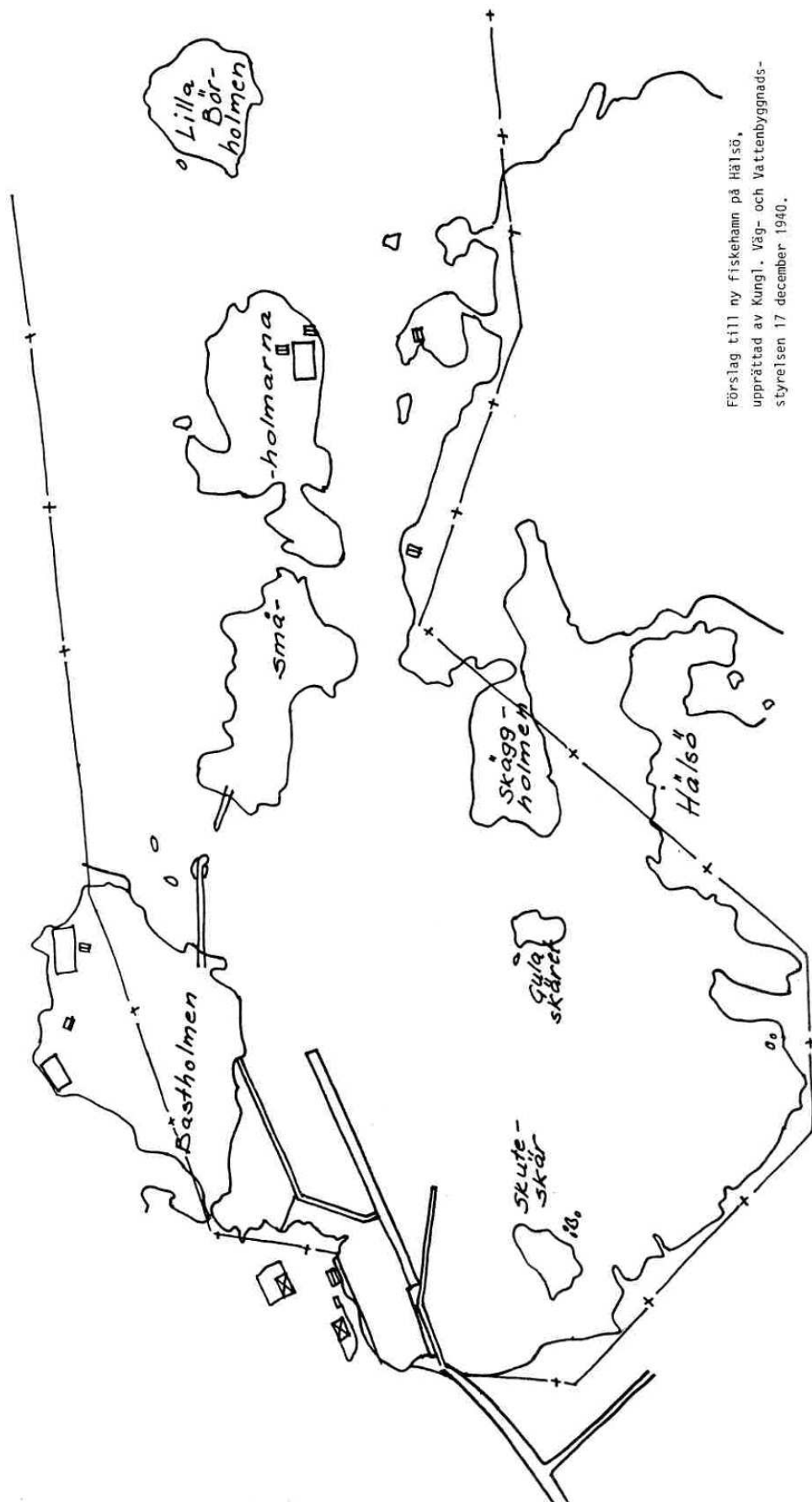
num- mer	Fastighet och ägoslag namn.
1a	av samfällid mark till 1/2 mtl Hällesö
1b	vattenområde
2	avvattningssjöd, utfyllnad
3	berg
4	vägar
5	berg
6	avvattningssjöd, delvis utfyllnad
7	berg
Summa	
8	hela lägenheten Hällesö I 119
9	av 1/4 mtl Hällesö I 12
9	berg
Totalsumma	

Tillhör Kungl. Vär- och Vattenbyggnads-
styrelsens skrivelse den 26 februari
1938, dnr a H 248/38.

Öckerö och Hällesö utögar

Arvid Jönsson





Förslag till ny fiskehamn på Hälsö,
upprättad av Kungl. Väg- och Vattenbyggnads-
styrelsen 17 december 1940.

"Fiskarminnen"

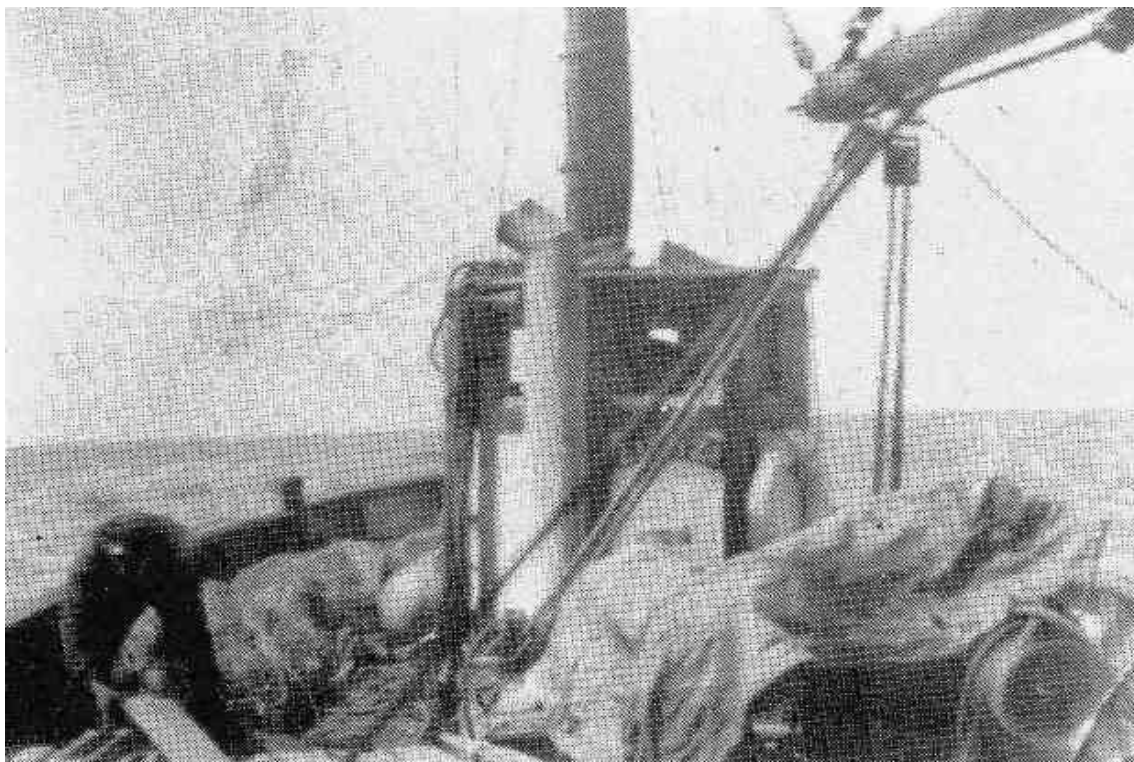
Intervju med Johannes Johansson, Hälsö, född 1902. Han var en av ägarna till GG 73 "Zaritsa", byggd i Höganäs 1927 och såld till Stockholm 1966. Sammandrag av intervju gjord av Stig Olofsson i maj 1984.

Jag började fiska 1916. Så fort jag konfirmerats började jag på "Frida". Det var garnfiske på sommaren och vadfiske på vintern. Jag var med till exercisen. Efter det var jag med och ångråla. Det var mest sill vi fiskade norr om Skagen. Vi landade fisken i Göteborg. Det var olika bolag som ägde ångrålarerna, vi var anställda av bolaget. Sen var jag med "Svea" ett tag. Det var garnfiske det också. 1922 började englandsfisket. 1926 var jag med "Vindy" på England och fiska. Den båten var bara 46 fot. Det var året innan vi fick vår egen båt. I början av 1927 beställde vi vår båt. Den var klar i augusti och vi gick hemifrån den 4 augusti.

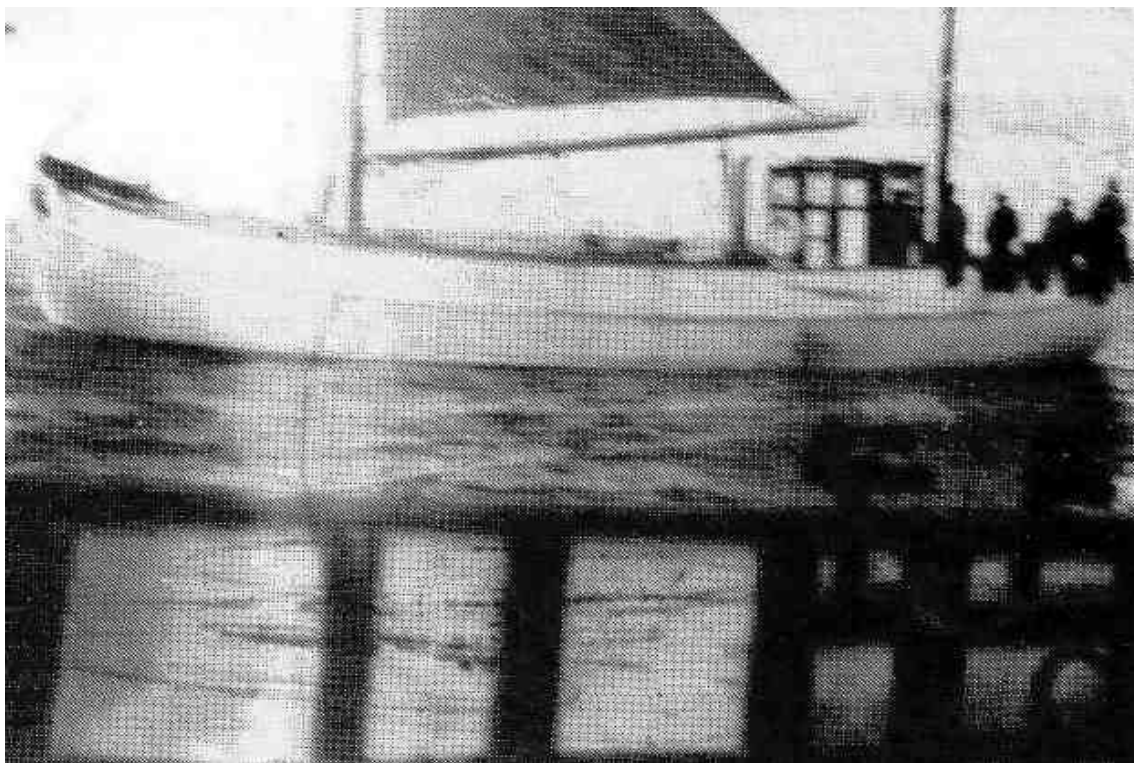
Vem var det mer som var delägare?

Det var Job och Hugo och Claes på Stuvö. Men sen slutade Claes och Anettes-Olle köpte hanses del. Men han fick is över sig och fördärvade sig så han var inte med mer än ett par år han heller. Och Hugo han slutade ett tag efter det. Sen var det bara Job och jag.

"Zaritsa" byggdes i Höganäs. Det fanns inga här som byggde så stora båtar då. Den var 60 fot och hade en 100 hkr Bolinder. Det var en begagnad motor som vi hade köpt från Ellös. Vi hade den till 1939. Sen satte vi in två 60 hkr Bolinder i stället. Kontoristen Österberg följde med mig ner och beställde båten.



"Zaritsa" på väg ut på snurrevadsfiske i Nordsjön i början av 1930-talet.



Besättningen på "Zaritsa" samtalar med en Öckeröbåt under snurrevadsfiske på Nordsjön i början av 1930-talet.

Vad kostade den?

En 40 000 ungefär med redskap och allt. Vi fick fiskerilån på 15 000 kr och resten fick vi ordna själva genom borgenslån och annat.

Första året var vi 6, först vi 4 som var delägare och så 2 gullholmare, den ene skulle vara navigatör och den andre skulle koka. Den ene, Sander hette han, hade varit med en båt från Björkö, så honom kände vi. Men kocken han trilskades. På första resan, då vi var söder om Doggern, sa han *"ska jag stå här och koka så lägger jag av när vi kommer i land"*.

Så vi kom överens om att vi skulle koka en dag var allihop. Men första dagen när jag var nere och skulle koka, då kom han ner och sa "du får gå upp på däck för de vet inte hur de ska göra". De hade fastnat i en sten. Sen tog de andra en dag var men jag slapp.

Var du skeppare från början?

Nä, Claes var skeppare så länge han var med. Men det var ingen mer än jag som hade varit med på "snurrefiske" förut, så jag fick klara upp det mesta. De hade bara varit med på garnfiske och sånt där.

På första resan med "Zaritsa" gick vi hemifrån den 4 augusti 1927. Vi gick till Västbank först och fiska i två dagar. Där fick vi 3 "baskar" rödspätta första dagen i 3 drag. Sen gjorde vi 6 drag dagen efter och fick 2 "baskar". Sedan så flyttade vi oss så vi var 270 mil nordost från Grimsby. Där fick vi 11 "baskar" och 8 och 7 och 9 och 8.

Du räknar allt i "baskar"?

Ja; det var boxar som de sålde. Vi kallade dem "baskar". Så vi landade 46 "baskar" den 18 augusti och fick 154 pund. Det blev 9 pund per man. Det går 50 kg i en bask ungefär. Sen lämnade vi Grimsby dagen efter igen den 19 augusti och kom i land den 15 september med 50 boxar. Det gav 142 pund -7 pund per man.

Det var ganska bra på den tiden för det var så dåligt över det hela. Vi gjorde fyra resor 1927 och på det fick vi ungefär 700 kr. Den femte resan gick vi från Grimsby den 16 oktober. Då landade vi i Göteborg den 31 oktober med 52 lådor, som vi sålde för 934 kr. Det blev 64 kr per man. Vi fick 755 kr per man på de månaderna 1927.

Men jämfört med dem där hemma var det väl bra?

Jojomen, vi hade nog de högsta inkomsterna. Den femte resan från Grimsby då hade vi så gott som orkan 4-5 dagar. Frisk vind den 27 oktober. Det var ett par båtar från Øst-vold som förliste, den ena med man och allt men de andra blev bärgade. Det var långa resor vi gjorde med den motorstyrka vi hade.

Sen fortsatte vi med snurrevadsfiske på vintern. Den 5 december landade vi i Göteborg igen - 60 lådor, 478 kr. Och sen gick vi 17 december och landade i Tyborön - 125 lådor, 1 500 kr. Men det var bara första året vi hade snurrevad hela året. På vintern sedan trålade vi efter sill.

På 1930-talet snurrade vi efter rödtunga på Lingbank, Walkerbank och Vikingbank också. Sen gjorde vi fraktresor med sillaster till Polen under 1930-talet, några gånger till Gdynia, Lubeck, Cuxhaven och även Köpenhamn. Vi tog från Bergströms i Göteborg.

Märkte ni något där nere av upprustning och liknande?

Nä, men de pratade ju alltid om hur dåligt det var och det märkte vi också när vi kom dit. Vi kom dit på eftermiddagen. Vi gick i land, Claes och Job och jag och Hugo. Sander låg kvar på båten och sov. Vi hade inte mer än hunnit i land förrän de var ombord på båten och knyckte med sig en silllåda. Men Sander hörde det så de fick vända och sätta tillbaka den. Men han hade inte mer än kommit ner i båten så var de där och försökte ta en till ...

Vi hade 600 lådor i däckslast också. På morgonen när vi skulle lossa var det alldeles fullt med folk på kajen. Vi ställde lådorna där och sen lastades de på vagnar. Rätt som det var så tog folk av sillen och stoppade i fickorna så man såg hur dåligt det var. Detta var väl 1934-35.

Kommer du ihåg några andra episoder från 1930-talet?

Ja. Dagen före "Svanhild" från Öckerö gick runt - det var 1936 - hade vi talat vid "Svanhild" och fått låna en rulle som tåget gick igenom. Vi hade tappat en. Vi var på Walkerbank då. Sen körde vi till Lingbank men gick därifrån på natten. "Svanhild" stannade. Sen klarade de inte av det i stormen ... En dog där.

Sen blev det stängt för er i Nordsjön under kriget?

Ja, vi var nog där utåt under kriget också - på förbjudet vatten. Ja, inte förbjudet men minerat vatten. Vi var flera båtar som gick ändå. Det var ju så mycket fisk där. Det var där som "Västkusten" och "Hermon" blev beskjutna. Vi var så nära så vi såg ju skotten.

Vi låg öster om "Västkusten" då men hade det varit dagen före så hade vi legat väster om som yttersta båt ... Båtarna sjönk båda två med man och allt.

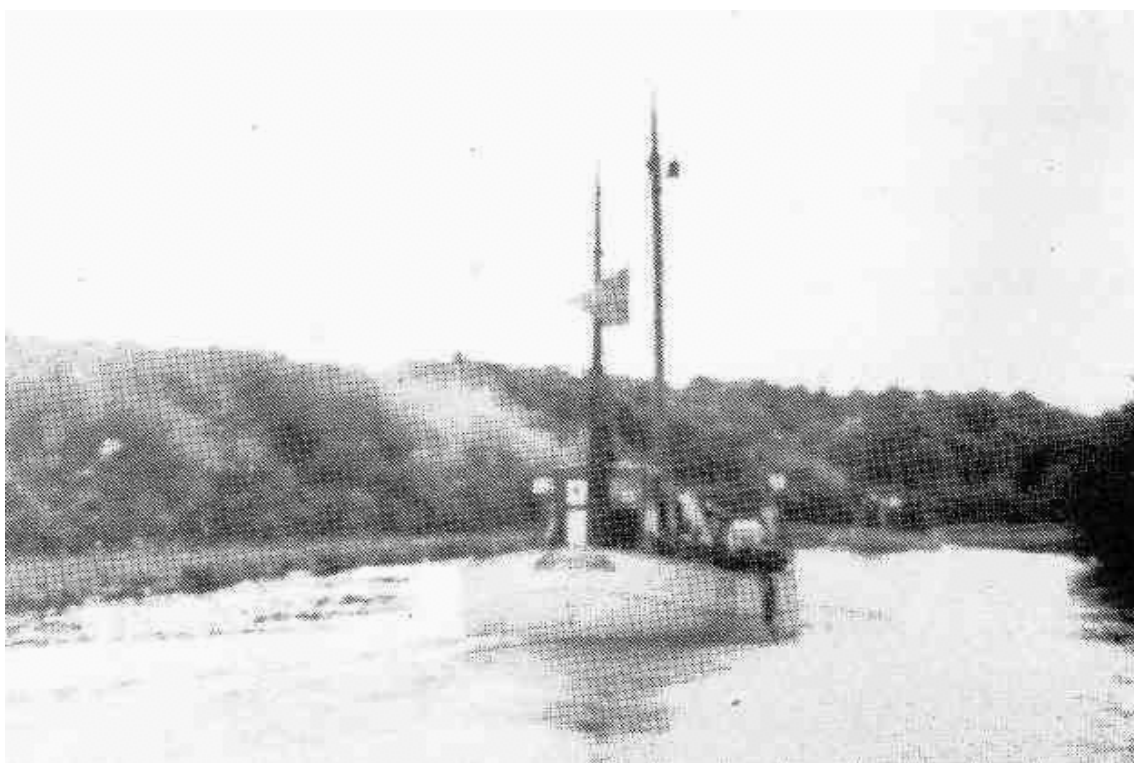
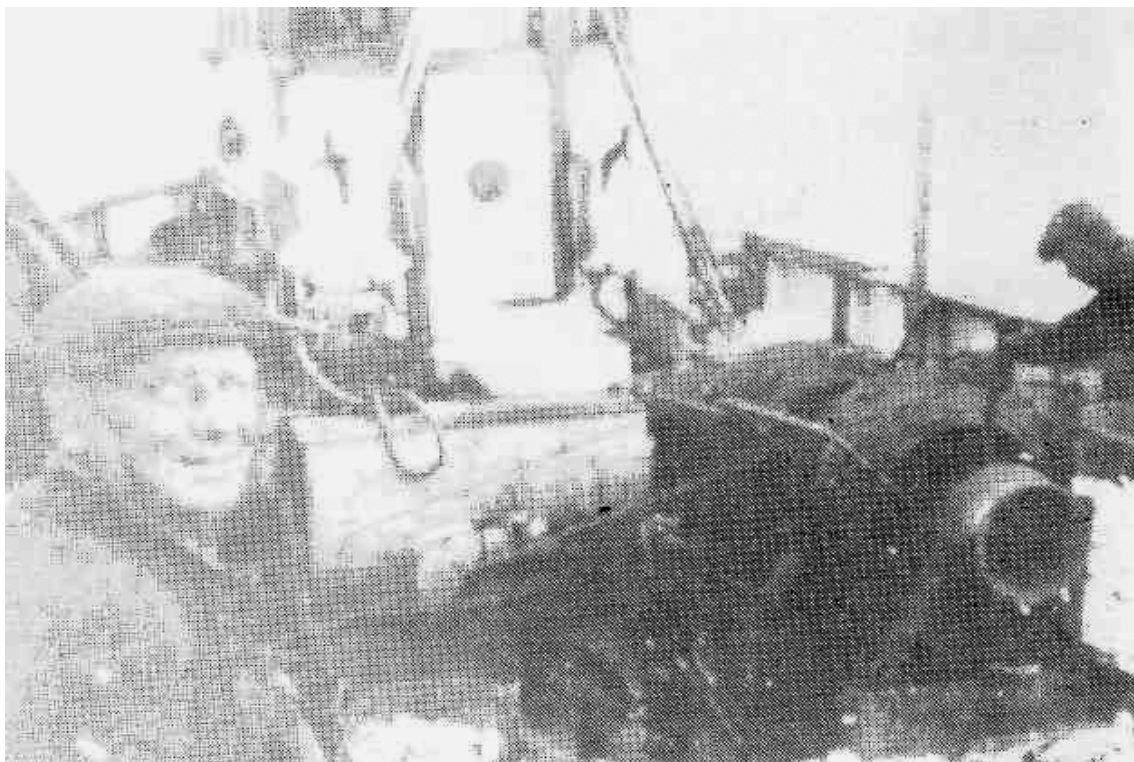
Sen flyttade vi oss österut. Minorna låg ju där så man fick gå runt utanför innan man kunde komma tillbaka ... Det var tyska torpedbåtar med oss två gånger. Den ena dagen sa dom att vi inte fick ligga där och fiska. Men dagen efter hade vi inte flyttat oss och då kom dom igen. Men då ville dom bara ha fisk. Så de fick ett par lådor fisk och vi fick ett par flaskor av dom.

Men när vi låg uppe vid Hôlmen och fiska så drev fullt med minor förbi oss. Då gick vi därifrån. Det var ju rena turen att en inte blev träffad. Vi hade frisk östanvind när vi skulle hem och det var många minor som drev förbi oss när vi låg där. Vi visste ungefär var minorna låg men det gick ju med Guds försyn i den friska vinden.

Sen efter kriget fanns det så mycket fisk som en kunde hinna med att rensa. Vi hade rummet fullt när vi gick till Fleetwood i Skottland och landade. Det var då vi gick genom Caledoniakanalen? Det var i maj-juni 1946. Vi fick licens för att landa i Fleetwood och Aberdeen. Efter det gjorde vi inga fler resor till England. Sen la vi oss vid hemmafiske med snurrevad. Mest norr om "Halsen" och på "Banken" efter rödtunga. På Ostbank i närheten av Lingbank mitt i Nordsjön fiskade vi kolja. Åren 1946-47 slutade vi med snurrevad och började tråla. En fick ju lika bra i trål och redskapen var billigare.



Fina sillfångster på Fladengrund under premiärturen med "Zaritsa" sommaren 1945.



"Zaritsa" på väg mot Fleetwood genom Caledoniakanalen 1946 med full last av fisk.

En gång fick vi en mina på lämmen. Vi halade upp och jag sa till Emils Holger att se efter om det var en mina. Men han stod så till att han inte kunde ta den när han såg den utan jag fick se den själv. Så vi fick stoppa och släppa. Sedan bogserade vi en halv timme. Det var norr om Hôlmen ...

En gång här bort på "Hagen" var det en mina som small i en trål. Och en gång norr om "Halsen" var det en mina som small så det stod en vattenstråle hundratals meter upp i luften. Det var en båt som låg förut om oss som inte var långt från den vattenstrålen. Jag tror att det var en båt från Hönö Röd. Vi klarade oss men det var nära många gånger.

En gång låg vi för ankare på Skagen, nordost Skagen, tillsammans med "Zenta". Då kom en mina drivandes och puttade antagligen till "Zenta" lite. Och när den sen hade drivit så den låg mellan "Zenta" och oss så small den av. Det låg splitter sedan i våra lådor.

Var du med när ni letade efter "Ulven" härute?

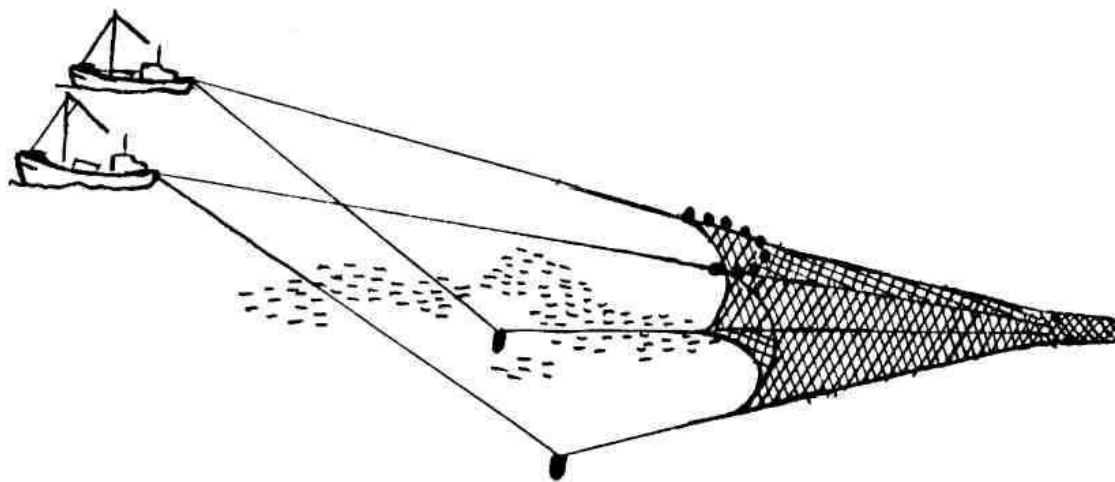
Jajamen. Dom kom och väckte en klockan ett på natten i värsta storm. Vi och "Normy" och "Fridhem" var det som blev tillsagda. Det första vi sa var att det ligger ju minor därute. Nädå, det ligger inga minor där nu. Dom har vi tagit bort. Men det första vi fick i trålen var en mina som vi bogserade bort ett stycke och släppte. Så gick de dit och smällde av den sen. Militären visste nog också var de fanns, men de svepte så högt upp i vattnet så de kom inte ner till de tyska minorna. Det fanns ju både tyska och svenska minor ...

Ja, sen kom flyttrålen. Där var ni väl med från början?

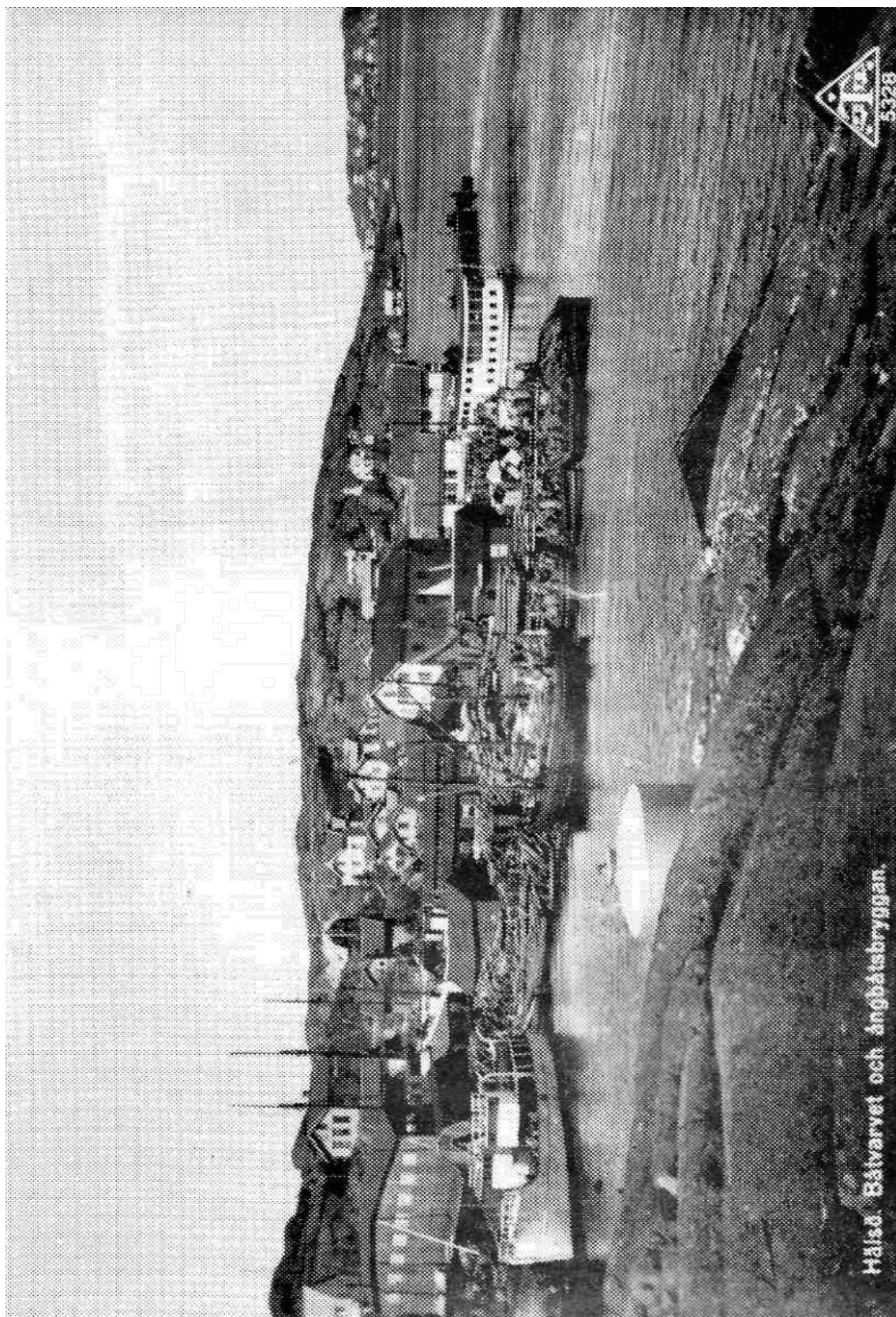
Jo, en höll ju på natt och dag. En gång höll vi på två dygn i sträck. Vi trålade i par med "Sydic" först och sedan med "Normy". Men vi hade för svag maskin så vi började bottentråla i stället. Det var bottentrål efter skarpsill på vintern och så fiske efter rödtunga på vårkanten nord om Halsebanken. Och så havskräfta på hösten under augusti-september.

Sen sålde vi båten 1966 till Sigvard på Knippla som sålde den vidare till Stockholm någonstans. Det var någon som skulle ha den till husbåt.

Vi hade "Zaritsa" i 39 år. Det var lång tid med en båt.



VARVENS HISTORIA PÅ HÄLSÖ



Hälsö. Båttvarvet och ångbåtsbryggan.



Petters Varv – kommunens äldsta

Janne Pettersson startade det första varvet på Hälsö. Det blev också det första varvet i kommunen. Det berättas att han tidigare bedrev varvsverksamhet i Marstrand på Ringens Varv tillsammans med två bröder. En dag år 1876 seglade han med västlig vind till Hälsö. Han gick i land och träffade några fiskare och frågade: "Behöver ni en smed här?" Han fick ett jakande svar. Han återkom och startade en smedja som sedan utvecklades till varv.

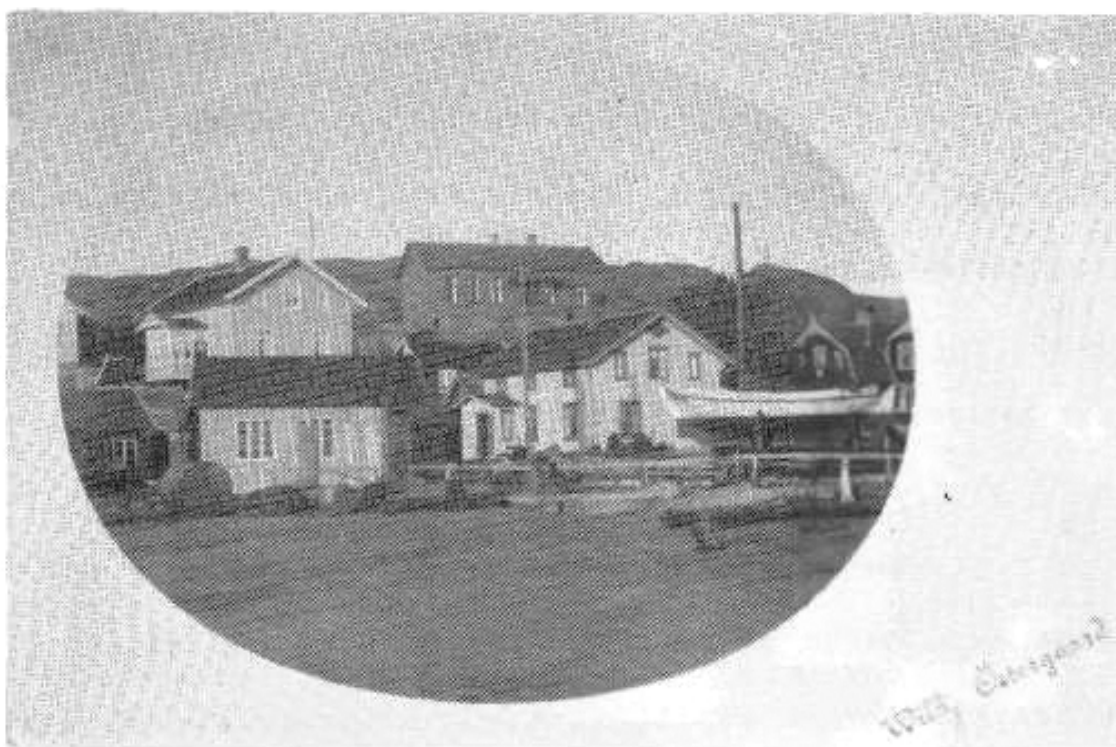
Janne Pettersson kom under sin tid som båtbyggare på Hälsö att ansvara för byggandet av uppemot tusen båtar av mindre storlek för fisket. Det byggdes flera åt gången av arbetslag som flyttade mellan de olika varven på kusten - ett slags löpandebandsprincip. Dessa arbetslag utvecklade en enorm yrkesskicklighet i sitt sätt att utforma ett skrov i klink.



*"Behöver ni en smed här",
frågade Janne Pettersson
och slog sig ner på Hälsö.*

*Janne Pettersson t.h. på
bilden, 1920-talet.*

Janne Pettersson avled 1936. Hans bostadshus finns ännu kvar. Det byggdes ursprungligen av virke från en skuta, vars namn var "Margareta", som förlist utanför Bolleskären.



Janne Petterssons boningshus mitt på bilden. Framför en båt uppdragen på slipen och till vänster verkstad och smedja.

Sonen gick i faderns fotspår

Petter Pettersson övertog varvet efter sin far 1926. Varvet omfattade då sliper med tre mindre byggnader: en snickarbod med spantplan, en byggnad för mekanisk verksamhet som montering och svarvning m.m. samt en smedja. Smedjan betydde särskilt mycket för ett varv under denna tid. Förutom all bult tillverkades allt utrustningsmaterial i järn på varvet. Samtliga byggnader var uppförda på trästomme och klädsel var 1 tums virke med lock. Uppvärmningsmöjligheter saknades helt.

Båtmodeller

Petter Pettersson, "Petter" som han vanligtvis kallades, var en mycket skicklig yrkesman som båtbyggare. Han hade lärt yrket av sin far och sedan utvecklat sina kunskaper. Han kunde konsten att göra en båtmodell i trä i 1/16 skala. Sedan modellen sågats ut i lika många delar som antalet spant, gjorde ett utslag i mindre skala med ett antal diagonaler. Detta utslag fick sedan ligga till grund för ett utslag i naturlig storlek. Att sedan från detta utslag göra mallar, var ett arbete som krävde stor insikt, så att utslaget blev jämnt och spanten fick rätt storlek och jämnhet i enlighet med modellen. Att arbeta fram ett spantutslag och mallar var ett arbete som tog minst ett par veckor för två man. Detta viktiga arbete utfördes efter Petter av sonen Per och Olle Johansson.

Ny epok i fiskebåtsbyggandets historia

Under mitten av 1920-talet hade mindre båtar börjat byggas på kravell. Tidigare hade samtliga båtar byggts på klink med roder på akterstäven. Man kan påstå att år 1927 startade en ny epok i båtbyggandets historia. De blev större, byggdes av kraftigare ekvirke och fick kryssarakter med rodret mera skyddat under akterstäven. Båtarna kunde med detta byggsätt bl.a. utrustas med kraftigare motorer.

Motorinsättningar vid varvet utfördes av resemontörer från Skandiavarvet i Lysekil då det gällde "Lysekilare". För övriga motorinsättningar fanns montörer som arbetade på olika varv i Bohuslän.

Båtbyggare arbeta för högtryck

Utdrag ur intervju med Petter Pettersson i Ny Tid, tisdagen den 1 september 1942.

De bohuslänska båtbyggarna arbeta för högtryck för att tillfredsställa efterfrågan på fiskebåtar. För fyra år sedan fanns det bara fyra varv på västkusten, som byggde fiskebåtar, nu finns det tolv ...

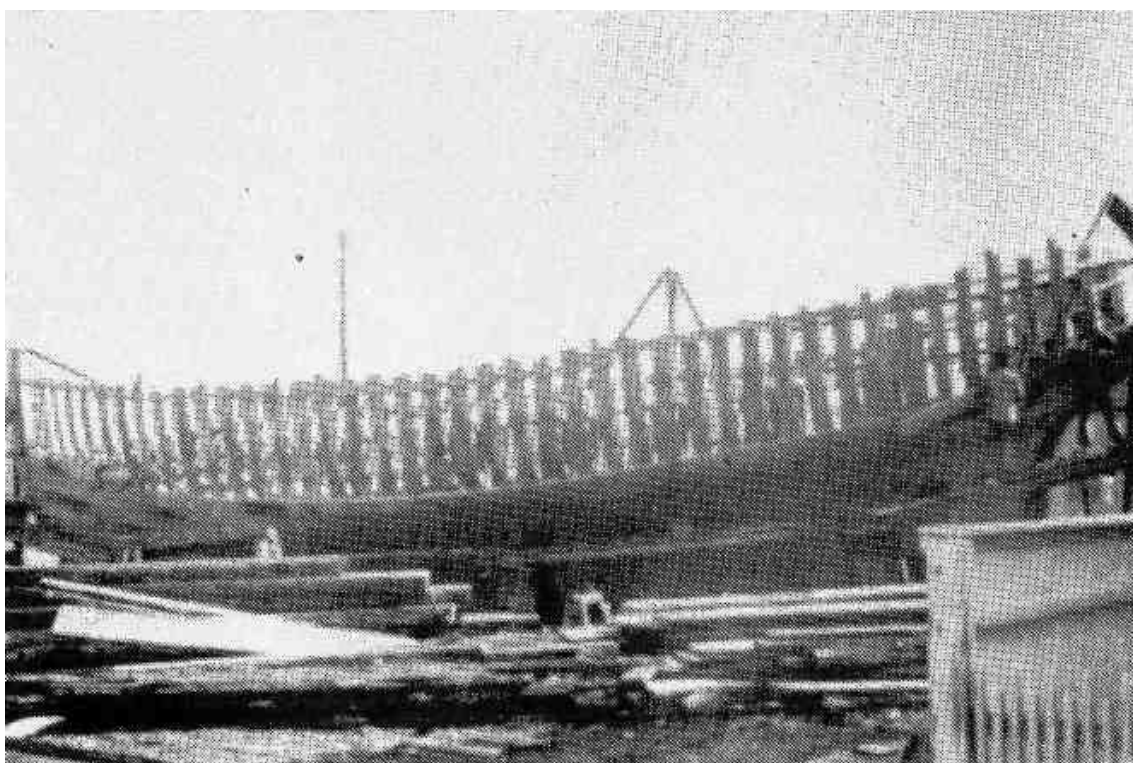
... Vill man veta hur en modern bohuslänsk fiskebåt kommer till, då reser man till Hälsö i Göteborgs norra skärgård och där träffar man Petter Pettersson, som vet allt om fiskebåtsbyggen ...



Petter med sina mannar sittande på ekstockarna framför "Berit" Öckerö. Stående fr.v: Alrik Andersson, Julius Karlsson, Asmund Johansson, Per Pettersson, Gunnar Hansson, Karl Johansson, Martin Johansson. Sittande fr.v.: "Potatishandlaren", Arvid Berndtsson, Hjalmar Johansson, Olle Johansson, Ivar Johansson, Petter Pettersson, Valfrid Johansson, Sven Karlsson, Lille- Kalle (Karl Andersson).

Bastanta don i fiskebåtarna

Spant, bordläggning och garnering är av ek. Till spanten tar vi helst krokigt vuxen ek, berättar Petter Pettersson. Det blir starkast. Två fyra och en kvart tum tjocka och sju tum breda plankor fogas ihop till ett spant. Mellan varje spant är sex tums avstånd. Till bordläggning använder vi två och en halv tum tjocka ekplankor, och garneringen - det är den som bildar "innerväggen" i skrovet - är lika tjock som bordläggningen.

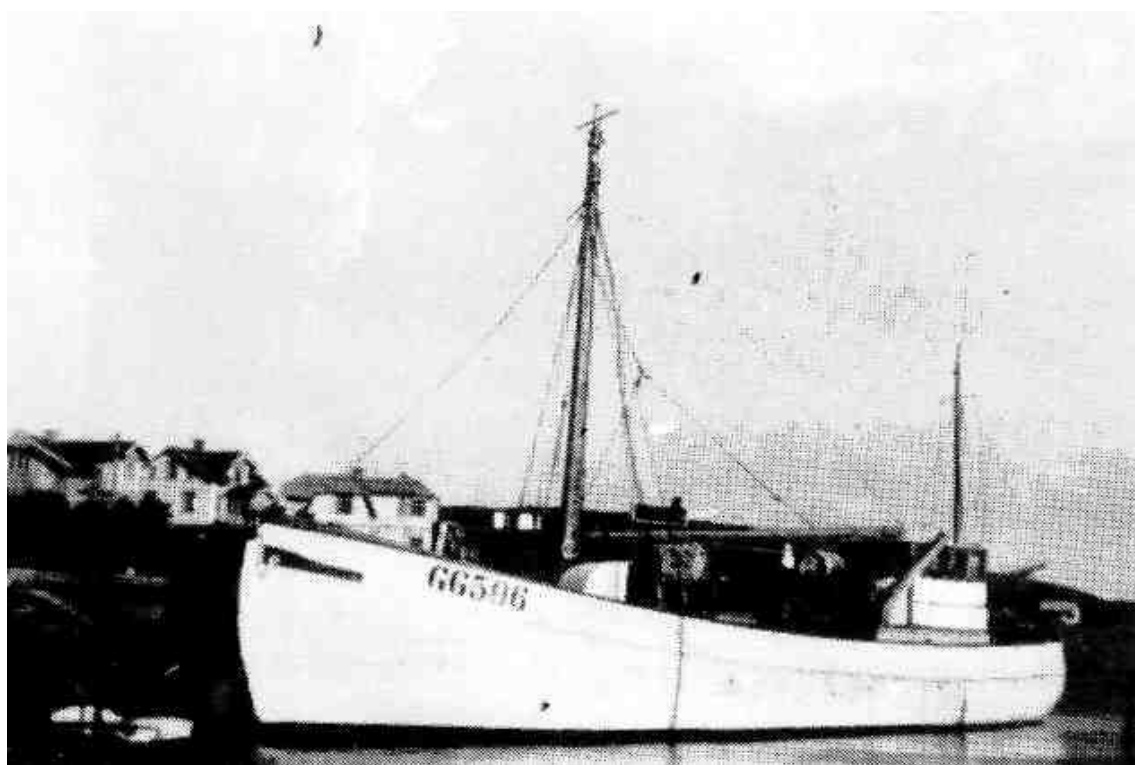


Spant resta för bordläggning.

Bord, spant och garnering får alltså en sammanlagd tjocklek av femton tum eller omkring 37 centimeter. En sådan båt tål mycket. Den tål nästan allt utom människornas förstörelseredskap.

Petter Pettersson är av gammal båtbyggarsläkt. Hans far, Janne Pettersson, började bygga båtar 1876. Han hann bygga över 1000 båtar under sin livstid. Petter började i yrket som ung pojke. Sedan han övertog varvet på Hälsö efter fadern, det var år 1926, har han byggt 150 båtar, mest större fiskebåtar. Han har två pojkar, som ska överta varvet och uppehålla släktens traditioner.

Förr i tiden byggdes fiskebåtarna på klink, berättar herr Pettersson. Det var först omkring 1910-12 som man i större utsträckning började använda kravellbyggnadstekniken och denna är nu allena rådande. De klinkbyggda båtarna byggdes på fri hand, utan mallar. De gamla båtbyggarna fick också stå och såga de grova ekplankorna för hand, nu sågas de på bandsåg och hyvlas på maskinhyvel.



"Västerled" Öckerö byggd på Petters Varv, 1940-talet.

Fisken ligger i "isskåp"

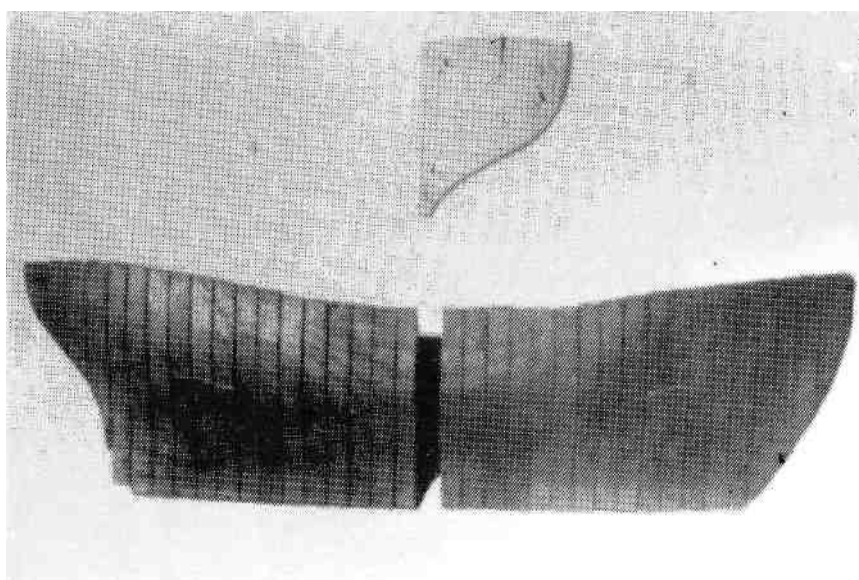
Det är också en väldig skillnad på fiskebåtarnas inredning nu och förr. De moderna fiskebåtarna ha värmeledning - t.o.m. i styrhytten och maskinrummet - rinnande vatten, tvättställ, WC, penteri, och skansen, ja den är som en liten salong. Till komforten hör också en ljuspunkt för varje koj. Sammanlagt är det mellan 40-50 ljuspunkter i en fiskebåt.

Dessutom finns radiopejling och radio. Anordningarna för fiskens förvaring är väsentligt förbättrade. I lastrummets mitt finns bingar för fisken och runtomkring är plats för is. Fisken kommer att ligga som i ett isskåp.

Alla fiskebåtar bygges numera efter Havsfiskeföreningens reglemente och byggena kontrolleras av en särskild besiktningsman. Det är i huvudsak denne, som båtbyggaren har att göra med under byggets gång. Fiskaren, båtbeställaren, låter mera sällan höra av sig. Han vet, att det blir ett ordentligt arbete. Vid beställningen har ju fiskarna sina individuella önskemål. Jag skär upp en spantmodell, som vi tittar på tillsammans. En kanske vill ha mera "språng", en annan lite rakare. Så har man olika önskemål om skansarnas storlek. Ännu är det ingen, som vågat sig på att bygga efter de typer, som experimenterades fram vid Statens skeppsprovvningsanstalt. Man är rädd för att de blir för smäckra och ger för lite utrymme ombord. På de senaste åren har dock bredden på båtarna minskats med en halv fot.

Ont om yrkeskunnigt folk

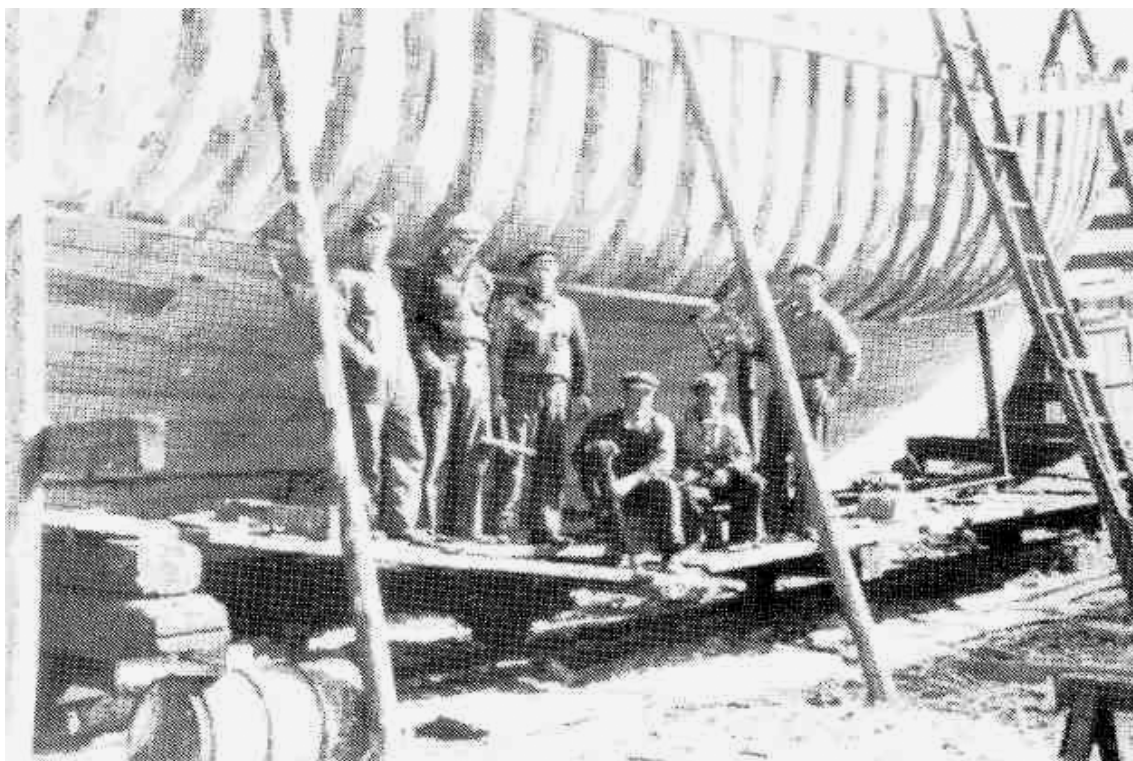
- Det är ont om yrkeskunnigt folk numera. De gamla båtbyggarna har gått bort och ungdomen har inte lärt sig yrket i någon vidare utsträckning. Jag har tolv man i arbete på en båt, var och en med sin speciella uppgift.



Båtmodell i skala 1/16.

Det blir en stunds åskådningsundervisning ute vid nybygget på slipen. Spanten är resta och man har hunnit ungefär halvvägs med bordläggningen. Ett lag arbetar på ömse sidor om båten. Det är en man som slutjusterar spanten med hjälp av en skarvyxa. Det är ett ytterst noggrant arbete. Med hjälp av en bräda ritas sedan en mall för borden, som sågas ut och basas i en bastrumma, där de får ligga ett par timmar. För att ett bord ska passa precis måste det dock justeras. Man fäster det med hjälp av skruvtvingar vid spanten på den plats där det skall sitta och ritas sedan efter det undre bordet, varefter man lossar bordet och hugger efter denna linje. Nu ligger bordet precis som det skall och sedan det borrarats spikas det fast vid spanten. Två man går längs efter skrovet och slå i spiken med långskaftade släggor. Det sjunger i skrovet när de med några få slag slå i

de grova femtumsspiken, och de slår sällan fel. Borden sluter emellertid inte alldeles tätt när de är färdigspikade. Det skall vara plats för drev emellan. Drevaren, 61-årige Albin Andersson, arbetar med fenomenal hastighet åtminstone förefaller det en lekman så när han ser på. 150 kilo drev går åt till en båt.



Bordfyllargänget, 1930-tal. Fr.v.: Karl Johansson, Arvid Andersson, Albin Andersson, Olle Johansson, Knut Andersson, Per Pettersson.

- Den sista båten vi byggde, den var 72 fot, tog två månader att få färdig, annars brukar vi beräkna två och en halv månader, säger herr Pettersson. Jag har redan levererat tre fiskebåtar i år och har fyra på beställning. Samma dag en båt går i sjön, sträckes kölen till en ny. Vi gör båten fullt färdig på slipen, det är bara en del smådetaljer kvar sedan den kommit i sjön. Vi ska också börja sätta in motorer själva nu.

Vi komma att tala om priserna. Båtarna har väl blivit dyrare, de som allting annat?

- Jo, och inte så lite heller. En 65-fots båt, som före kriget kostade 22 000 kr utan motor, kostar nu 43 250 kr.

- Det är nära 100 procents förhöjning ...

- Ja, men virkespriset har höjts ännu mer. Förut kostade eken 2:15-2:20 per kubikfot. Nu kostar den ända upp till 10 kr. Den mesta eken får vi från Visingsö, som har landets finaste ekbestånd ... (T. F.)

Avskrift

av

bokslut för år 1937 för Peter Peterssens Båtbyggeri, Hålsö.

Vinst & Förlust Konto.

Förluster:

Omkostnade	Konto	2.026:23
Löners	"	21.895:76
Hyrers	"	52:08
Inventarie	"	161:30
Matkostnade	"	5.278:--
Kapital	"	7.584:42

Kroner 36.997:79

Vinster:

Intresse	Konto	192:21
Båtbyggeri	"	36.804:58

Kroner 36.997:79

Balans Konto.

Tillgångar:

den 1/1 1937.

den 31/12 1937.

Kassa	Konto	138:46
Båtbyggeri	"	4.500:--
Inventarie	"	1.405:38
Festighets	"	12.900:--
Div. Debitörers	"	14.727:--
Bytesbåtars	"	12.800:--
Bank	"	7.265:86
Låne	"	650:--
Temt	"	4.500:--

Kroner 58.886:70

		272:71
		14.450:--
		1.244:08
		12.900:--
		9000:--
		13.600:--
		8.318:71
		--:--
		4.500:--

Kroner 64.285:50

Skulder:

den 1/1 1937.

den 31/12 1937.

Egna Accepters	Konto	10.665:01
Div. Krediterers	"	19.215:28
Kapital	"	29.006:41

Kroner 58.886:70

		10.215:81
		18.679:19
		35.390:50

Kroner 64.285:50

...ätt avskrivet intyga:

R. Dahlén

H. Johansson

Bokslut för år 1937 för Petter Petterssens båtbyggeri, Hålsö.

B Å T K O N T R A K T.

Jag Peter Peterson Hälsö åtager mig att till Herrar Job L. Zackrisson, Yngve A. Karlsson och Jan Åke Hilmer Zackrisson bygga och leverera en fiskebåt med s.k. kryssarakter till ett pris av:

~~XXXXXXXXXXXXXXXX~~ sextontusensexhundra kr./16.600:-kr.

Båtens längd 58 fot mellan stävar, bredd $19\frac{1}{2}$ fot och djup $9\frac{1}{2}$ fot. Båten bygges efter de nyasta bestämmelserna.

Bordläggning 2 tums ek, de två övre gångarna $2\frac{1}{2}$ tum, rangårdar 2 tum, $1\frac{1}{2}$ på övre gången. $1\frac{1}{2}$ tum och $\frac{3}{8}$ på räckets, ovanpå räckets $\frac{3}{4}$ X $\frac{1}{4}$ tum. 2 st. master med nödiga rundholt samt klyverbom. *1/4 däcksbil*

Inrede i skans efter båtägarnas egen önskan. Tvättställ med kakel. Lastrummet inredes med två isbingar.

Bjälkar av ek med två fots mellanrum. Däck $2\frac{1}{2}$ tum $4\frac{1}{2}$ tum prima furu. Brädgångens höjd 30 tum. Motorkappens höjd efter beställarens egen önskan. Allt smide utom understa rodersmidet samt hjärtstocken galvaniseras. Båten drives och målas. Styrhytt, skylejt, ock nergång. 1 st. Svehborgspump med länsrör, kopparhuv över motorn, rökhatt och luft-huv med flänsrör. Dubbla skandäck. 1 st. styrmaskin med ratt av trä.

Betalningsvillkor: 3,000:- kr. 1 sept. 1937. återstoden när fiskerilånet utfaller år 1938. Båten levereras de sista dagarna i december 1937.

Hälsö den 19 maj 1937.

Peter Peterson
.....

Med detta kontrakt förklara vi oss nöjda.

Job. Leonard. Zackrisson
.....
Yngve. A. Karlsson. Karlsson.
.....
Jan. Åke. Hilmer. Zackrisson

Båtkontrakt mellan Petter Pettersson och Job Zachrisson, sonen Hilmer Zachrisson och Yngve Karlsson, Hälsö. Båtens namn blev sedermera GG 675 "Svealand I" av Hälsö.

Skarvyxa och drevjärn

Utdrag ur en intervju med Per Pettersson, Olle Johansson och Gunnar Hansson gjord av Ingegerd Rönnbäck.

Per Pettersson övertog tillsammans med sin bror Torsten Petters Varv 1951. De arbetade precis som de anställda med allting på varvet. Per kom efter hand mera in på modellsnickeriet och Torsten på maskin. År 1962 såldes varvet till Bergs som också övertog hela personalen. Per Pettersson blev då arbetsledare för snickeriet och Torsten jobbade även här med motorer.

Olle Johansson kom från Tegneby socken på Orust. Han började på Petters varv i januari 1929.



Per Pettersson (t.v.) i samtal med Oskar Johansson och Allan Johansson (Oskars son).

Gunnar Hansson kom från Morlanda socken på Orust till Hälsö 1931. Båda träffade sina blivande fruar och stannade kvar här. Olle arbetade i 30 år och Gunnar i ca 20 år på Petters Varv. De blev mycket skickliga båtbyggare, virtuoser med sina redskap skarvyxa och drevjärn ...

Vilka var era arbetsuppgifter på varvet?

Gunnar: Det var allting ... vi var med om allting ...

Per: Gunnar var specialist på att hugga "runnhult" (master, bommar och gaffel) och Olle var timmerman helt enkelt, båtbyggare. Han kunde allt.

Gunnar: Jag höll på med inredningen också, nedgången till skansen och rummet. Det var inrett i bingar. De fiskade ju på England och då lade de fisken i bingar. Det var en massa bräder som gick åt till det. Rummet skulle delas upp i meterlånga fack som inte fick vara för höga. Men Olle han var den finaste snickare som fanns här då ...

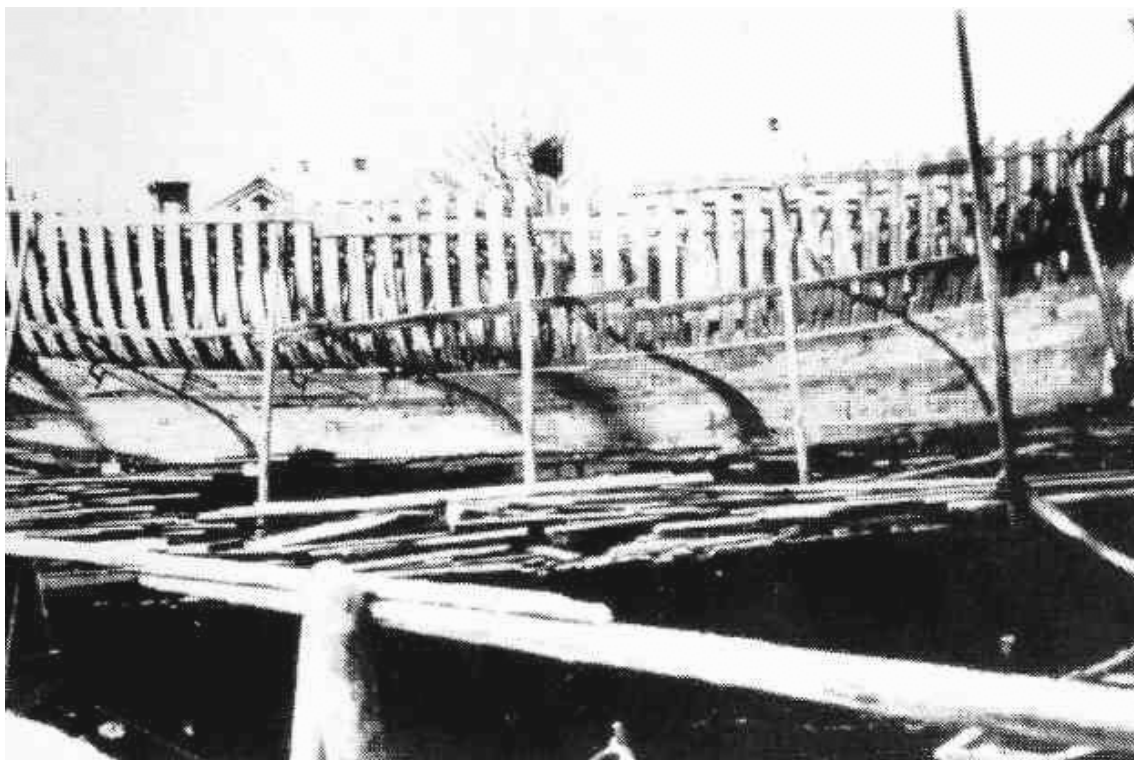
Arbetade ni tillsammans hela tiden?

Gunnar: Nja, ibland arbetade man ihop med den ene ibland med den andre. Vi hjälptes åt med allting. Men Olle och jag skarvhögg ihop en hel del.

Hur gick det till?

Olle: Spanten var ju runda och de skulle planas till för bordet var ju slätt. Det skulle passa till precis. Det var noga. Sen skulle man få fason på det på andra hållet också - "tura" kallades det. Det skulle sluta till åt båda hållen. Man hade en lång list som man lade över. Så följde man spant efter spant och såg efter att det slöt tätt. Vi hade bara skarvyxa till det. Det var som en potatishacka ungefär ... Så högg vi spant efter spant

allt eftersom borden fylldes i. Det var inge latmansgöra precis. Det gällde att se till att det var färdighugget tills de andra kom med det basade bordet. Det var tre gubbar som satte fast bordet och så skulle jag hinna undan innan de kom med nästa. Det var en man som skarvhögg och tre som satte dit bordet på varje sida. Så vi var åtta som höll på då ... Det tog väl en tio dagar att bordfylla.

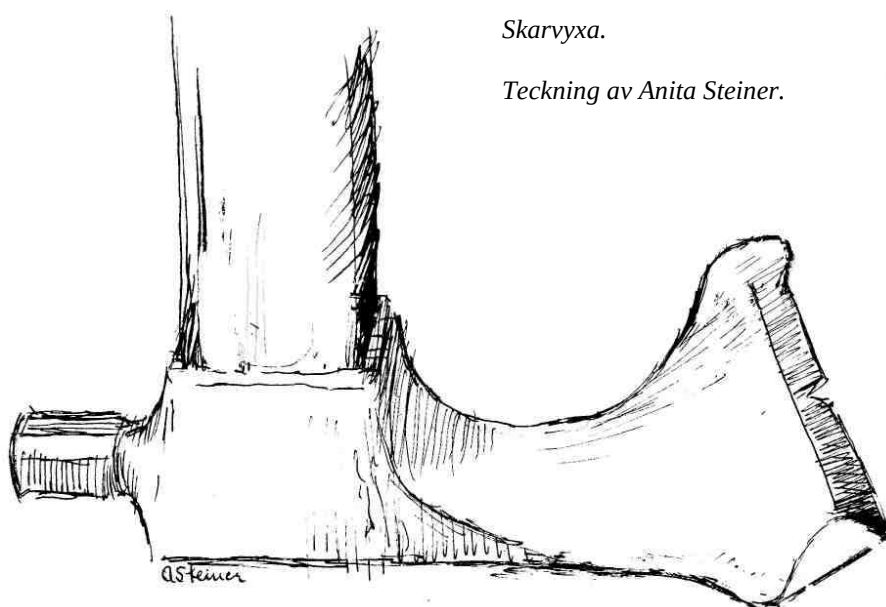


Bordfyllning pågår. Långa lister fastsatta över spanten.

Per: På sommaren när eken var torr och hård så var det ett straffarbete att skarvhugga egentligen. Det var så hårt så ...

Gunnar: Men det var fina grejor de där skarvyxorna som fanns. De görs inte längre ... Det var en gubbe i Hjärtum som gjorde yxorna förr. Det blev billigare om man hade skaftet med sig. Ja har två stycken kvar fortfarande ... Men det var arbetsamt att gå med armarna högt hela tiden. Så fick man böja sig bakåt samtidigt och åt sidorna och sedan ligga på knä när man kom längre ner.

Man låg på knä första bordet, så gick man med böjda knän andra bordet, sen började det bli ganska bra tredje bordet, fjärde bordet kunde man stå rak, sen fick man ta en tomlåda eller något till femte bordet osv.

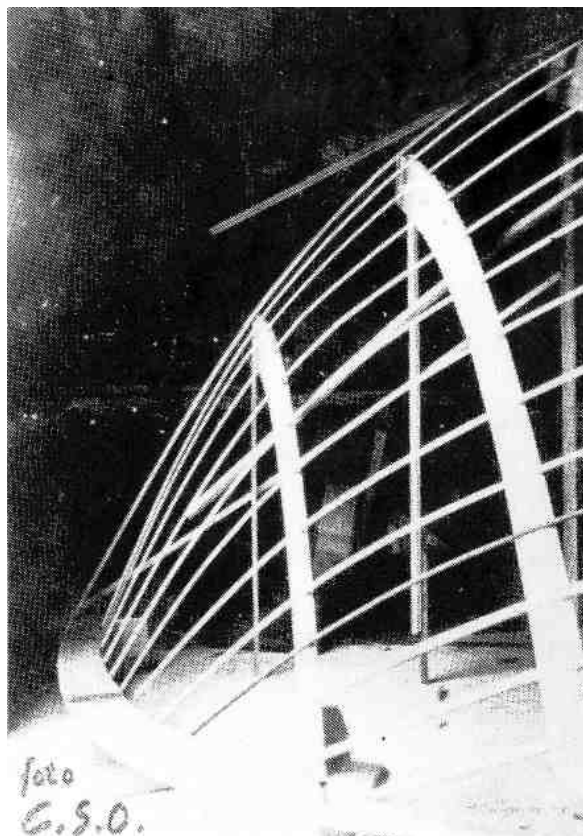


Skarvyxa.

Teckning av Anita Steiner.

Byggde ni efter ritningar?

Per: Nej, vi byggde bara efter modell. Pappa högg ut en modell i 1/16 skala. Sen sågades den i sektioner som spanten skulle vara. Så ritade man ut på golvet, diagonalerna på varje spant - fem, sex diagonaler på varje spant. Det var Olle specialist på att slå ut de här måtten på golvet. Så gjordes mallar efter det. Så högg vi ut spanten för hand - två man på varje sida och bar ut dem och lade dem på var sin stuv. Sen när vi skulle resa hade vi en sax och en talja som vi lyfte med och satte dem i lod efter kölen. Så hade vi brädor som vi häktade fast dem på både på sidorna och i mitten - mittrits. I kölen fanns också en mittrits. Och så var det noga med vinklarna. Ibland fick man ändra efter hand. Det kunde vara plankor som var skeva ...

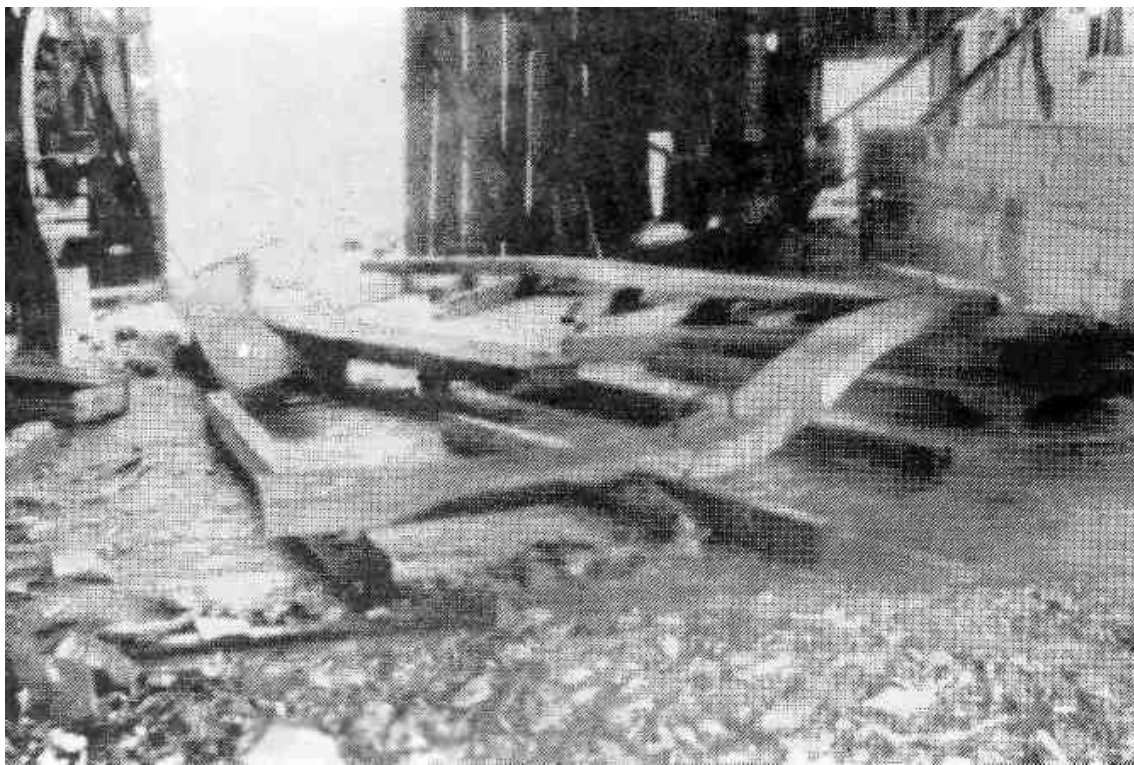


Utslag för aktern. Mall.

Hur många var ni på varvet?

Per: Det varierade mellan 12-20 man. Vi fick göra ett uppehåll under kriget 1940-41. Då byggde pappa småbåtar - jullar och annat ... Sen fick vi en beställning 1941 och det började röra på sig igen. Vi byggde väl en 8-9 båtar om året. 1945-47 byggde vi båtar till Island. De var ju mycket större så då blev det inte så många. Så gjorde ju det nya reglementet sitt till. Byggena skulle kontrolleras och då tog det längre tid.

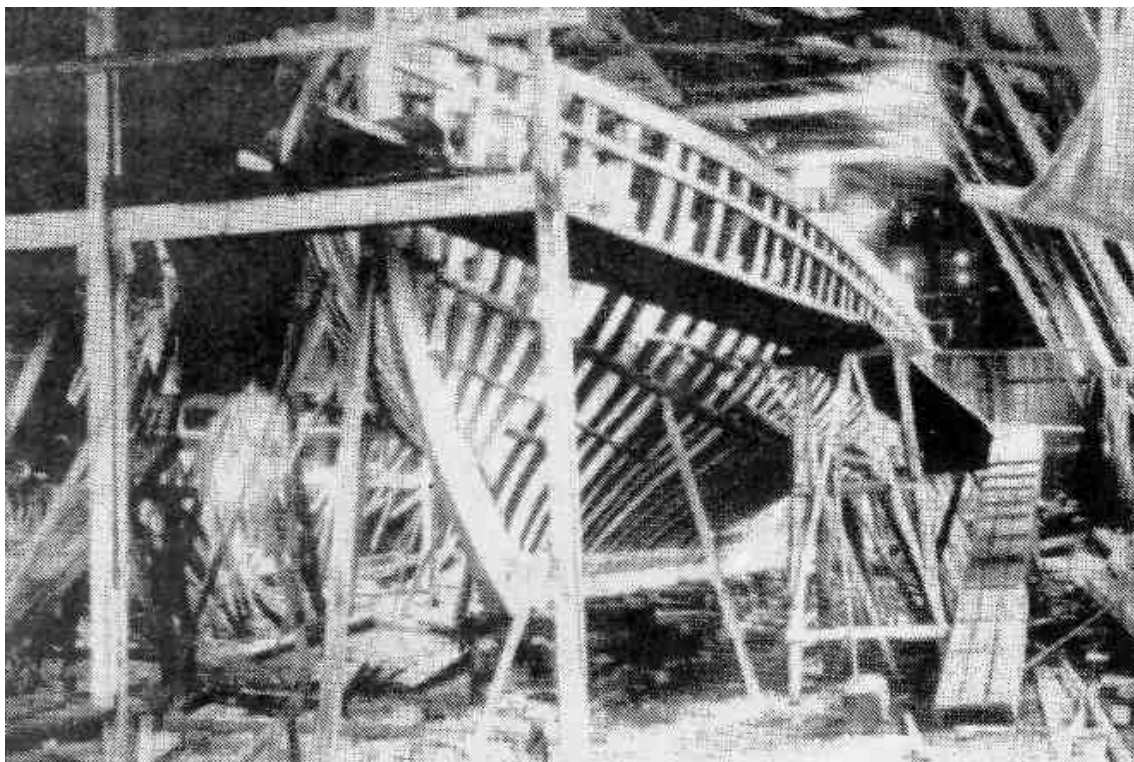
Fram till slutet av 1940-talet gjorde vi allting för hand men sen när båtarna blev större fick vi luftmaskiner, vi spikade med luft och fick en elektrisk hyvel. Men skarvhuggningen gick inte att göra med maskin ...



Spanten högs ut för hand i verkstaden.



Spanten bars ut och lades i stavar på planen framför Janne Petterssons boningshus.



Spant resta mot mittrits och med arbetsställningar runt om.



Skrutvting sätts fast.

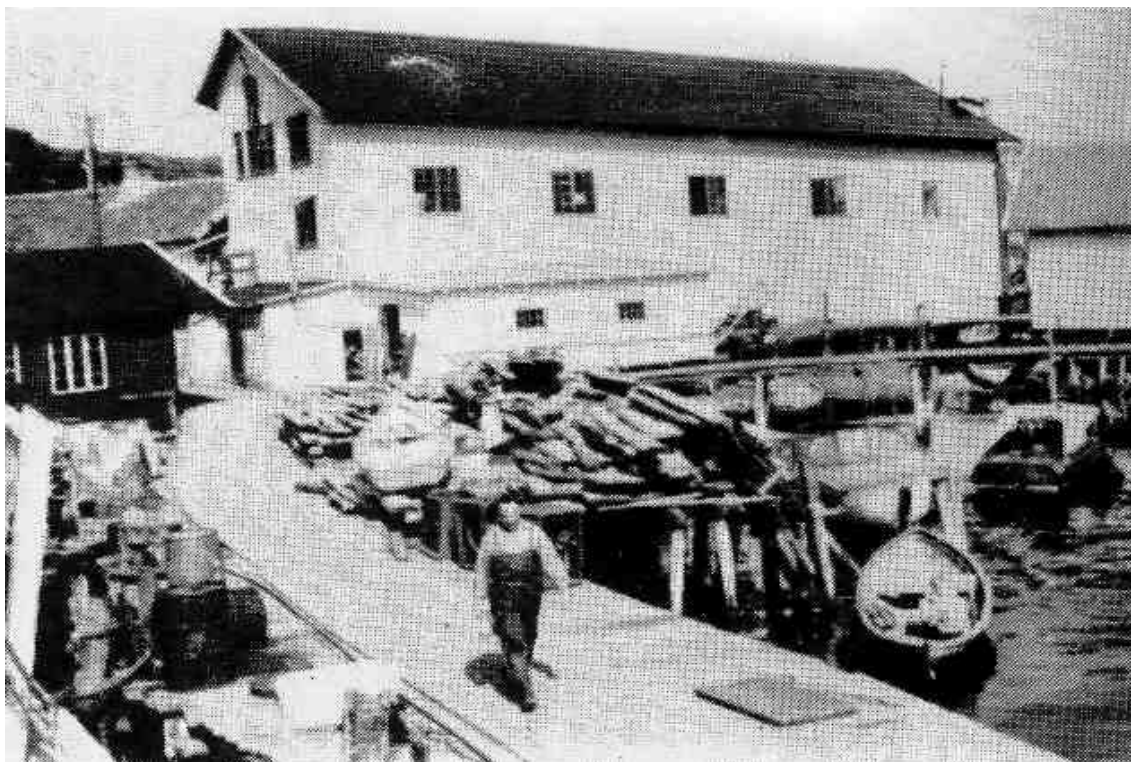
Arbetade ni utomhus?

Olle: Ja, fram tills 1945 då vi fick båthuset. Det var islänningarna som krävde att båtar-na skulle byggas inomhus. Innan vi fick båthuset så gick vi hem till frukost, middag och kafferast. Vi jobbade tio timmar om dagen - började kl. 07:00 och slutade kl. 17:00. Det fanns dagar då man fick byta kläder både på frukost och middag. Och så höll fruarna hemma på att torka kläder ... Man kunde inte ha så mycket på sig för man svettades så.

På vintern var det ju kallt men det gick inte att ha något på händerna för då kunde man inte jobba. Fast det var värst med fötterna. Man frös alltid om fötterna.



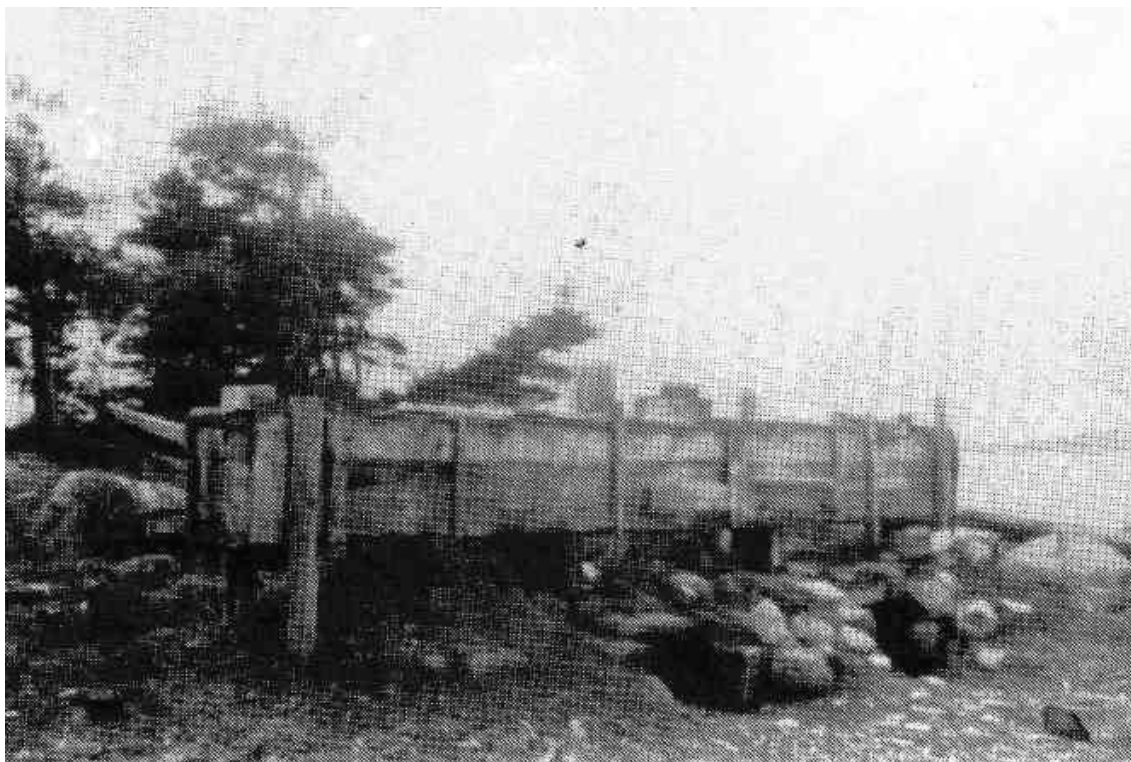
Minsvepare, fiskebåt ombyggd åt marinen under kriget.



Båthuset som byggdes 1945 då islänningarna skulle byggas.

Hur gick basningen till?

Gunnar: Man eldade i en panna och värmde vatten så man fick ånga. Så ledde man in ångan i en avlång låda som var tilltäppt i ena ändan. Sen satte man säckar för i andra ändan då man fört in plankan. Det var småpojkar som nyss börjat på varvet som fick elda baspannan. Den skulle vara klar för basning kl. 07:00 så de fick börja vid 5-tiden på morgonen. Först skulle de ju samla ihop ved till pannan - det var spillved från varvet. Sen bar de vatten i spannar eller kar från brunnen. Det tog mellan en halv och en timme att basa en stock. Dels berodde det på hur tjock den var, dels på hur bra lärlingen kunde elda ...

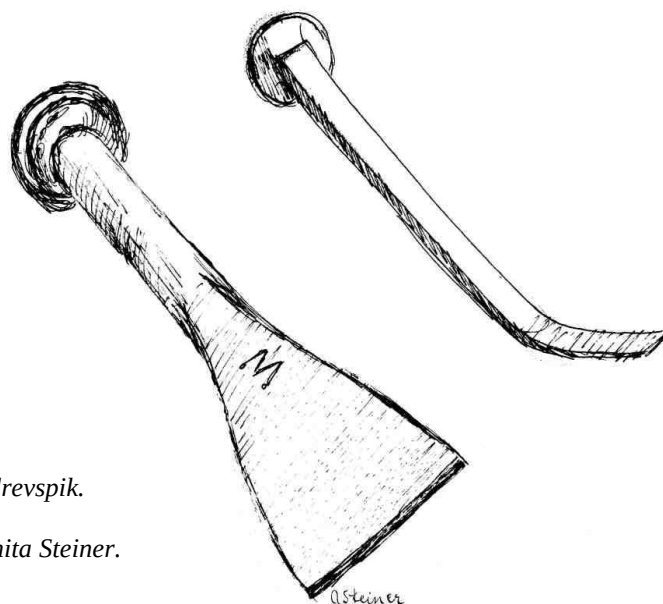


Bastrumma.

Drivningen var väl också ett speciellt jobb?

Olle: Ja, de första åren kom det resande drivare som åkte från ställe till ställe men på senare år drevade jag en hel del. Man hade hampetåg som man bredde ut och drog isär. Så snodde man ihop det till en tjock tråd som man slog in mellan borden med drevhammare och drevjärn. Det var tjärad hampa som användes. Man rullade det innan det skulle drivas in.

Hampa kunde man få tag i hos segelmakare. De tog vara på gamla stumpar av de grova liken till storseglet då de reparerade segel. Så trasslade de upp det och sålde som drevtåg. Drevtåget kilades fast i nätet, sömmen mellan borden, det skulle vara tätt inne och lite öppning utåt.



Drevjárn och drevspik.

Teckning av Anita Steiner.

Drevjärnen hade olika namn allt efter storlek - det var påsättarjárn, mellanrabb och rabb. Påsättarjärnet var det tunnaste, rabben det grövsta. Till båtar byggda på klink hade man också drevspik. Drevhammaren var en trähammare med järnringar runt ändarna så träet inte skulle fläka sig. Så var det instucket proppar av hårdare trä i den. Man fick akta sig så man inte slog fel. Då åkte skinnet av ... Men då tog man isoleringsband och satte ihop det igen. Så fick isoleringsbandet sitta en 8-14 dagar sen var det läkt igen.

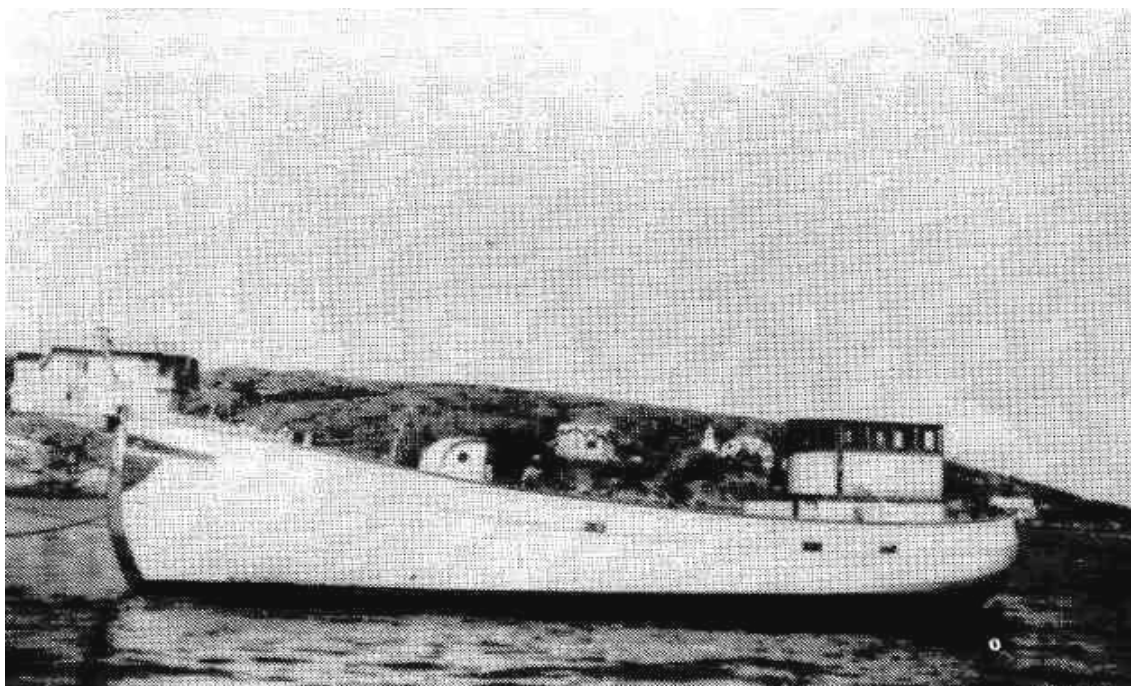


Torsten Pettersson.

Karl i Bovik fick alltid torrsprickor i fingrarna. Han tog en stor nål som skomakare har och beckrisp (skomakartråd) och sydde ihop sprickorna. Sen jobbade han med det veckovis tills det hade gått ihop igen. Han var hård Kalle ...

Du Per och din bror Torsten fick lära er båtbyggaryrket tidigt av er far, Petter?

Per: Ja, vi fick ju börja "dra bälgen" tidigt, redan innan vi slutade skolan. Om en inte drog bälgen riktigt så fick en sina åthutningar. Det var ju noga med att det blev lagom med luft i hässjorna så det gick inte an att man försökte titta ut genom fönstret i smedjan inte ... Sen blev det ju att man lärde sig gamla rutiner, hur man tog fram en modell och så vidare. Vi arbetade aldrig efter ritningar. Det var ögonmättet och erfarenheten som gällde ... Det skulle ju "tura" som man säger. Varje varv hade sina typer av båtar. Man kan se på båtarna var de är byggda. Det är svårt att beskriva hur men det syns på spring, förstävar och klysbrädor ...



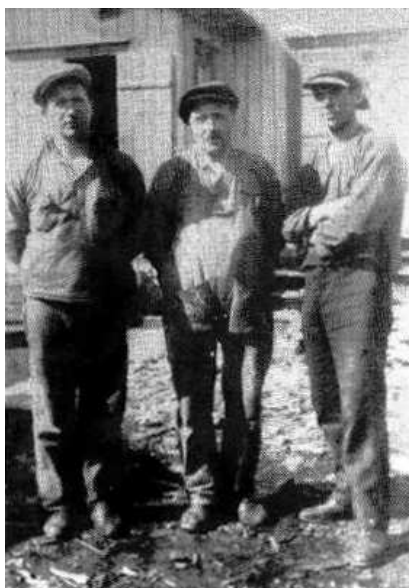
Båt med Petters Varvs speciella linjer, sjösatt för motorinsättning.

Minnesglimtar från Petters Varv

av Eisten Sjödell

Petter Pettersson rekryterade oftast sitt folk från Orust och Tjörn. De blev fast anställda med timlön. Det var i början av 1930-talet, som dessa mycket duktiga båtbyggare lockades till Hälsö. Jag minns flera av de äldre som tidigare arbetat på varv på Orust och Marstrand. Det var Pettersson, "Kula" kallad, Kalle som gick under namnet "Lille-Kalle", Otto från Tjörn blev "Tjörbo-Otto". Många fick namn efter sitt yrke som t.ex. "Drivare-Josef" och "Smed-Kalle".

Samtidigt med dessa äldre båtbyggare kom även yngre flyttande från Orust. Det var Olle Johansson, Martin Johansson, Gunnar Hansson samt Arvid Arvidsson, som kom från Älvängen. Samtliga blev gifta och bosatta på Hälsö. Mycket tidigt kom Karl Johansson med sonen Asmund som flyttade med hela familjen och bosatte sig i Bovik på Björkö. De båda kom att kallas Karl och Asmund i Bovik.



Fr.v.: Olle Johansson, Axel

"Kula" Pettersson och Martin

Johansson, 1930-talet.

1929 – ett märkesår i varvets historia

Den första båten från stapeln detta år var "Mode" som byggdes till Högen, 52 fot lång med 75 hkr motor. Därefter kom "Äling" till Hälsö, 54 fot lång; "Gitana" till Björkö, "Zaima" till Hälsö och "Noimy" till Öckerö. Samtliga erhöll motor av märket Bolinder med 75 hkr (utom "Gitana" som fick en "Lysekilare"). En 75:a Bolinder kom att bli en klassisk motor som sattes in i ett stort antal fiskebåtar under trettioalet.

År 1929 blev ett märkesår i flera avseenden. Vintern blev mycket kall och lång. Det blev fullständigt stopp på all sjöfart och därmed stora svårigheter med varuleveranser till varven och hushållen.

Fiskebåten "Erene" hade byggts under slutet av 1928 och var klar för motorinsättning i början av januari 1929. På grund av isen fick motorn transporteras från Göteborg med kanonbåten "Svensksund". Det var något av en sensation när detta förhållandevis stora fartyg lade till vid iskanten och hissade ner motorn och gods på kanten till rännen. Flera hästar anlitas för att transportera godset in till land. En häst var Martin Nilssons "Jänta", en kom från Björkö. När motorn kommit i land återstod att med enkla taljor lyfta ombord motordelarna i nybygget. Vissa delar var mycket tunga, inte minst motorramen som vägde runt ett ton.

"Lille-Kalle" gjorde luftfärd

Vid lyftet av den tunga motorn råkade "Lille-Kalle" fastna i en tälja och drogs med upp i luften. Han kom så högt att han kunde se korna på gårdet på sin hemö Tjörn. Vid fallet skadade "Lille-Kalle" foten och stortån så att "Karlsson på Björkö" måste hämtas till

Hälsö för att dra fot och tå i led igen. Transporten av "Karlsson på Björkö" skedde över isen och plattteka fick anlitas över isrännan.

Julius Karlsson har berättat att det var Olle Johansson som hämtade "doktor". "Karlsson på Björkö", som han allmänt kallades, var en ofta anlita man när det gällde att rätta till leder i armar och ben. Enligt uppgift var han helt självlärd. Hans skicklighet var vida omtalad och när provinsialläkare Harald Ljunggren hade misslyckats med rygg och leder gick man till "Karlsson" för att få hjälp. Vid ledsador som uppstod vid fotbollsmatcher var "Karlsson" den givne "idrottsläkaren". Hans arvode översteg aldrig 3 kr.

Båtbygge – rent hantverk

Julius Karlsson var Hälsöbo. Han började redan som 14-åring hos Janne Pettersson och arbetade sedan hela sitt yrkesverksamma liv där. Som alla andra på den tiden fick han börja med att följa yrkesmännen för att se, lära och iakttaga. Julius kom att bli en mycket skicklig yrkesman. Liksom många andra blev han specialist på vissa uppgifter. Ett påtagligt bevis för dessa varvsarbetares yrkeskunskap är att många av båtarna som byggdes då fortfarande idag utnyttjas i aktivt fiske.

Båtbyggeriet var ett rent hantverk. Ända fram till 1938 gjordes allt för hand, endast en bandsåg fanns. Först detta år köpte Petter en rikthyvel. Den kom att betyda mycket och underlättade arbetet i hög grad.

"Beatrice" av Knippla

Ett intressant båtbygge vid Petters varv var "Beatrice" av Knippla. Det var den hittills största båten som byggts. Den mätte 78 fot i längd och 22 fot i bredd. Båten byggdes i

en högre klass beroende på sin storlek; med grövre spant och bordläggning. Detta stora bygge krävde ytterligare kraftinsatser av de anställda eftersom allt blev grövre och tyngre. Jag minns att i stället för tre man i en bordfyllning fick vi vara fyra. Det var ett lag i varje sida som pressade varandra i snabbhet och skicklighet. Det var ett slit.

Först skulle bordet (ekplankan) hängas upp och sättas fast med skruvtvingar. Med "passare" (penndragare) skulle en lagom drevnot avpassas till det undre bordet. Därefter togs bordet ner för att i arbetsbänk bearbetas med yxa och hyvel. Efter detta skulle bordet på sin plats igen och sättas fast med 5 tums ekspik och bultar. Innan ekbordet var på plats skulle det basas i en bastrumma - kokas i ånga för att kunna böjas. Utan basning var det inte möjligt att få bordläggningen intill spanten. Särskilt svårt var det med bordfyllningen i de översta halsarna i aktern, som fordrade särskild basning. Ett arbete som fordrade stor kunnighet och insikt var att "skarvhugga". Det innebar att man med skarvyxa högg till spanten så att borden kom att ligga jämt intill spanten. Detta arbete var mycket viktigt för båtens styrka. Jag ser framför mig hur Olle Johansson och Gunnar Hansson med var sin yxa håller undan för bordfyllarna. Dessa båda yrkesmän hade kunnande, inte bara med skarvyxan. De båda hedersmännen kunde allt möjligt och kan fortfarande idag visa sina kunskaper trots sin höga ålder. Gunnar har passerat 85 och Olle är 75 år.

"Beatrice" blev ett mycket bra bygge. Men när båten var klar för sitt ändamål, med master och rigg på plats, bröt kriget ut. Om jag minns rätt så blev den inkallad till minsvepning. "Beatrice" av Knippla blev senare såld till Island.

"Göteborgs prima" – tjugo öre dosan

Jag blev mycket tidigt vän med samtliga hos Petters. Mitt barndomshem "Skäret" låg ju helt i anslutning till varvet. Från fem-sexårsåldern fick jag ofta gå ärenden till Ivars speceriaffär, som också låg strax intill, för att köpa dricka. Det var oftast på måndagar som törsten var svår. Ännu oftare gällde att köpa snus. Det förbrukades mycket av den varan. Jag minns att en dosa "Göteborgs prima" kostade mindre än 20 öre dosan.

Läringslön – 30 öre i timmen

Under april månad 1938 började jag min anställning som lärling hos Petters. Den första båt jag var med och byggde från början var "Judit" från Åstol. Den var cirka 60 fot lång och skrovet kostade cirka 20 000 kr. Motorn var två stycken 60 hkr Bolinder och kostade ungefär lika mycket. Sammanlagt fick man en fiskebåt för under 50 000 kr.

Lönen under denna tid var för en fullt utbildad båtbyggare 1 kr i timmen. Själv fick jag som lärling 30 öre i timmen. Det var en vanlig läringslön på varven det första året. Efter fyra år kunde man i bästa fall erhålla full betalning om man lärt sig yrket.

Båtar på "klink"

Hos Petter fick jag vara med om att bygga båtar på "klink" utan mallar. Det är bordens utformning som bestämmer båtens form. Petter var en mästare i detta hantverk. Genom att ta ut mer eller mindre på borden bestämde han båtens form.

Jag fick vara med om att bygga två snipor på mellan 17-18 fot och två något större jul-lar. En snipa byggde vi till "Bindes-Gustav" och en julle till "Mandus på Hea" (Heden).

Tungt arbete

Arbetstiden var 50 timmar i veckan. Arbetstakten var hög, det medgavs inte många "pustestunder". Det var liksom en tävlan att vara flitigast och bäst. Alla lyft gjordes för hand. Endast vid spantresning användes tälja. Arbetet var på flera sätt slitsamt och tungt. Ekvirke är tungt i sig och till båtar används grovt virke.

Det blev mycket klivande upp och ner på ställningar, som många gånger var bristfälligt byggda, och inte avpassade för rätt arbetsställning. Det är en helt ofattbar skillnad mellan arbetsmiljön på ett varv på denna tid och dagens arbetsplatser. Trots detta tunga och slitsamma arbete fanns det en känsla för att ta ansvar och göra sitt bästa. Jag har stor respekt för det kunnande som fanns t.ex. i att forma stora, grova ekstockar till välformade för- och akterstävar. En kunskap som jag tror har gått förlorad.



Eisten Sjödel jobbar med skansinredning.



GG 25 "Rönnskär" byggd på Petters Varv år 1960. Här uppdragen på slipen vid båthuset för reparation.

Båtar byggda på Petters Varv

Uppgifterna är hämtade ur en anteckningsbok förd av Olle Johansson, som själv varit med och byggt alla båtarna.

Reg. nr	Namn	Ort	Storlek	Motor	Årtal
GG 12	Mode	Högen	52 fot	75 hkr Bolinder	1929
GG 117	Äling	Hälsö	54 fot	75 hkr Bolinder	1929
GG 119	Gitana	Björkö	54 fot	80 hkr Skandia	1929
GG 129	Zaima	Hälsö	54 fot	75 hkr Bolinder	1929
GG 132	Nomy	Öckerö	54 fot	75 hkr Bolinder	1929
GG 137	Ethel	Öckerö	56 fot	75 hkr Bolinder	1930
GG 144	Dagny	Hönö	58 fot	75 hkr Bolinder	1930
GG 149	Iris	Öckerö	58 fot	75 hkr Bolinder	1930
GG 154	Nomy	Hönö	56 fot	75 hkr Bolinder	1930
GG 160	Svea	Donsö	48 fot	60 hkr Kostertyp	1931
GG 163	Yvonne	Knippla	53 fot	80 hkr Skandia	1931
GG 174	Majken	Rörö	38 fot	30 hkr Bolinder	1931
GG 177	Inis	Öckerö	60 fot	75 hkr Bolinder	1931
GG 182	Greta	Öckerö	55 fot	75 hkr Bolinder	1932
GG 186	Ansi	Hönö	58 fot	75 hkr Bolinder	1932
GG 189	Ragna	Öckerö	57 fot	90 hkr June Munktell	1931
GG 195	Normy	Hälsö	55 fot	90 hkr June Munktell	1931
GG 210	Gudrun	Donsö	55 fot	90 hkr June Munktell	1932
GG 638	Fridhem	Hälsö	57 fot	90 hkr June Munktell	1932
GG 211	Sidny	Donsö	55 fot	90 hkr June Munktell	
GG 216	Ella	Björkö	55 fot	90 hkr June Munktell	1932
GG 220	Marion	Hönö	42 fot	90 hkr June Munktell	
MD 452	Amona	Åstol	58 fot	90 hkr June Munktell	1932
GG 231	Randivåg	Hönö	58 fot	90 hkr June Munktell	1932
GG 235	Valona	Knippla	55 fot	90 hkr June Munktell	1932
GG 244	Florence	Hönö	60 fot	90 hkr June Munktell	
GG 252	Helgoland	Knippla	60 fot	90 hkr June Munktell	
GG 257	Sonja	Korsberget	32 fot	20 hkr Bolinder	
LL 160	Lillian	Hasselösund	60 fot	90 hkr June Munktell	
GG 160	Tabor	Hönö	63 fot	150 hkr Munktell 2-cyl.	
GG 273	Bris	Hälsö	52 fot	75 hkr June Munktell	
GG 286	Bohuslän	Hönö	67 fot	130 hkr June Munktell	
GG 290	Danafjord	Fiskebäck	60 fot	90 hkr June Munktell	
GG 292	Ruth	Öckerö	61 fot	90 hkr Vikmans Norsk 2-cyl.	
GG 454	Banko	Donsö	50 fot	75 hkr June Munktell	
GG 313	Telus	Öckerö	65 fot	150 hkr June Munktell 2-cyl.	
GG 322	Savoy	Hönö	58 fot	90 hkr Munktell	1934
GG 340	Örnen	Asperö	32 fot	35 hkr Bolinder	

GG 345	Jann	Hönö	58 fot	90 hkr Munktell	
GG 327	Nordland	Björkö	60 fot	90 hkr Munktell	
GG 560	Nyland	Hönö	67 fot	130 hkr Munktell	
GG 357	Magne	Fiskebäck	53 fot	75 hkr Munktell	1934
MD 60	Värum	Gillholmen	32 fot	15 hkr Ideal	
GG 372	Sverige	Hönö	65 fot	130 hkr Munktell	
	Texako		45 fot	50 hkr Munktell	
GG 394	Berit	Öckerö	61 fot	90 hkr Munktell	
TG 127	Viking	Glommen	45 fot	60 hkr Munktell	
GG 415	Kapri	Näset	37 fot	40 hkr Skandia	
GG 414	Caspana	Hönö	65 fot	150 hkr Munktell 2-cyl.	1935
GG 474	Kapli	Knippla	54 fot	100 hkr Skandia 2-cyl.	
VG 37	Haland	Båtfjorden	46 fot	60 hkr Munktell	
GG 430	Bore	Fiskebäck	60 fot	90 hkr Munktell	
GG 490	Vingaland	Fiskebäck	60 fot	90 hkr Munktell	
GG 670	Sydland	Hönö	65 fot	150 hkr Munktell 2-cyl.	
VG 191	Vesta	Vendelsö	38 fot	40 hkr Seffle	
VG	Bertha	Träslöv	37 fot	40 hkr Munktell	
	John	Kornhall	29 fot	20 hkr Skandia	
GG 673	Sylvia	Vrångö	56 fot	90 hkr Munktell	
GG 457	Svea Drott		65 fot	150 hkr Munktell 2-cyl.	
GG 39	Aina	Hönö	24 fot	20 hkr Gullbrandsson	
GG 87	Fänrix	Hönö	33 fot	15 hkr Seffle	
	Ran	Hälsö	34 fot	20 hkr Ideal	
SD	Gull	Koster	46 fot	50 hkr Munktell	
VG 184	Falken	Träslövsläge	45 fot	50 hkr Munktell	
GG 497	Gullfors	Björkö	65 fot	130 hkr Skandia	
GG 620	Tudor	Fiskebäck	57 fot	90 hkr Munktell	
GG 514	Vestland	Styrsötången	60 fot	90 hkr Munktell	
GG 447	Vingafjord	Fotö	59 fot	120 hkr Munktell 2-cyl.	
GG 675	Svealand	Hälsö	58 fot	120 hkr Munktell 2-cyl.	
GG 217	Polaris	Björkö	66 fot	150 hkr Munktell 2-cyl.	
GG 45	Eyvind	Torslanda	32 fot	30 hkr Gullbrandsson	
MD 25	Judit	Åstol	59 fot	120 hkr Bolinder	1938
GG 55	Beatrice	Knippla	77 fot	200 hkr Munktell 2-cyl.	1938
GG 717	Gunnaren	Hönö	66 fot	200 hkr Munktell 2-cyl.	1939
GG 631	Vanadis	Björkö	61 fot	130 hkr Skandia 2-cyl.	
GG 617	Klipparen	Fiskebäck	62 fot	150 hkr Munktell 2-cyl.	
GG 58	Lyon	Fiskebäck	65 fot	150 hkr Munktell 2-cyl.	
GG 572	Hasterö	Hönö	65 fot	150 hkr Munktell 2-cyl.	
SD 91	Äran	Koster	45 fot	60 hkr Munktell	
GG 86	Viking	Knippla	65 fot	150 hkr Säffle	
GG 110	Lillian	Hönö	65 fot	150 hkr Munktell	
LL 160	Luxor	Hasselösund	61 fot	150 hkr Munktell	
	Våren	Fotö	29 fot	25 hkr Säffle	
GG 166	Svanland	Hönö	69 fot	200 hkr Munktell	
LL 975	Ymer	Gravarne	65 fot	150 hkr Munktell	
GG 207	Gotland	Hönö	72 fot	200 hkr Munktell	

GG 564	Roxen	Önnered	65 fot	150 hkr Munktell	
GG 147	Munktell	Styrsö	67 fot	200 hkr Munktell	
GG 143	Caprony	Fotö	65 fot	150 hkr Munktell	
LL 625	Hallaren	Hasselösund	65 fot	150 hkr Munktell	
GG	Saron	Hönö	65 fot	150 hkr Munktell	
GG 832	Dalafors	Fotö	65 fot	150 hkr Munktell	
GG 58	Zeland	Hönö	48 fot	150 hkr Munktell	
50-tons fiskebåt till Island					
EA 760	Bjarmi	Dalvik (IS)	75 fot		
RE 135	Viktoria	Reykavik	85 fot	78 ton	
	Valpor	Seglorfjord	85 fot	78 ton	
GG 506	Västerled	Öckerö	73 fot	180 hkr Bolinder	
GG 370	Carla	Hönö	73 fot	180 hkr Bolinder	
GG 247	Västervik	Fogdö	73 fot	200 hkr Munktell	
LL 827	Tistelön	Åstol	73 fot	180 hkr Bolinder	1947
GG 41	Polarö	Öckerö	73 fot	180 hkr Bolinder	
GG 240	Waillett	Hälsö	74 fot	200 hkr Bolinder	
GG 418	Lister	Knippla	73 fot	180 hkr Bolinder	
GG 200	Sandvik	Styrsö	64 fot	150 hkr Munktell	
GG 125	Maina	Öckerö	64 fot	120 hkr Bolinder	
GG 675	Svealand	Hälsö	73 fot	210 hkr Skandia	
GG 47	Böljaren	Fotö	78 fot	300 hkr Alpha Diesel	
GG 93	Capella	Knippla	74 fot	210 hkr Skandia	1950
GG 77	Falken	Fiskebäck	64 fot	150 hkr Skandia	
GG 932	Nyland	Hönö	72 fot	210 hkr Skandia	
GG 478	Santoy	Hönö	75 fot	210 hkr Skandia	1951
GG 683	Rön	Fiskebäck	78 fot	300 hkr Alpha Diesel	1955
VG 200	Hannes	Lods (IS)	70 fot	240 hkr Gama Diesel	1957
GG 507	Sarita	Hönö	80 fot	360 hkr Gama Diesel	1957
LL 591	Äran	Smögen	53 fot	185 hkr Penta Diesel	1959
LL 312	Vingarö	Skärhamn	78 fot	340 hkr MVM Diesel	
	Aquamarin	Skagen (DK)	82 fot	585 hkr Wälund	
GG 25	Rönnskär	Hälsö	55 fot	180 hkr Säffle 3-cyl.	1960
GG 207	Catania	Kungälv	84 fot		1962

GG 207 "Catania" var den sista båten som byggdes på Petters Varv. En islänning påbörjades och byggdes klar efter Bergs inköp av varvet.

Min far Gunnar Hansson

av Bengt Hansson

Axel Gunnar Hansson föddes den 23 juni 1896 i Hälleviksstrand på Orust. Redan sommaren 1910 började Gunnar sin fiskarbana ombord på den engelska kuttern "Coronilla" av Hälleviksstrand. "Coronilla" bedrev långafiske med backor på Shetlandsbankarna. Eftersom båten inte hade någon motor tog en fiskeresa cirka 3 månader. Det innebar att Gunnar kom för sent till konfirmationsundervisningen.

Sommaren 1911 var Gunnar med på fiskebåten "Bohus" på 44 fot, som dörjade makrill på Nordsjön. Från 1913 var Gunnar med på den seglande engelska kuttern "Mignonette" på 60 ton d.w.

De bedrev fraktfart på östersjöhamnarna under vintermånaderna och från midsommar till november dörjade de makrill på Nordsjön. Vid första världskrigets utbrott blev de "hemkörda" av svenska örlogsfartyget "Svensksund". Mellan 1916 och 1918 (460 dagar) gjorde Gunnar sin militärtjänst vid örlogsflottan som timmerman.

Gunnar kom till Hälsö första gången 1918 med kuttern "Anna" som ägdes av hans farbror. Under vintern 1918-19 var han med på vadfiske med fiskebåten "Magda". Han bodde under denna tid hos "Bons-Anders". Efter att under våren ha varit på fraktfart med kuttern "Vidar" av Edshultshall köpte han, tillsammans med några andra, fiskebåten "Polstjärnan" på 48 fot. Det var sommaren 1920. Hemmahamn var Hälleviksstrand. I slutet av 1931 såldes Polstjärnan i Hangesund i Norge.



Gunnar hade nu gift sig med Olly, född Olausson, från Hälsö och fått dottern Gunvor.

I slutet av april 1931 flyttade Gunnar till Hälsö, där han bodde i Ollys föräldrahem. Gunnar började nu hos Petter Pettersson som timmerman för 70 öre i timmen. Olly var kvar på Hälleviksstrand och skötte om sin svärfar som var sjuk. Gunnars första arbete hos Petters var montering av en pump på fiskebåten Majken av Rörö. Under en del av andra världskriget var arbetet nedlagt på Petters Varv. Under denna tid arbetade Gunnar med att uppföra försvarsanläggningar i skärgården (fortifikationen).

År 1942 började han fiska med "Ragna" av Öckerö, men efter första resan blev han inkallad till Malmberget i Lappland.

År 1946 byggde Gunnar sitt hus. Familjen hade utökats med tvillingarna Bengt och Arne. Gunnar fortsatte att fiska med "Ragna" fram till 1954 då han blev erbjuden plats

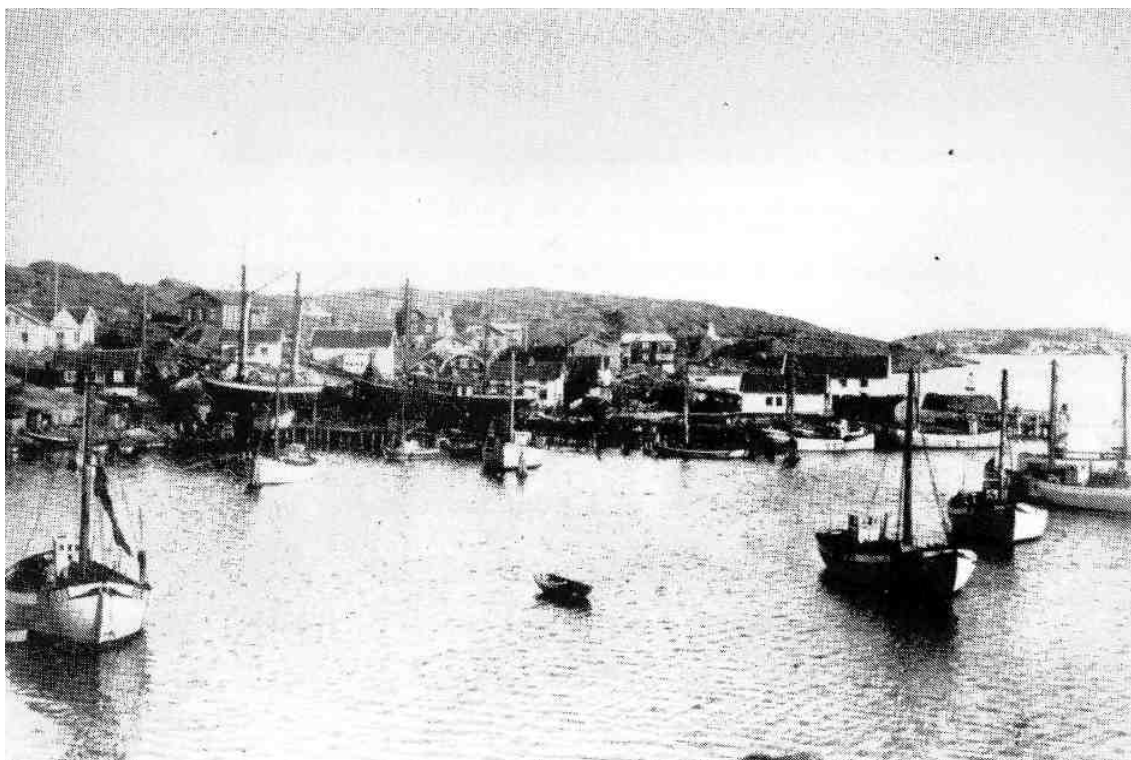
på fiskebåten "Svealand" av Hälsö, vilket han accepterade. På väg in till Egersund i Norge råkade "Svealand" ut för en brottsjö akterifrån, som förflyttade styrhytten. Gunnar, som stod i styrhytten, slungades mot ett skott så han knäckte flera revben. Han fick ta flyget hem. Det var Gunnars första flygtur. Trots skadan fann han den fantastisk. År 1955 slutade han på "Svealand" och Nordsjöfisket och började igen på Petters Varv där han stannade till 1965.

Gunnar var då 65 år gammal. Som pensionär har han skött upptag och vinterförvaring av fritidsbåtar i Hälsö hamn. På det sättet kom hans båtbyggarkunnande många till del. Efter 1980 har Gunnar endast sporadiskt hjälpt till med upptag av båtar (då ingen funntis som kunnat "köra kranen").

Gunnar blir 89 år i år (1985) och använder fortfarande dagligen sin cykel ...

J. W. Bergs Varv & Mek. Verkstad AB

Johan Wiktor Berg var född i Gesäters socken i Dalsland 1885. Han kom till Hälsö 1912 och verkade här till sin död 1952. Han gifte sig med Agnes Almqvist och de skaffade sig stor familj, fyra söner och 6 döttrar. Dessutom uppfostrade de brodern Gustavs barn; Olle, Inga och Eva. Gustav Berg dog i spanska sjukan 1918.



En Vänerskuta och en engelsk kutter står upptagna på slipen, medan delar av Hälsö fiskeflotta ligger förtöjda vid bojar och pålar i hamnen i Kwia. I bakgrunden syns Skäret med ångbåtsbryggan till höger på bilden (1920-talet).

J. W. Berg började som smed på Hälsö. Han hyrde in sig i Janne Petterssons smedja. I ett intilliggande sillmagasin, som byggdes om till smedja och mekanisk verkstad, fortsatte han sedan. J. W. jobbade ensam till att börja med, men hade fram till 1920-talet

hjälp av sina bröder Oskar, Gustav, Ernst och Harald som var anställda i olika omgångar.

Tändkulemotorn kom 1904

Fisket och fraktfarten var under stark utveckling. Den första tändkulemotorn kom 1904 och alla fiske- och fraktbåtar, både nya och gamla, försågs med motorer. Med motorena följde också motordrivna hjälpmedel, som vinschar, spel, block och dävertar för både fiske och fraktfart.

Sliptagning blev nödvändigt

Behovet av underhåll och reparationer växte. Sliptagning blev nödvändigt för att kunna utföra reparationer av propellrar roder, skador i botten på skroven m.m. och för att byta eller nyinstallera motor.

Varje båt skulle minst en gång per år torrsättas för bottenmålning. Den första slipen byggdes 1914 och den andra 1917. Inställningen var att man skulle kunna klara alla förekommande behov som uppstod med båtar och utrustning så fort som möjligt. Smedja och verkstad byggdes till och gav plats för flera arbetsmaskiner samt metallgjuteri.

Personal

Åren 1918-19 jobbade 10-12 man förutom J. W. Berg och en bokhållare, Nikander (uppgiften från en avlöningsbok). Det var svarvare John Sundberg och John Sjödel, montörerna Ernst Berg, Albin Ahlberg, Harald Berg och Axel Pettersson, smeden

Maurits Lunde, plåtslagaren Kalle Svensson, timmermännen Nicklas och Birger Nilsson samt O. Granqvist. Dykare med hjälpare var O. Abrahamsson och Carl Petter Ludvigsson.

Löner och arbetstider 1919

Man jobbade 10 timmar om dagen utom lördag (7,5) plus övertid ibland (totalt 57,5 timmar/vecka). Mest betalt hade svarvarmästare Sundberg med 1:65 kr/tim. Han körde 2 svarvar, den ena av större typ med stora arbetsstycken och långsamma skär. Den skötte sig själv långa stunder. För denna hade han 25 % tillägg. Från fredagen den 17 september 1919 t.o.m. torsdagen den 23 september hade han 57 timmar á 1:65 kr, 4 timmar övertid á 2:20 kr samt 50 timmar á 25 %; summa 122:50 kr. Lönerna varierade ner till 1:20 kr/tim. år 1919.

Varvet svällde – hus flyttades

Platsen där varvet hamnade var inte särskilt lämplig. Det var kanske inte meningen från början att det hela skulle utvecklas och svälla som det gjorde. När en av sliparna byggdes måste Carl Petter Ludvigssons hus flyttas till annan plats på ön. Backmans hus kom också i farozonen senare. Det var nog på tal att flytta varvet till någon annan plats med bättre utrymmen och utvecklingsmöjligheter, men svårigheten att flytta slipar, den anställda personalen, närheten till kunderna, isförhållanden m.m. gjorde att det aldrig blev något av. Den mekaniska verkstaden, som byggdes ut i flera omgångar, stod till slut på pålar i sjön.

Engelsk kutter blev varvsområde

På 1920-talet fick en gammal, engelsk kutter utöka området. Den halades upp på stranden så långt det gick, fylldes med vatten och sten för att inte flytta på sig, jämnades av och försågs med däck som samtidigt blev brygga. Kajplats fick man på köpet.

Omkring 1926 fick "Abenazar" av Köpenhamn gå samma väg utanför den tidigare sänkta kuttern. "Abenazar" var ett tremastat motorsegelfartyg, byggt i cement, under första världskriget. Den gjorde bara en last med potatis till England. Den köptes av Hasses Skeppsfournering och J. W. Berg. Hasses tog hand om riggen och J. W. det övriga. Motorn, 2 st. 40 hkr Bolinder, monterades in i en fiskebåt och skrovet blev sågverk.

Cementskutans förmast blev kranpelare

Det var den verkliga fullträffen, med maskineriet under däck och sågramen ovanför. Förmasten blev kranpelare med en lång bom som nådde vida omkring. Här lyftes och sågades många timmerstockar under årens lopp. Till varje nybygge gick åt 6-8000 kubikfot stock gånger 6 nybyggen per år. Det blir omkring 42 000 kubikfot. Räknar man som medeltal cirka 15 kubikfot per stock så blir det 2 800 stockar per år i närmare 40 år. Det blir 112 000 timmerstockar i ek, som gick igenom den gamla ramsågen. Från början var den 24 tum, dvs. en stock som var 24 tum kunde gå igenom. Detta räckte nu inte, utan ramen byggdes om till att klara stockar som var 40 tum (ca 1 meter i diameter).

Virke hämtades

Ek- och furutimmer köptes direkt av bönder och godsägare i Dalsland, Bohuslän, Västergötland och ibland även Småland, Skåne och Danmark. När träden var fällda åkte

man dit och apterade, dvs. märkte dem i lämpliga längder för att passa till olika delar i ett fiskebåtsskrov. Samtidigt mättes och stämplades stockarna. Timret transporterades per järnväg eller bil till Gullbergskajen i Göteborg, ibland även till Hjuvik, där det hämtades med fraktbåten "Billy". Virke hämtades också uppe i Götaälvdalen runt omkring Garn, Torskog och Göta.

Virkespråmar var lager

På senare år lastades timret i pråmar som bogserades till Hälsö. 5-6 pråmlaster fick utgöra lager och pråmen, med de för tillfället lämpliga stockarna, halades långsides med sågen på cementskutan. Sågarmästare under åren var "Jompa" Nilsson, Kalle Pettersson från Älvängen och morbror Johan Olsson, som kom från Lysekil.

Cementskutan slet sig

År 1929 gav sig cementskutan ut på en ofrivillig utflykt. I en storm med högt vatten slet den sina förtöjningar och gav sig iväg. Den fastnade turligt nog på "huvebön" utanför Hälsöfyren. Fiskarna på Hälsö, Björkö och Knippla ställde upp och 10 båtar drog den åter på plats där den ligger än. Cementa kringbyggdes med bryggor och man fick ytterligare kajmetrar.

Varvsområdet utvidgas ytterligare

I sjön söder om varvet utfylldes 1944 cirka 2300 kvm. En verkstadsbyggnad i sten om cirka 200 kvm byggdes i södra delen och inrymde gjuteri, svets och tunnplåtslageri. Sedan var det stopp. Det fanns inga möjligheter kvar för utvidgning av varvsområdet.

Propellertillverkning startades

Redan på 1920-talet kom egen produktion igång av motordelar, vinschar och annan utrustning. Motorerna hade på den tiden flera svaga punkter. Speciellt propellrarna stod inte pall. Tack vare metallgjuteriet kunde tiden för reparation nedbringas. Båten sliptogs på morgonen ena dagen, blad formades och göts samma dag. Nästa dag svarvades och monterades propellern och båten var åter i sjön på kvällen.

Det blev dyrt för fiskarna i längden att tappa propellerblad. En ny, bättre och robustare konstruktion togs fram och tillverkades. Gjutmästare Henning Eriksson hade fullt upp att göra från det han började på 1920-talet tills han gick i pension. Han göt varje dag. Ändå fick en del gjutning läggas ut på andra gjuterier.

Propellerreparation i sjön

Det hände ibland att skutor med last kom in med propellerhaveri. Den kunde inte sliptagas med last inne. För att slippa lossa lasten utfördes reparationen medan skutan låg i sjön. Rodret lyftes av, ett par vajersnaror lades om propellern, en man passade på med en träplugg och tätade när propellern med axel drogs ur båten. Efter reparationen monterades det hela i omvänd ordning på insidan utan dykarhjälp. Det svåraste var att på ett par, tre meters djup hitta hålet i hylsan. Med vattenkikare och besättningens hjälp gick det vägen.

Vinschar m.m. började tillverkas

Likadant var det med andra svaga detaljer. Nya slitstarkare och bättre fungerande delar konstruerades och tillverkades. Tillverkningen av egna konstruktioner kom igång och

utökades under 1920-talet. Det var snurrevadsvinschar med tåguppskjutningsmaskiner, trål, backe- och vadvinschar med utrustning som galgar, block m.m. En kombinerad spol- och läns pump blev en stor artikel. Främst snurrevadsbåtarna, som på somrarna fiskade i Nordsjön och landade i England, hade stor nytta av denna.

Motorbåten Lennart – den tidens ambulans

År 1927 beställde J. W. Berg en lustbåt, som det hette på den tiden, på Wilhelm Mobergs Varv, Färjenäs i Göteborg. Båten ritades av båtkonstruktör I. Mac Iversen (tidigare norrman) och byggdes av polsk ek i skrovet, mahognyöverbyggnad och "Oregon pine" i däck - 11 meter lång och 2,8 meter bred. Den gjorde 11 knop med en Elve halvdieselmotor. Orsaken till att denna båt anskaffades var de dåliga förbindelserna med fastlandet och för eventuella sjuktransporter. En sjuk på bår kunde tas direkt in i salongen och snabbt hem till dr. Ljunggren eller in till Göteborg. Det förekom även att dr. Ljunggren hämtades och kördes till den sjuke. Till båten byggdes ett båthus med portar, där den alltid låg skyddad och redo. Med "Lennart" bröts isoleringen. Snabba resor oavsett tid på dygnet kunde göras. Hos Moberg i Färjenäs kunde båten läggas och återhämtas då man skulle hem igen.

Båtbyggeriet startades

Åren 1927-28 startade båtbyggeriet. Mac Iversen ritade de första båtarna - 4 stycken fiskebåtar, 46 fot långa med roder akter om. Det var "Esther" Vrångö, "Esther" Strömstad, "Annie" Vrångö och "Vivan" Fotö.

År 1929 byggdes "Maina" Öckerö, den första båten med kryssarakt, även den ritad av Iversen. Sedan levererades "Evy" Hälsö. Båda var 54 fot långa med en 75 hkr Bolinder

1-cylinders motor. De utrustades med Bergs propeller, snurrevadsvinsch med skjutmaskin, spolpump, styrmaskin och all övrig utrustning från varvets egen tillverkning. Det var bara motorn, riggen och fiskeredskapen som inte tillverkades på varvet. Livbåten kom från Gustav Johansson på Orust.

"Maina" och "Evy" blev lite modifierade och var inte särskilt vackra båtar. Däremot var de fina sjöbåtar. Det sades att "Evy" i storm kunde ligga på Nordsjön med oskalkade luckor och osurrade delar som fanns på däck.

Teknisk hjälp anlätades

Det var kanske inte alltid så lätt för J. W. Berg, som inte hade någon teknisk utbildning, när nya konstruktioner skulle tas fram och tillverkas. Han hade i gengäld blick och känsla för hur en sak skulle se ut och därtill en inställning att allting var möjligt. Han skaffade fram den hjälp som behövdes med ritningar och beräkningar av en ung ingenjör som hette Rydén. Denne Rydén blev sedermera chef och ägare till Lundby Mekaniska i Göteborg. Lundby Mekaniska anlätades även i fortsättningen till speciella arbeten, som kugghjulsfräsning och annat då det körde ihop sig.

Modeller och ritningar

Gjutmodellen behövdes till alla detaljer som skulle gjutas. Tidigt träffade J. W. Berg modellsnickare Davidsson i Göteborg, som i fortsättningen tillverkade alla modeller.

År 1929 skickade J. W. Berg sin äldste son, Östen, för teknisk utbildning i Göteborg och Katrineholm och spädde sedan på med specialutbildning i fartygs- och propellerkonstruktion. J. W. Bergs inställning var att alla skulle arbeta så Östen fick arbeta på

varvet under dagarna. Rita fick han göra på kvällar och helger. Det blev dock ganska snart ett heltids-jobb att rita båtar, propellrar, vinschar m.m. som utvecklades hela tiden.

Eget elverk

Före 1929, då elströmmen kom, drogs via transmissioner alla svarvar, bormaskiner, kipphyvlar, fläktar i smedja och gjuteri samt träbandsåg av en tändkulemotor. Ett el-kraftverk i form av en 110-volts likströmgenerator levererade ström så att man hade elljus. En annan motor drog sliperspelet, en tredje ramsågen. Många motorer som under tiden blev för små för fiskarna såldes till lantbruk som inte hade elström för att dra tröskverk och andra maskiner.

Trogen sina leverantörer

Man var trogen de olika leverantörerna under årens lopp. Allt hyvlat virke; skivor och även däcksplank levererades av Josef Persson i Göteborg. Däcksplankan kom från Värmland eller Norrland. Det hyvlades med fas så att man fick en söm mellan plankorna lämplig för drivning.

Drivaren – en viktig yrkesman

På ett träbåtsvarv måste finnas drivare. Det var de som slog in bomullsgarn och tjärat hampdrev i alla nåt och skarvar i hela båten och beckade över. De var noga med att sömmen eller skarven hade rätt öppning. Den skulle vara tät inne och 1/8 tums öppning på utsidan annars fick vederbörande reda på vilken "vispesnickare" han var. Så det var till att skärpa sig. Det var ont om kunniga drivare och inga nya utbildades. På den tiden var yrkesstoltheten stor inom alla yrken och man behöll sin kunskap för sig själv. Vissa

var kanske lite avogt inställda till de yngre grabbarna, som de försökte driva med ibland. De skickades till förrådet att hämta "det stora ögonmåttet med kula på". J. W. Berg bekämpade detta genom att hos lämplig yrkesman överlämna den nyanställda lärlingen för att han skulle lära sig yrket så fort som möjligt.

Noga med kvaliteten på tjärdrevet

De första drivarna, bröderna Gustavsson, kom från Stocken på Orust och var kvar till 1930. Därefter kom Josef Olsson med sin far Johan Olsson och son Sven Olsson från Marstrand. En träbåt skulle drivas om vart tionde år egentligen. Båten skulle då först stå på land och torka om det skulle bli ett fullgott resultat. Om möjligt fick båten stå på land under semestern och var då klar att drivas då semestern var slut. De tre drivarna hade fullt upp, skötte sig själva och delade upp jobben sinsemellan. Det var noga med kvaliteten, speciellt med tjärdrevet. Inget köptes förrän Josef hade undersökt och godkänt provet. Leverantören lärde sig så småningom och försökte hålla en jämn och god kvalitet.

Engelska kuttrar inköptes

Almqvistarna, mina morbröder Richard, Torsten, Verner och Hjalmar kom från Flatön i mitten på 1920-talet. Även min morfar, Johan Almqvist, jobbade några år på varvet. Han kunde göra vad som helst och på lediga stunder var han urmakare. Pojkarna Almqvist blev alla skickliga och omtyckta mekaniker. Richard, som var äldst, sysslade med vinsch- och propellertillverkning. Han gick bort i unga år i en drunkningsolycka 1936. Torsten hade som ung grabb varit med på en engelsk kutter på makrilldörjefiske på Nordsjön. De engelska kuttrarna var begagnade segelfiskebåtar, som köptes in billigt till framför allt mellersta Bohuslän; Gullholmen, Mollösund, Hälleviksstrand, Fiskebäckskil

och flera andra platser däromkring. Engelsmännen hade börjat bygga stålbåtar med ångmaskiner (ångtrålare).

Kuttrarna fick motorer

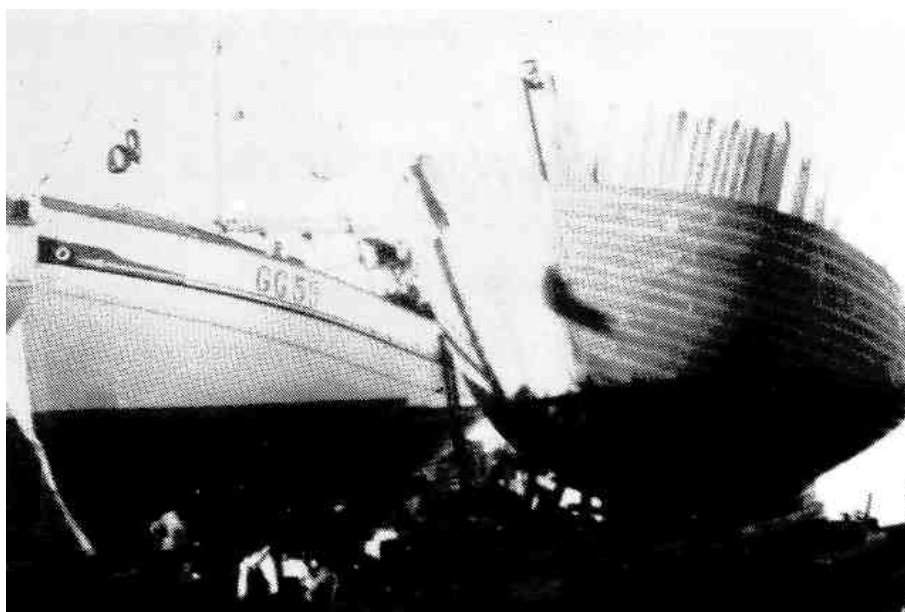
Från början av 1900-talet fram till 1925 utrustades de engelska kuttrarna med motorer och vinschar, riggades ner och lämpade en del av barlasten allt eftersom de började användas till storsjöfiske eller gick i kust- och Östersjöfraktfart. De var byggda i ek och fur som t.ex. "Lord Nelson", byggd i Grimsby 1885. De var 24,07 meter långa och 6,03 meter breda och var förhållandevis stora båtar i jämförelse med de svenska som byggdes under samma tid.

Montering av motor och propeller

Torsten Almqvist blev montör och monterade in motorer i båtarna (dock främst i nybyggna). Med en hjälpare, som oftast var en lärling, mättes motorn enligt ritning in på sin plats i skrovet. Propellern mättes in i propellerbrunnen. Man fick då ut en linje som skulle motsvara motorns och propellerns centrumlinje. Med en tvåtums navare (träborr) borrades ett hål genom akterstäv och hylsspant. Med långa borrhänger och ställbara stål svarvades hålet upp för att passa till propellerhylsan. En lina eller ståltråd spändes in i båten en bit framför där motorn skulle placeras och riktades in efter hålet i hylsan. Flyktbräder monterades och man fick motorns höjd och sidoläge fastställt. Detta jobb påbörjades så fort däckets var lagt för att motormonteringen skulle vara färdig när båten i övrigt var klar.

Lägga bäddar

Oskar Nilsson, son till Niklas Nilsson, var en mästare i att lägga bäddar (träfundamentet som motorn skulle stå på). Han kom och tillverkade bädden. När den var klar hade drivaren hunnit driva och tjära nybygget i botten. Samtidigt hade "Svetsar-Sven", Sven Pettersson som var Hälsögrabb, mallat och tillverkat bränsletankarna (som rymde 8000 liter brännolja). Dessutom skulle en smörjoljetank som rymde 2 kubikfot (cirka 400 liter) också vara med.



Sjösättning av nybygge.

Sjösättningen

Nu var det dags för sjösättning. Skrovet var byggt på en bädd med vagn vid sidan om slipen. Räls lades ut och med en vajertalja bak och en fram drogs med sliperspelet skrovet tvärs över på slipen och den kunde gå i sjön. Här var det Algot Pettersson, far till Sven, som ledde sjösättningsproceduren och såg till att allt klaffade. Detta jobb startades på morgonen för att vara klart på eftermiddagen. Dagen innan hade Algot, med

båten "Billy", hämtat motorn i Göteborg. Nybygget sjösattes, tankar och motorn i delar lastades ombord och nybygget sliptogs samma kväll så att allt var klart när gubbarna började dagen därpå.

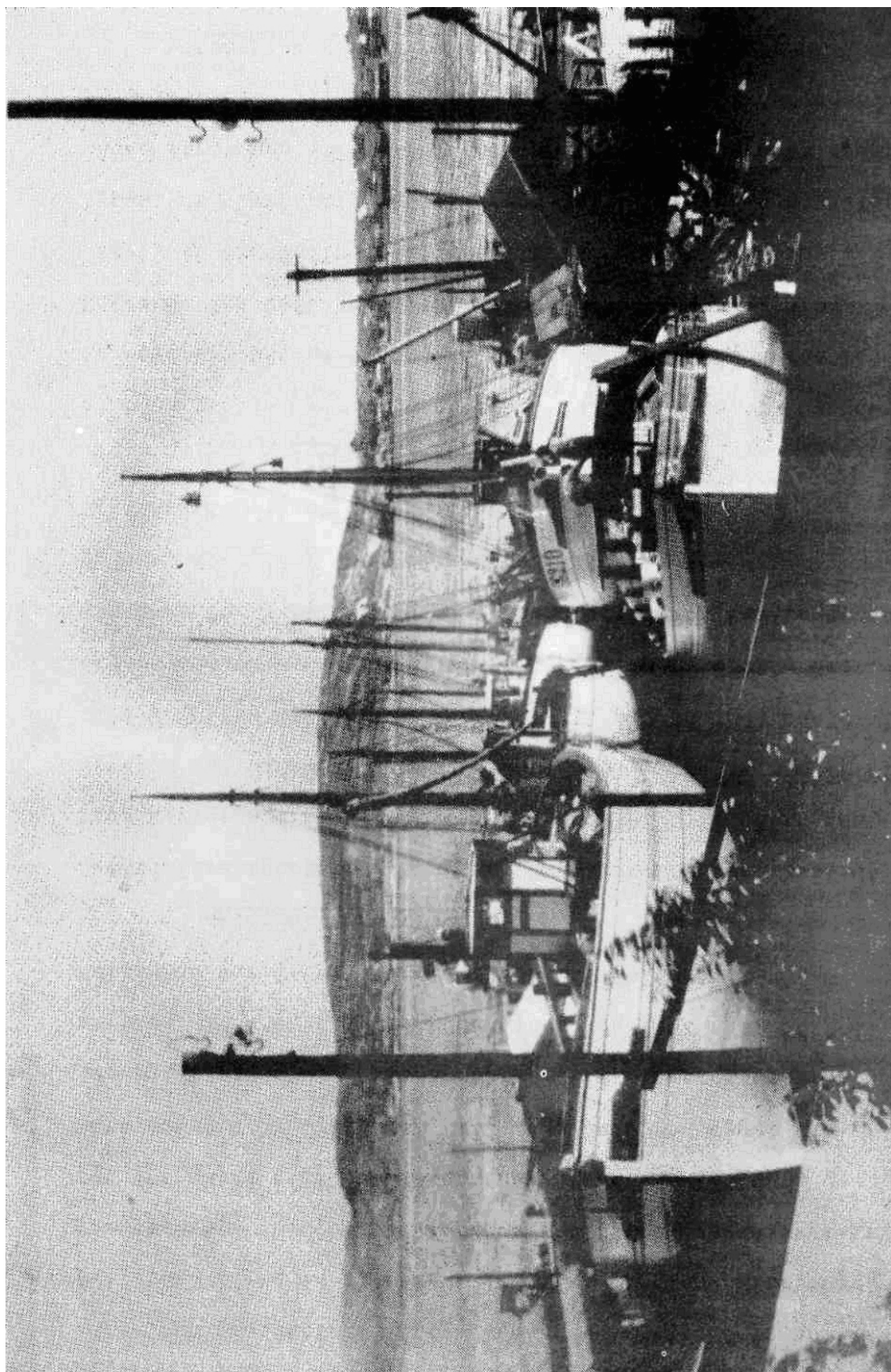
Erfarenheten en viktig kunskapskälla

Allan Ahlberg, son till Albin Ahlberg, såg till att tankarna var på plats och Torsten Almqvist med sin hjälpare kunde börja med motormonteringen. Motorns bottenplatta passades in för att ligga exakt i linje med hålet i hylsan. Man tog då hänsyn till att alla nybyggda träbåtar "sätter sig" något då den legat i sjön den första veckan. Av erfarenhet visste man hur mycket detta var. Hål borrades genom skrovet för bottenbultarna; för kranar, ventiler och utkastare för kyl-, läns- och spolvatten. Måtten lämnades in till smedjan. Bultarna, cirka 14 stycken i 1/4 tums grovlek i smidbar rundmässing, smiddes och försågs med stora, sneda skallar för att passa till bordläggningen.

Från starten av båtbyggeriet 1927-28 fram till 1935 hade man byggt och levererat ett 60-tal fiskebåtar. Ett år levererades 13 stycken. Storleken på fiskebåtarna hade ökat till 56 fot och motor-erna var 1-cylindriga 75 eller 120 hkr Bolinder.

Materialtransporter

Materialtransporterna ökade och Marstrandsbolaget, som då trafikerade norra skärgården, klarade inte att hålla den service som erfordrades. Leverantörerna körde ner materialet till Träpiren i Göteborg för vidarebefordran. Det hände allt oftare att båtarna inte kunde eller ville ta emot godset. J. W. Berg satte då, med stöd av handlaren Ivar Karlsson, in en egen fraktbåt (se vidare speciell del om Trafikaktiebolaget Öckerö Skärgård).



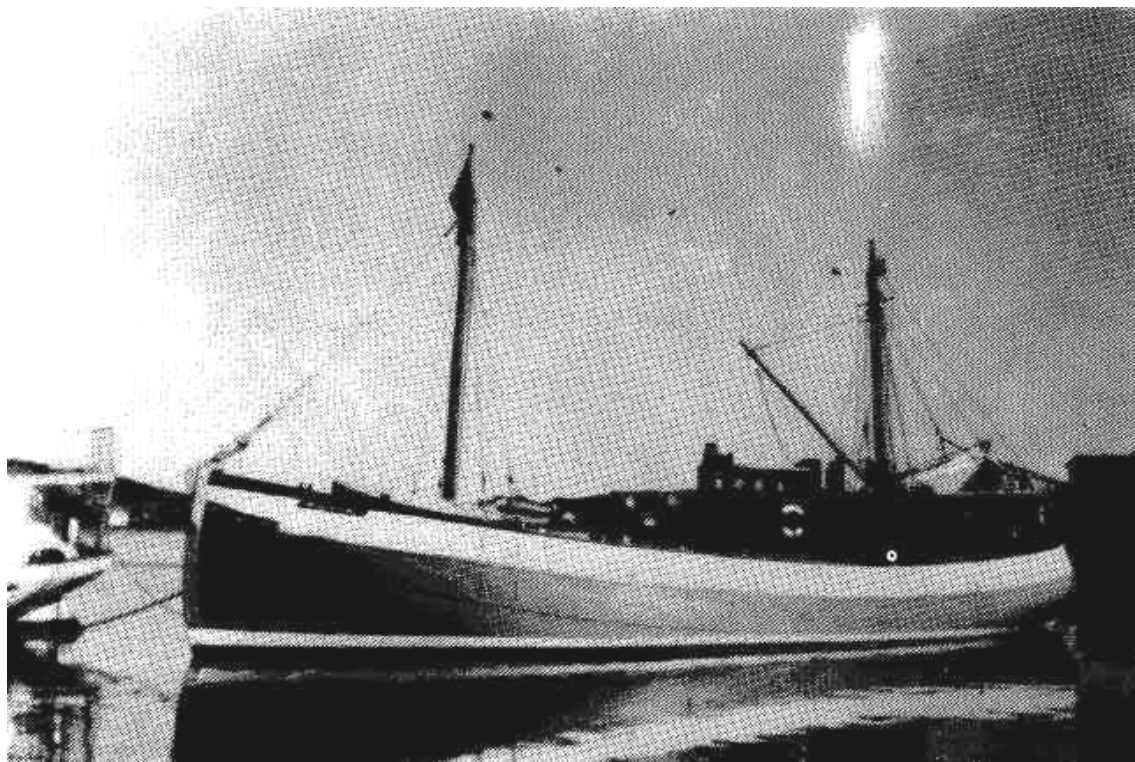
Tre nybyggen i olika stadier sida vid sida. De två till höger som är halvfärdiga är 43 fots till Halland.

Den halländska fiskebåten

Av båtarna som byggdes fram till 1935 ritades och byggdes en speciell båt på 43 fot av Östen Berg till fiskarna i Halland. Den hade kryssarakter och var utrustad med en 1-cylinders 45 hkr Bolinder samt en trålvinsch av den minsta typen. Man hann inte med att bygga alla båtarna själv utan några skrov beställdes i Risör, Norge, och utrustades sedan på Hälsö. Fram till 1939 hade man levererat 102 nybyggen.

Båtarna växte och motorerna blev starkare

Efter 1935 växte båtarna för att 1939 ha en längd av 67 fot. Då krävdes större motorer. Oftast installerades 2 stycken 75 hkr Bolinder, alltså 150 hkr. Dessa motorer var fantastiska. De tålde nästan vad som helst och gick i alla väder så länge det fanns olja i tanken.



Fiskebåt för England.

Fiskebåtar till England

Under perioden fram till 1939 byggdes, förutom en båt till Skottland, fyra stycken 70 fots fiskebåtar till England: "Perfective", "Princess Charming", "Quaker Girl" och "Desert Song", alla med London som hemort. Dessa båtar hade en annorlunda planlösning än man var van vid (ungefär som de svenska båtarna började byggas på 1950-talet). De fick ett store däckshus av stål som inrymde styrhytt, kabyss och mäss och med skansen i aktern. Motorn var en 1-cylinders 120 hkr Bolinder.

Grundgående båtar till Asperöarna

Under samma period byggdes också två stycken tankbåtar. En till August Corneliusson, Öckerö, som döptes till "Margit". Den andra var en tankbåt för smörjolja till Gargoil i Göteborg, som servade fartyg i Göteborgs hamn. En bogserbåt till Lödöse byggdes och tre passagerarbåtar: en till Koster, "Stjärn II", och två stycken till Charles Eriksson, Långedrag: "Daga" och "Gurli". Trafiken växte där också och "Daga" förlängdes efter några år. Dessa båtar skulle vara extremt grundgående för att kunna ta sig fram i Asperörännan.

Tre båtar på slipen samtidigt

Många båtar var inte större än att vi fick plats med tre på en slip. Fiskarna höll fortfarande på med garnfiske - makrill och sill - samt trålning eller vadfiske på vintern. Deras båtar skulle på våren, innan makrillfisket började, tas upp på slip för att bottenmålas och repareras. Det var fullbokat i sliparna månader i förväg. Normalt slipades tre båtar ena dagen på ena slipen och tre på den andra dagen därpå. Båten fick således stå uppe två dygn såvida det inte var några större reparationer. Om möjligt antecknades vid bestäl-

lingen vad skepparen kunde misstänka vara trasigt i botten. Hade man haft grundkänning lade man på extra sulning på vagnen. Om så var fallet placerades båten överst och fick stå över till nästa byte. Det var jobbigt att hålla tidsschemat. Fiskarna skrubade, spolade och målade själva. Allt annat gjordes av varvet.

Propellerreparation

Det var roder som skulle "bussas". "Sme-Kalle" klarade detta. Propelleraxeln kanske hade krökt sig efter en smäll i isen. Var propellerhylsan sliten måste den monteras av båten och då måste roder och propeller ur först. Man hade bara patenttaljor (kättingblock) till hjälp med de ganska tunga bitarna som fick bäras in i verkstaden. Hylsan, som var av brons; och som var fordrad inne i mot axeln med ett lager vitmetall, smältes ur och förtennades och ett nytt lager vitmetall göts in och svarvades därefter. Propelleraxeln, också av brons, måste upp i en svarv och riktas och lagergångarna justeras. Var den för mycket nersliten ropade man på Folke Olofsson, som var både smed och svetsare. Han kunde med hjälp av gaslåga och bronspinnar bygga upp diametern igen. Axeln lades upp i vagga för att inte kröka sig under den kraftiga uppvärmningen.

Propellerbladen var kanske krökta. Då fick Östen Berg eller Sigge Olofsson hoppa in. Det fordrade sin man med vana, noggrannhet och blick för att uppnå ett bra resultat. Det hände också vid smärre skador att bladen riktades och putsades på plats. Slitage uppstod också i bladens inlagring i propellernavet. Navet, som var tudelat, planades ihop några tiondelar i en svarv. Sen var det att med märkfärg och skavstål justera inlagringen igen.

Kopparspik smiddes

Båtens kopparplåtförhydning och stävskenan hade kanske farit illa i isen. Stävskenan av brons kunde inte fastsättas med skruv eller spik av metall. De frättes snabbt upp. I stället smiddes spik av koppar som höll. Båtarna hann ofta inte bli färdiga för sjösättning förrän arbetsdagen var slut. Därför måste sjösättning och upptagning av tre nya båtar ofta ske på övertid.

Klassade fraktskutor

Den andra stora kategorin båtar var fraktskutorna som också servades på varvet, sliptagning med olika slag av reparationer och klassningar. Många skutor var klassade vilket innebar att roder, propeller, motor och bottenkranar skulle demonteras, överses och återmonteras. Även skrovet skulle kontrolleras. Det gjordes öppningar i bordläggning och garnering så man kunde se in.

De största skutorna – 350 ton

Bland båtar jag minns från den tiden var "Lutt", en tremastad skuta från Hamburg, i vilken monterades en Bolindermotor. Året var 1929. En annan var tremastade träskutan "Martha" av Marsdal i Danmark. Den grundstötte utanför Hälsö i en storm med stora bottenskador som följde. Den bärgades av Röda Bolaget. "Martha" togs först till Björkö hamn där lasten lossades. Det var ett marigt jobb att sedan försöka placera den rätt på slipvagnarna då den hängde i Röda Bolagets kranar. Dessa tremastade skutor lastade 300-350 ton och var de största man kunde ta upp på Hälsö. "Martha" var mycket söndertrasad i botten: kölen, en hel del bordläggning, spant och garnering måste bytas ut. Jobbet gjordes på vintern. Det var kallt, jobbigt och tungt då de stora kölbitarna

skulle på plats. Ett av de största problemen med varvsområdet, förutom trångboddheten, var att sliparna inte kunde byggas ut. Från början fick man plats med tre stycken båtar upp till 50 fot. När båtarna växte till 60-70 fot fick man inte plats med mer än två stycken på varje slip.

Dålig marknad för gamla båtar

Ett problem på 1930-talet var de gamla båtarna man fick i byte då en ny fiskebåt beställdes. Det var dålig marknad för dessa. Det var inget sug efter fritidsbåtar i den storleken då. Några blev väl räkfiskebåtar, andra fick bli fraktbåtar och en del såldes till Norge.



Fackförening

År 1936 bildade arbetarna en fackförening, vilket inte var populärt hos ägaren J. W. Berg. Meningsskiljaktigheter uppstod och en 3-4 arbetare fick lämna varvet. Så små-

ningom fungerade det hela och många avtal om löner, ackord m.m. gjordes upp under årens lopp.

Båtbyggareföreningen

Föreningen Sveriges Mindre Varv bildades 1939 och Svenska Båtbyggareföreningen 1941. I två jubileumsskrifter kan man hämta både historia och fakta om de mindre varven och båtbyggarna på västkusten.

Samarbetsavtal med Bolinders

Redan i början av 1930-talet etablerades ett samarbete med motorfabriken Bolinders. Detta avtal innebar att J. W. Berg endast använde sig av Bolindermotorer till sina byggen och vid motorbyten. I gengäld använde sig Bolinders av Bergs propeller även till motorer som de sålde till utlandet. De förut omtalade båtarna till Skottland och England var förmedlade genom Bolinders Englandskontor. Bolinders moderniserade sina motorer en gång i början av 1930-talet och ytterligare en gång i början av 1940-talet. Vid båda tillfällena beaktades varvets önskemål för att motorerna skulle bli så lämpliga som möjligt för de svenska fiskebåtarna. Samarbetet varade så länge som Bolinder-Munktell, som firmanamnet ändrades till, i Eskilstuna tillverkade dessa motorer.

1940-talet – krigsåren

Kriget bröt ut och fisket lamslogs. Beställningar på nybyggen upphörde. Många av de anställda inkallades och inget var sig likt. Jobbet fortsatte så gott det gick med dem som var kvar. Av marinen fick varvet order på tre stycken "permittentbåtar". Det var 40-fots träbåtar avsedda för personaltransporter.



Permittenbåt för marinen.

Många fiskebåtar blev kallade till tjänst i marinen och kustförsvaret. Det blev en hel del arbete för varvet. Båtarna skulle, innan de togs i tjänst, besiktigas och byggas om, vissa för att bli minsvepare andra för annan tjänstgöring. Reparation och översyn av dessa båtar fortsatte så länge kriget varade.

Fisket började så sakta stabiliseras för de kvarvarande båtarna. År 1942 togs kontakt med ett par unga och driftiga fiskare på Björkö, Walter och Magnus Borlind. Kontrakt skrevs på en 70-fots fiskebåt som fick namnet "Skogafors". Den var utrustad med en 150-180 hkr Bolinder och kostade fullt utrustad, utom rigg och fiskeutrustning, 58 000 kronor. Det var ett introduktionspris för att bryta isen. "Skogafors" blev en effektiv och snabb båt som blev mycket omtyckt. Båtbyggeriet hade kommit igång igen och en lång serie båtar tillverkades och levererades under 1940-talet. Längden ökades till 73 fot.

Materiallet skulle deklarerars

Krigsåren var jobbiga och besvärliga på många sätt. Mycket av det material och de förnödenheter som behövdes i verksamheten blev ransonerat. Smideskol, koks till gjuteriet, oljor, stål och metaller ända ner till spik och bult - allt skulle deklarerars, både lager och behov. Man fick skriva ansökningar i det oändliga. Speciellt var det brons och andra metaller som berördes. Propellrar och andra detaljer måste tillverkas av stål i stället för som tidigare av brons.

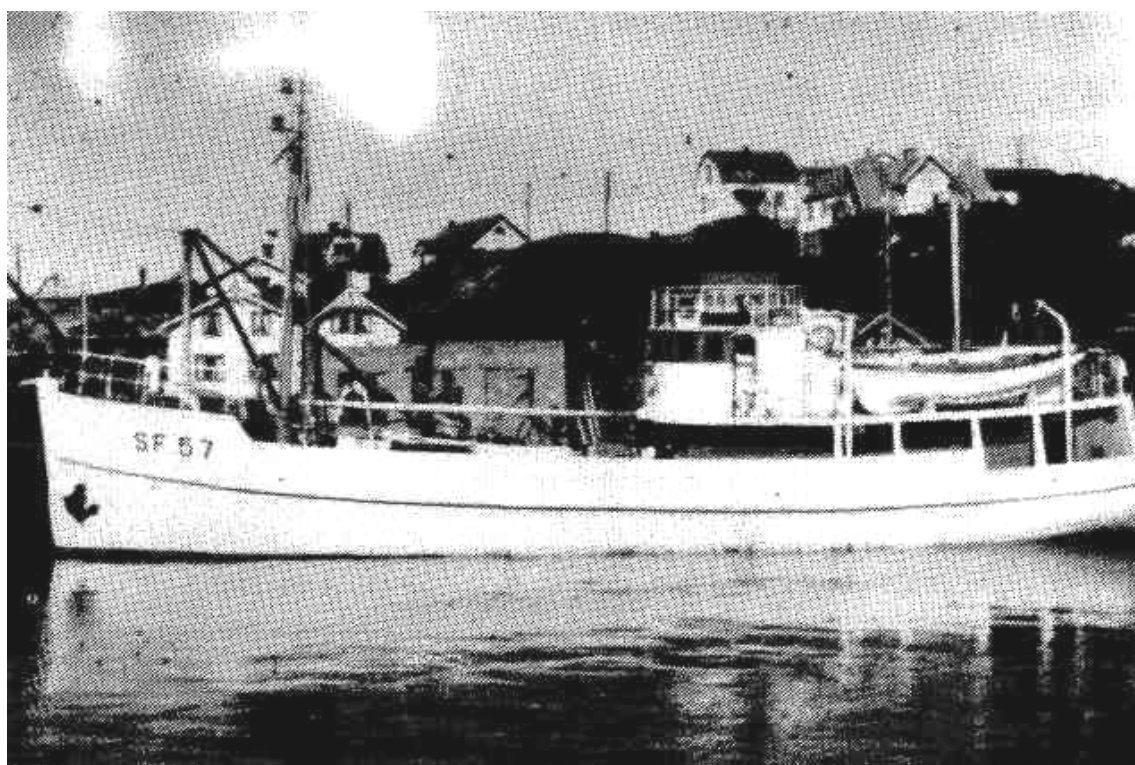
Böter för gammal brons

Det blev problem när en propeller skulle repareras. Jag vill här relatera ett exempel: ett propellerblad hade skadats i trållämnen och skadan var för stor för att reparera. Det behövdes ett nytt blad. Vi göt om det gamla materialet och tillsatte det material som hade tappats. Efter bearbetning och montering var det hela klart på några dagar och båten kunde fortsätta med fisket.

Men för att vi hade använt kundens gamla material plus en skrotbit av något gammalt propellerblad, och efter bästa förmåga och sunt förnuft snabbt och billigt utfört reparationen, blev jag som ansvarig dömd och fick böta. Vad vi skulle ha gjort, enligt reglerna, var att byta ut hela den gamla bronspropellern mot en ny av stål, vilket hade resulterat i en mycket större kostnad för ägaren och säkert en månads liggetid för båten. Efter kriget kasserades alla stålpropellrar igen.

Beställningar från Ryssland och Island

Åren 1943-44 kom det förfrågningar från Ryssland på ett 30-tal båtar och från Island på ett 50-tal. Det blev i första hand våra tidigare omtalade föreningar, Svenska Båtbyggareföreningen och Sveriges Mindre Varv, som fick ta hand om dessa förfrågningar. De medlemmar som var intresserade av att bygga båtarna bildade ett särskilt aktiebolag för samordning av offerter, kontrakt, ritningar, samköp av motorer, material och utrustning. Det hela resulterade i att båtarna blev byggda och levererade.



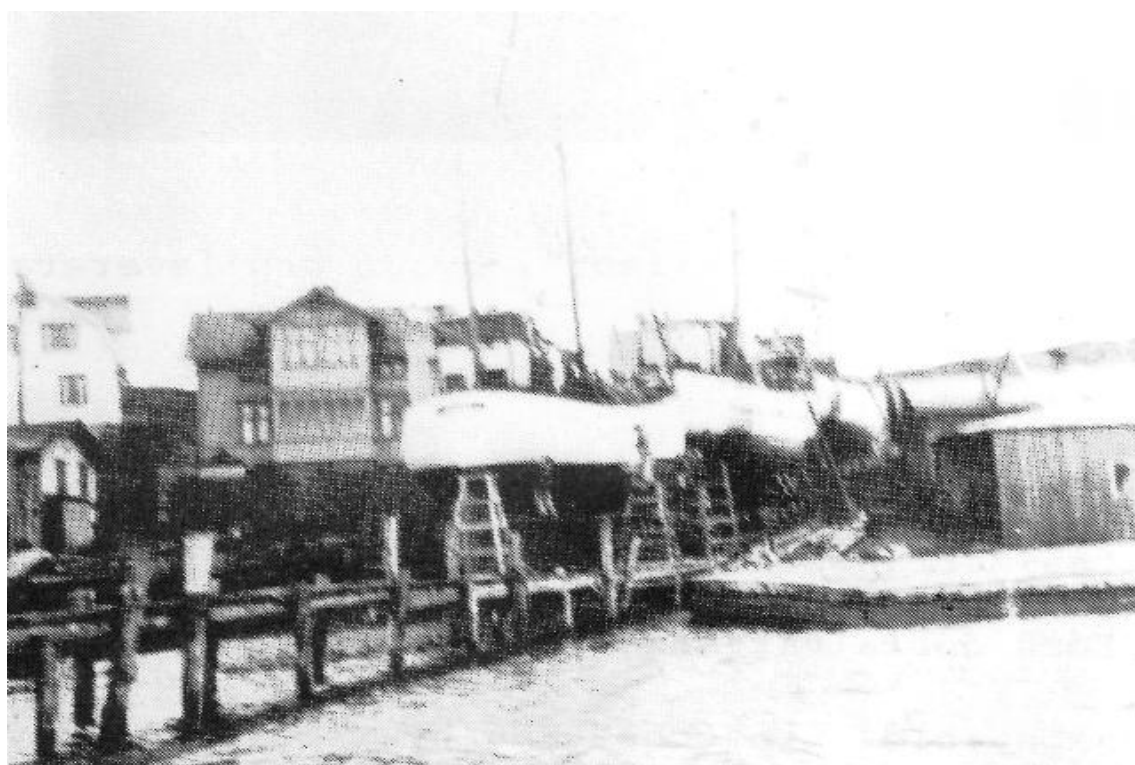
Isländskt fiskefartyg "Hilmur", byggt och levererat 1945.

Av dessa byggde J. W. Bergs Varv fyra stycken till Island. Två stycken 70-fots båtar, "Västersöki" och "Väster-lik", levererades till Färöarna. Två stycken, "Anna Siri" och "Anna Birgit", även de 70-fots fiskebåtar levererades till Dr. Lindström Fryserierna i Göteborg, samt en "Canning" till Cannings Konserverfabriker i Strömstad.

Under senare delen av 1940-talet var det även andra än fiskare som skaffade sig fiskebåtar, det var under den period som kallades Fladenfisket.

Björkövarvet

År 1943 köptes Martinssons Slip och Mekaniska Verkstad på Björkö. Före detta varvs-ägare till Knippla Skeppsvarv, Oskar Svenningsson, blev platschef. En ny större slip byggdes så att tre stycken 75-fots båtar kunde stå uppe samtidigt. Frakt- och tankbåtar upp till 500 ton kunde sliptagas.



Björkövarvet med tre båtar för översyn på slipen.

Björkövarvet var tänkt att avlasta Hälsövarvet med i första hand sliptagningar, trä- och haverireparationer. Trots en fördelning måste motor- och maskinreparationer på dessa båtar utföras på Hälsö. Samtidigt med Björkövarvet anskaffades verkstadsbåten "Vulk-

an", en f.d. lotsbåt. Den fick klara av transporter och bogseringar mellan Björkö och Hälsö.

I slutet av 1940- och början av 1950-talen var efterfrågan på nya båtar så stor att varvet på Hälsö inte klarade av alla beställningar. Då startades båtbyggeri även på Björkö och sex stycken båtar levererades därifrån: "Ganthi" Fiskebäck, "Gullfors" Björkö, "Tudor" Åstol, "Timor" Öckerö, "Solvåg" Styrsö och "Ziam" Donsö.

Tjärvärmaren

Under kriget ransonerades även brännoljan till fiskebåtarna. Svensk tjärolja fick dryga ut de små ransonerna. Tjäroljan var mycket tjock och trögflytande och måste förvärmas innan den kunde användas. Detta ordnades genom att den ena gaveln på motorns ljuddämpare, som var vattenkyld, ersattes med en icke kyld av plåt. Tjärvärmaren, som den kallades; var en svetsad plåtbehållare med cylindrisk form vars plana botten skulle ligga mot ljuddämparens plana gavel, ungefär som man sätter en kastrull på en spisplatta. För att kunna reglera värmen monterades den ställbar mot den plana gaveln.

Tjäroljan var trots uppvärmningen inte skonsam mot motorerna. Slitage uppstod på bränslepumpar, ventiler, spridare och inte minst kolvar och cylindrar. Det blev mycket jobb med tillverkning och montering av tjärvärmare med tillhörande kranar och rördragning. Cylindrarna var inte försedda med foder som kunde bytas, utan måste borraras upp och slipas i av borrarverket och en ny kolv med ringar måste tillverkas.

Stävskenan – en svag punkt

Den svaga punkten på träbåtarna vid gång i is var stävskenan av metall. Båtarna hade kraftiga motorer och bra förbydning av kopparplåt för att kunna ta sig fram i isen, men stävskenan klarade inte påfrestningarna, med den påföljden att båten måste sliptagas och repareras. En stävsko av helgjuten brons tillverkades. Denna stävsko levererades sedan både till gamla och nya båtar. Ett tiotal olika mallar och modeller togs fram för att passa till de olika varvens form på förstävar.

Dieselmotorn

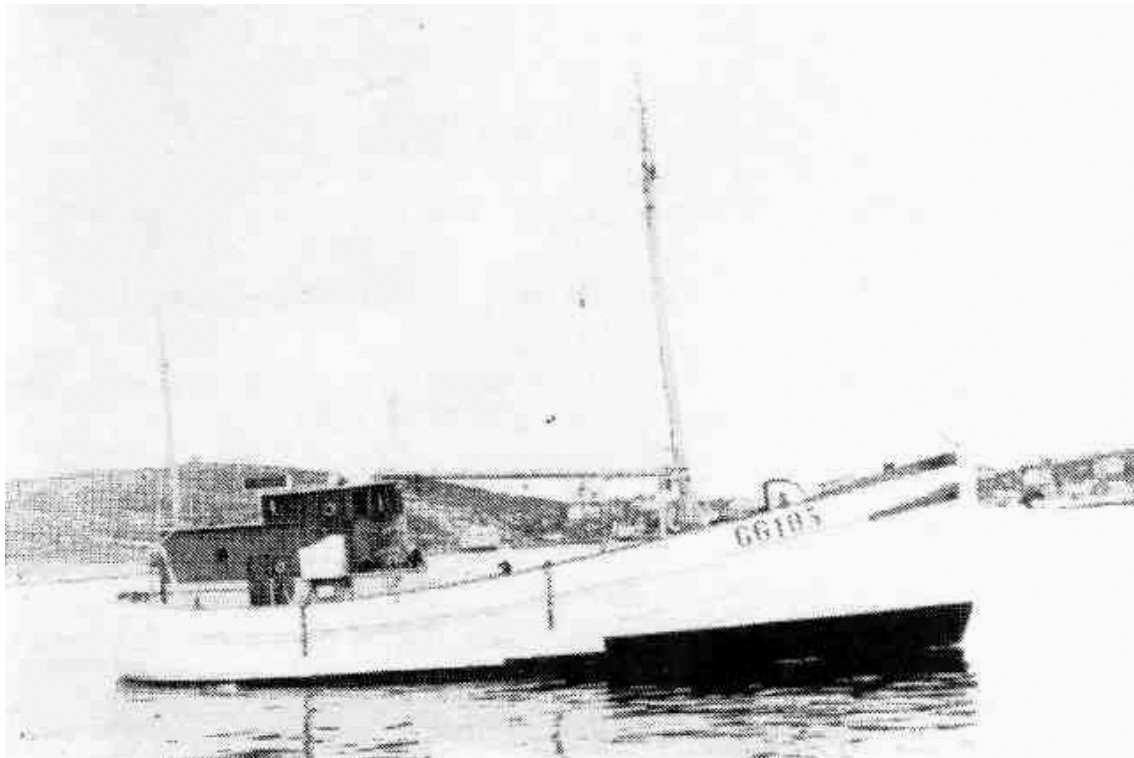
När de svenska tändkulemotorerna försvann kom dieselmotorn. Vi hade två svenska tillverkare av dieselmotorer. Det var Nohab i Trollhättan och Skandiaverken i Lysekil. Utländska tillverkare var engelska Lister, tyska Deutz och MVM samt danska Völund och Alpha. Av dessa sju fabriker var det endast två som försåg sina motorer med propellrar.

Under 1950-talet utvecklades fiskebåtarna och utrustningen radikalt. För att börja med själva båten var storleken i början av decenniet 70 fot och i slutet över 80. Det var fisket och fiskarnas önskemål och krav som bestämde båtens storlek och motorernas effekt. Ser man tillbaka på 1930-talet så har båtarnas storlek ökat med cirka 10 fot per årtionde. Motorstyrkan ökade från 250 hkr upp till 700 hkr. Detta berodde i sin tur på att redskapen; trålar och trålbord, blev större och därmed också fångsterna.

Skans och byssa flyttades akteröver

Det var ju sillfisket i Nordsjön som var dominerande på 1950-talet. Man gjorde en tur i veckan även i hårt väder. För att man skulle slippa ta sig över däckets i överbrytande sjö

förflyttades skansen och byssan akteröver. Det innebar att man inte behövde springa ut på däck under resan till och från fiskeplatsen. Däckshuset blev större och inrymde styrhytt, navigationshytt, kök, mäss samt nedgång till skans och maskinrum. Ovanpå fick man plats med livbåt och livflotte m.m.



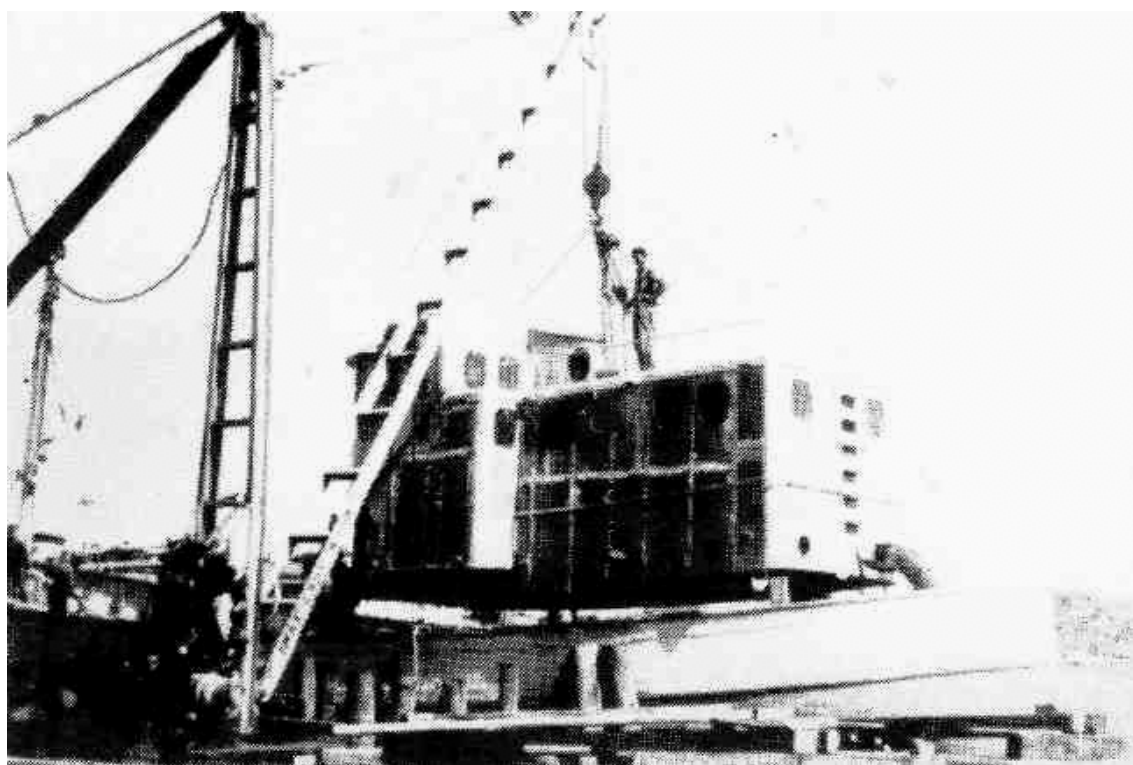
"Titania" Fotö var en av de första båtarna där skans och kabyss flyttats akteröver.

Nya linjer på 1950-talet

Vi tyckte att båtarna borde få en modernare och sjövärdigare utformning. År 1953 ritades en 70-fots båt med rak, fallande stäv och utliggande förskepp och försedd med back. Detta innebar att man hade bättre skydd på däck vid fiske och framför allt när man stimmade mot sjön. Akterstäven, som tidigare låg inåt, rätades upp och utåt något och gav bättre arbetsutrymme i aktern. "Solvåg" Styrso var den första båten med de nya linjerna.

Däckshus i lättmetall

Däckshusen av trä hade nu blivit relativt stora och kunde inte längre tillverkas i snickeriverkstaden och lyftas ombord, måste byggas upp ombord vilket försenade leveransen. Åren 1953-54 övergick man till att tillverka däckshusen i saltvattenbeständig lättmetall (aluminiumlegering). Däckshus, lastluckor, backar, livflottelådor (även de i lättmetall) började tillverkas på Björkö, samtidigt som skrovet byggdes på Hälsö, och kunde lyftas ombord så snart skrovet blivit sjösatt.



Däckshuset av lättmetall lyfts på plats.

Kraftigare utrustning behövdes

I och med att båtar och motorer blev större så måste den övriga utrustningen följa med i denna utveckling. Kraven på dragkraft och hastighet med sättning och indragning av trålen ökade. Nya och kraftigare vinschar och block tillverkades. Trålblock, 2 stycken

galgblock, 2 stycken fotblock, 4-5 stycken led- och brytblock på däck, block för fiske och "lossetalja" blev utrustade med skivor av specialstål och SKF-lager med tätningar. Tråldörrarna ökade i storlek, på 1940-talet var längden 1,6 meter för att sedan öka till 1,8 - 2,0 - 2,2 - 2,4 och 2,6 meter.

Propellrar

Även propellrarna förbättrades för att bli slitstarkare och effektivare. Från början var axlarna av brons vilket höll ganska bra då motoreffekterna var små. När effekterna sedan ökade till 200-300 hkr övergick man till axlar av rostfritt stål. Dessa rostfria propelleraxlar kunde, när hylslagret fordrades med olitbussningar, självsmörjas med havsvattnet.

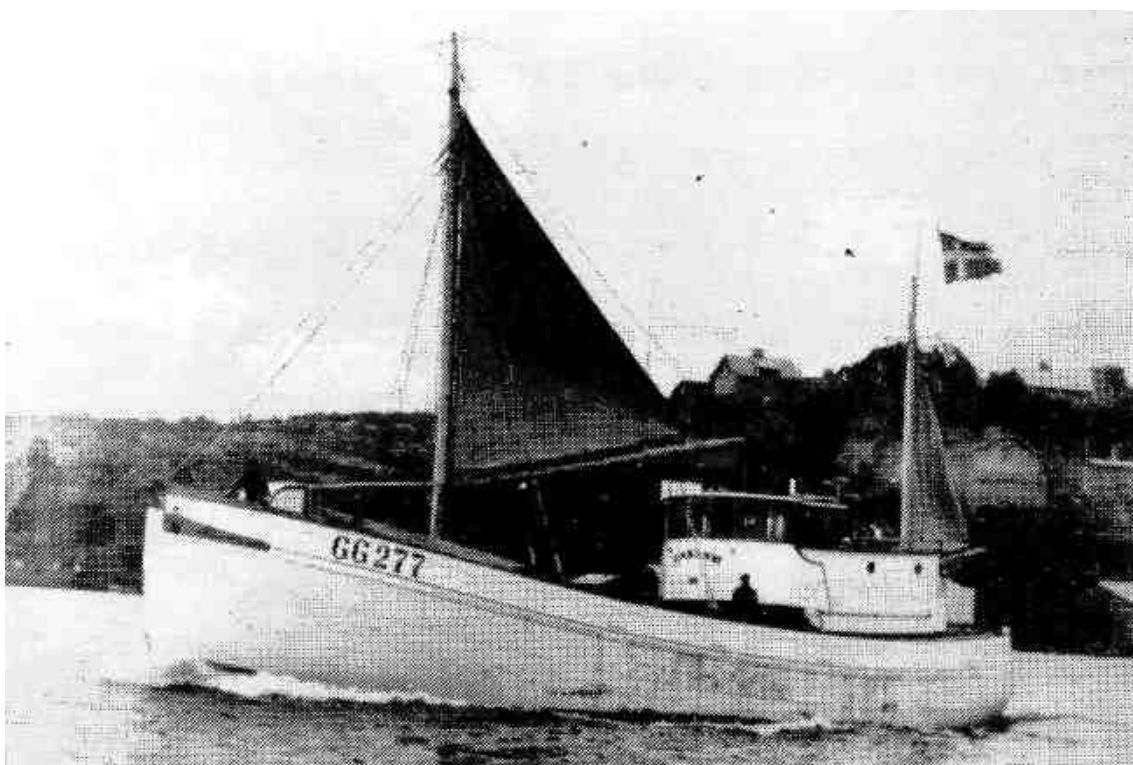
Bergpropellern utvecklades

Man smörjde den omställbara propellerns rörliga delar genom att trycka in ett specialfett i navet. Med tiden trängde vattnet in och smörjningen fungerade inte så bra med slitage och dyra reparationer som följd. Efter många prov och förslag kom vi fram till en tätning, som byggdes in i lagringen mellan propellerbladet och navet. Tätningen stoppade vattnet utifrån och oljan stannade snällt inne i navet.

Dessa förbättringar, plus att vi genom mycket arbete och många prov fick fram en aluminiumbrons, som i hållfasthet var likvärdig med stål, gjorde att Bergpropellern blev mycket slitstark och hållbar.

"Ransy" Fotö

År 1954 kom Einar Corneliusson, Melker Åberg och August Karlsson från Fotö och ville ha en båt på 83 fot och med 500 hkr. En diesel motor var enda möjligheten att på rimligt utrymme få plats med en motor med denna stora effekt. Valet blev en tysk Deutz, V8-motor, som utvecklade 500 hkr vid 600 varv/minut. Detta varvtal var för högt för propellern. Det växldes ner genom en Rentjes, också tysk, reduktionsväxel, som även hade en inbyggd friktionskoppling.



"Ransy" Fotö.

Hydralik

En större propellertyp, Hydralik, togs fram. Denna stora propeller kunde inte som hittills på de mindre manövreras med handkraft. Man måste ta hydraulisk kraft till hjälp. Vårt behov för att ställa om propellern för fram och back var en kolvrörelse. I stället för

den gängade skruven i propellerns omställningsenhet, som via regler stänger och att en stor ratt i styrhytten skulle vridas för hand vid manöver, så ersattes detta med en hydrualcylinder med kolv. Reglerventiler med kontrollid gjorde det möjligt att från styrhytten ställa in propellerbladen i varje önskat läge mellan fram och back. En av den omställ-bara propellerns största fördelar, och vida överlägsen en fast propeller, är att den kan ställas in så att motorn får rätt belastning och varvtal.

När fiskebåtar bogserar trålen med 3-4 knop uppstår en annan belastning än när de stimmar med omkring 10 knop. En speciell ventil konstruerades som sänkte trycket till ungefär hälften när propellermanövern väl var utförd. Man fick alltså tillbaka det högre trycket så fort man ändrade reglaget för att ställa om bladen. Vid de långa resorna till och från fiskeplatsen var det värdefullt att man automatiskt kunde köra med det lägre trycket.

Dieselmotorn krävde stålbädd

Fram till början av 1950-talet hade motorerna som sattes in i fiskebåtarna varit svenska; Skandia i Lysekil, Bolinder-Munktell i Eskilstuna, Munktell i Jönköping, Seffle och Laval motorer.

Alla fabrikerna utom Bolinder-Munktell levererade propellrar till sina motorer. Dessa motorer var perfekta upp till 200 hkr med två cylindrar. När nu kravet på högre effekter blev verklighet fick de svenska motorerna svårt att hänga med. Visserligen byggde Skandia, Seffle och Munktell motorer med upp till 3-4 cylindrar med effekter på 300 hkr. Men dessa motorer blev för tunga och tog för stort utrymme på bekostnad av lastrummet.

De svenska motorerna hade den fördelen att de var anpassade för träbåtarna. De hade en kraftig bottenplatta som bar upp cylindrar, koppling och reversering, dvs. omställningsenheten för propellern. Bottenplattan hade bred anläggning (tassar) utefter hela sin längd och kunde bäras upp av fundamentet (motorbädden) av trä.

Dieselmotorerna var inte anpassade för träbåtarna. I stället för träbäddarna måste man i skrovet bygga in ett kraftigt stålfundament (stålbädd), på vilket motor och växel med koppling kunde riktas upp och bultas fast.

Tråltrumman

Skepparen Bengt Karlsson och hans delägare i "Kungsö" från Fiskebäck kom en dag till varvet och undrade om vi inte kunde tillverka en trumma lång och stor nog att rymma hela trålen. Den skulle placeras strax innanför relingen och vara motordriven. Avsikten var att i stället för att hala ombord trålen för hand så skulle den vinschas upp på denna trumma. Detta skulle underlätta jobbet med intagning av trålen och skulle också gå mycket snabbare.

En trumma tillverkades och försågs med en lämplig hydraulmotor. Genom att ställa in oljetrycket kunde man erhålla den lämpliga dragkraften med påföljd att motorn slirade när motståndet vid båtens rörelser blev för stort. Tråltrumman, som den sedan kallades, var född och blev ett av de viktigaste hjälpmedlen vid trålfisket i fortsättningen.

Ekolodet

Några år efter kriget, i senare delen av 1940-talet, kom ekolodet. Det var ett av de många navigationshjälpmedlen som kom under och efter kriget. Engelska Hodges och

tyska Atlas var väl bland de första som monterades in i svenska fiskebåtar. Detta var ett fantastiskt hjälpmedel för fiskarna. Det blev mycket jobb för varven och monteringar på löpande band. Båten skulle sliptagas, bottendelarna skulle monteras och instrumentet skulle placeras i styrhytten.

Hjälpaggregatet

Radiopejling, radiotelefon och Decca var andra hjälpmedel som kom och skulle monteras. Strömförbrukningen i båtarna ökade varför ett reservaggregat blev nödvändigt. Man behövde då inte hålla motorn igång då man låg i hamn. Hjälpaggregatet, som det kallades, var en liten dieselmotor, som drog en generator, kompressor för startluft till huvudmotorn och en läns- och brandpump. Denna motor kunde dras igång för hand och var således en reservmotor i nödläge.

Den trebladiga propellern

Båtarna som byggdes i senare delen av 1940-talet, 70-73 fot långa med 150-200 hkr motorer, var bra och effektiva båtar till in i början av 1950-talet då dieselmotorerna kom. De nya båtarna som byggdes fick 400-500 hkr motorer och det blev inte lätt för de gamla att hänga med.

Man bytte ut den gamla tändkulemotorn mot en diesel på 400 hkr, vilken i stort sett fick plats på samma utrymme i maskinrummet. Man slapp att inkräkta på lastrummet. Av flera orsaker, som utrymme, verkningsgrad m.m. kom den trebladiga, omställbara propellern till. Tillverkningen och leveranserna av propellrar ökade därmed avsevärt.

Det började bli andra kunder till propellarna än fiskare. Den omställbara propellerns överlägsenhet vid manövrering och vid bogsering gjorde att den var särskilt användbar för (förutom fiskebåtar) bogserbåtar, livräddningskryssare, färjor, passagerarbåtar m.m. Hittills hade det ju bara varit fiskebåtar i Skandinavien som hade denna propeller och vi förstod att det fanns en jättemarknad för vår propeller. Genom utveckling och förbättringar var den framför allt effektiv (hög verkningsgrad), slitstark och hållbar. Den hade efter hand blivit godkänd av alla klassningssällskap.

Vi fick leveranser av propellrar till isbrytande livräddningskryssare i Bottenhavet, till bogserbåtar från Norrland, Norge och även till mindre fraktfartyg i Skandinavien och England. En engelsk tillverkare av reduktionsväxlar kom till Hälsö och ville ha ett samarbete. Man ville sälja vår propeller i England. I gengäld skulle vi sälja deras växlar här. En kombinerad enhet som innehöll reduktionsväxel, frikoppling samt den hydrauliska omställningsenheten för propellern konstruerades och blev en verklig fullträff.

Propeller typ H

De flesta dieselmotorerna låg på ett varvtal av omkring 600 varv/minut och måste via en växel reduceras ner till omkring 300 varv/minut för att vara lämpliga för propellern. I stället för tre enheter: motor, växel och omställningsenhet, blev det två enheter: motor och den kombinerade växeln med omställningsenheten inbyggd, vilket gjorde att man tjänade utrymme och bättre kunde få plats med det relativt stora maskineriet i båtarna. Förfrågningar på större och större propellrar strömmade in. Den propellerkonstruktion som vi hittills tillverkat hade delat nav typ D och var lämplig för effekter upp till 1000 hkr.

För att kunna bygga större propellrar gjordes en ny konstruktion med helt nav och där bladen var bultade fast. Denna typ kallades typ H.

Större propellrar krävde mer utrymme

Med denna konstruktion kunde man bygga hur stora propellrar som helst om man bara hade utrymme och maskiner som var stora nog. På Hälsö fanns inte dessa förutsättningar. Skulle vi fortsätta att tillverka propellrar måste förutsättningar för detta skapas på annan plats. Det fanns långt framskridna planer på att flytta tillverkningen till Ringön i Göteborg, där det fanns lämpliga verkstadsutrymmen att hyra. Våra planer var att successivt flytta över tillverkningen av de större propellrarna dit. Man skulle få en mjuk övergång och man slapp investera i verkstadsbyggnader.

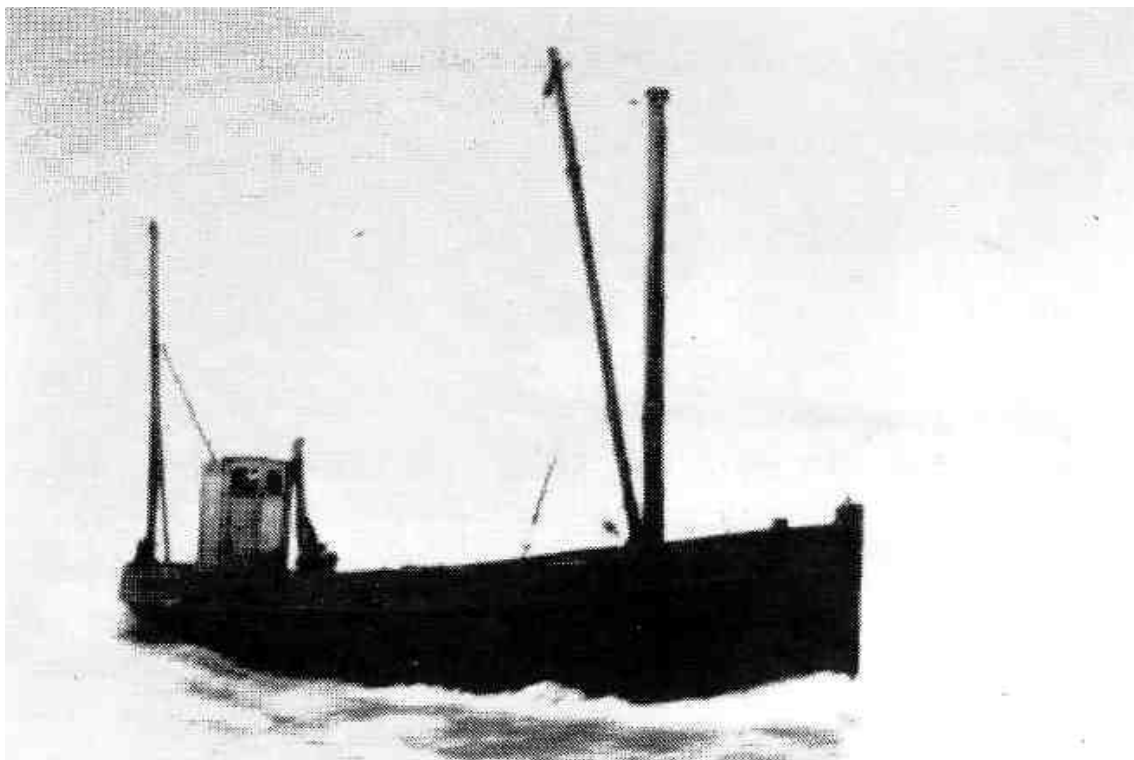
Ingenjör Lennart Berg, som var delägare, var redo att leda arbetet i Göteborg. Vi såg denna utveckling som realistisk. Tillverkningen på Hälsö skulle kunna fortsätta som förut och kompletteras med filialen i Göteborg.

Propellerfabrik på Öckerö

Då vi höll på med dessa planer kom representanter från Öckerö Kommun över till Hälsö för att diskutera möjligheten att förlägga den planerade utvidgningen inom kommunen. Gemensamt kom vi fram till att det var realistiskt att bygga en propellerfabrik på Öckerö under förutsättning att en landförbindelse kunde åstadkommas mellan varvet på Hälsö och den nya fabriken på Öckerö.

Verkstadsbåten "Billy"

Dessutom byggdes och underhölls 10 stycken bryggor på de olika öarna. Det var Algot Pettersson med verkstadsbåten "Billy", som var utrustad med pålkran, som genom åren utförde dessa arbeten.



"Billy", varvets fraktbåt som även var försedd med pålkran för bryggbygge.

Service åt Trafikbolaget

Varvet utförde mycket jobb åt Trafikbolaget. Förutom löpande reparationer och vårustningar var det ombyggnader och installationer av motorer. De gamla ångmaskinerna med tillhörande ångpannor lyftes ur och nya motorer installerades. Omkostnaderna minskade, eldaren kunde strykas från besättningslistan och bränslekostnaderna blev lägre. Oljehandlare Charles Andersson och Wilhelm Åberg på Knippla fick sälja många liter olja. Charles och Wilhelm ställde alltid upp med sin oljebåt då hjälp behövdes.

Under kriget fanns som väl var ett par båtar med ångmaskiner kvar. Det fanns mycket ekved på varvet från sågarna och med ved kunde man dryga ut kolransonerna och på så sätt slippa inskränka på turerna för mycket. Isvintrarna medförde problem. Det var svårt att upprätthålla trafiken mellan öarna och Göteborg. Det hände att båtarna inte kunde ta sig in till bryggorna utan måste avlämna gods och passagerare vid iskanten. Det hände även att det blev helt stopp.

Ståltrålarna slog igenom

På 1960-talet började allt fler ståltrålare att byggas för svenska fiskare. Det påverkade träbåtsvarven och flera fick lägga ner. Stålbåtar kom från Holland, Marstrand, Östtyskland samt några enstaka från andra håll. Från Östtyskland kom under en tioårsperiod (1960-talet) omkring 50 ståltrålare. Efterfrågan på träbåtar mattades. Trots det byggde vi träbåtar t.o.m. 1968. Dessa båtar, som var upp till 96 fot långa, var väl gränsen i storlek för träbåtar.

Men det blev också stopp med leveranser av stålbåtar. Det började ske förändringar i fisket. Det var överfiske med restriktioner som följde. Man kan nästan säga att det blev panik på 1960-talet. Fiskebåtsägarna sålde sina båtar, många till utlandet.

Utrustning till ståltrålarna

Till ståltrålarna som byggdes fick varvet vara med och leverera utrustning. Det var framför allt propelleranläggningar med reduktionsväxlar, trålutrustningar, som trålvinschar, block, tråldörrar m.m. Propellerfabriken på Öckerö hade kommit igång och klarade tillverkningen av propellrar och vinschar m.m.

Gamla verkstaden brann

Genom en eldsvåda 1962 förstördes den gamla verkstaden på Hälsö. Den blev inte återuppbyggd. I det gamla gjuteriet inreddes reparationsverkstad med nödvändiga maskiner. All nytillverkning flyttades till Öckerö, liksom den personal som sysslade med detta. Vi var fortfarande ett 40-tal anställda på varvet och hade fullt upp med servicejobb på trä och ståltrålar.

Ägande

Fram till 1947 då aktiebolag bildades ägde J. W. Berg själv företaget. Vid bildandet av aktiebolaget ingick sönerna Östen, Walter och Lennart. De hade varsin 1/5-del. Firanamnet blev J. W. Bergs Varv & Mek. Verkstad. Efter J. W. Bergs bortgång 1952 delades 1/5 mellan bröderna och den andra 1/5-del övertogs av fru Agnes Berg. När den planerade propellertillverkningen i Göteborg inte blev av var detta en besvikelse för Lennart Berg som då blev löst ur firman. Ägarbilderna Östen, Walter och Agnes Berg kvarstod till 1968 då firman ombildades till J. W. Berg AB. Då blev även svågern Herbert Borlind delägare till 25 %.

Sista fiskebåten byggdes 1968

Efter 1968, då den sista fiskebåten levererats, ritade och byggde vi en motorseglare, 35 fot lång, för fritidsbruk. Det byggdes sex stycken mest som utfyllnadsjobb. Tre stycken båtar byggdes till Fiskeristyrelsen med placering i tre av våra största insjöar. Legotillverkning av svetsade konstruktioner för Eriksberg sysselsatte ett 15-tal man mellan åren 1970-73. År 1974 såldes varvet till mäklarna Ljungsvik-Karlsson. Verksamheten lades sedan ner helt av dem år 1974.

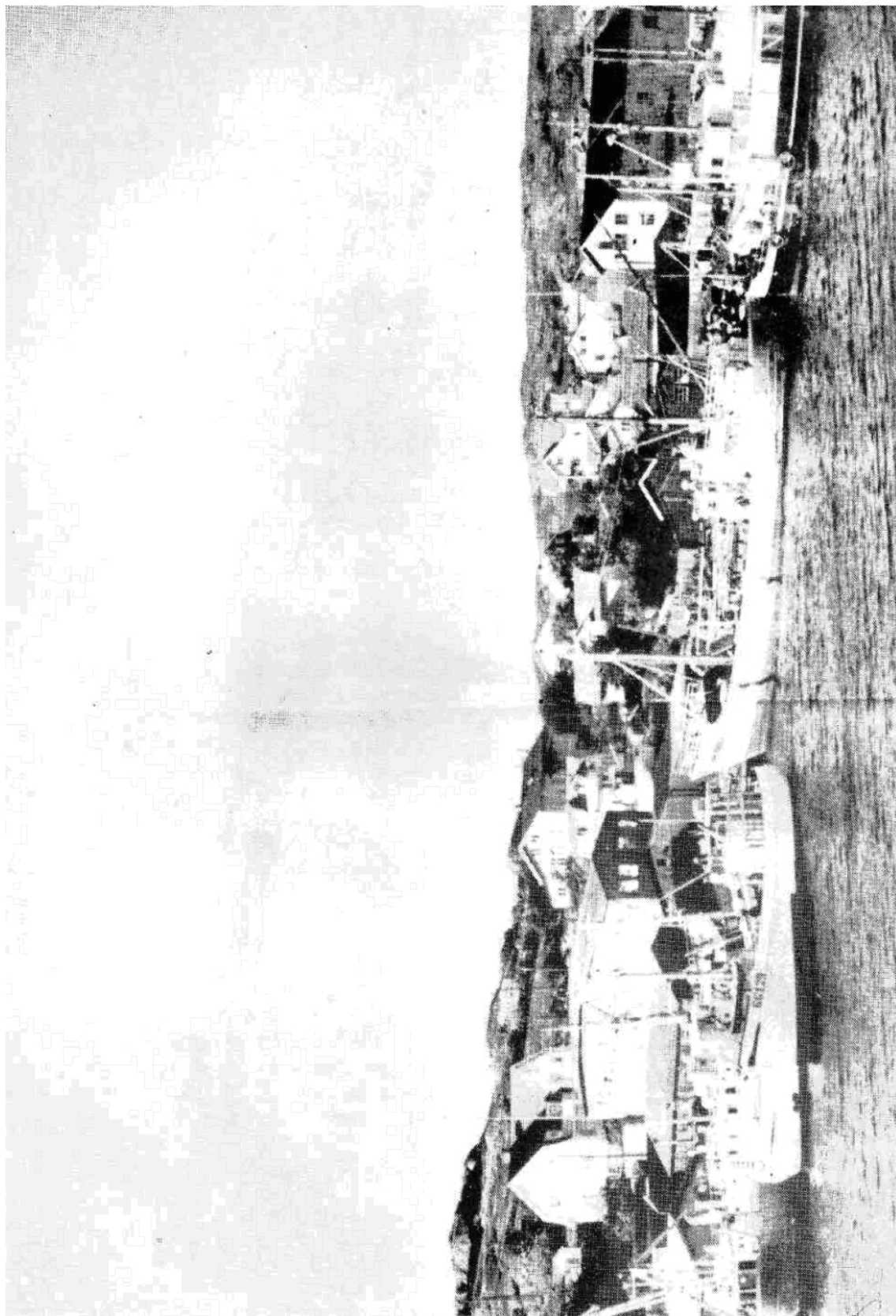
Båtar byggda på Bergs Varv

Under åren 1928-68 byggdes totalt 168 båtar på varvet. Dessa var:

Ester Vrångö	Zeus Knippla
Ester Strömstad	Dagmar Donsö
Annie Vrångö	Skandia Båtfjorden
Vivan Fotö	Lisa Donsö
Maina Öckerö	Lilly Donsö
Evy Hälsö	Gunnvor Hyppeln 1932
Daga Öckerö	Betty Hönö
Ring Fotö	Kennedy Hönö
Komet Öckerö	Bolinder Hönö
Ella Öckerö 1930	Altuna Fiskebäck
Drott Göteborg	Vensy Öckerö
Annie Väre	Volga Hönö
Sylvia Väre	Bröderna Öckerö
Wailett Tjörnekalv	Sjötåget Fotö
Nordhavet Knippla	Vestkusten Öckerö
Daga Långedrag	Ransy Fotö
Laila Hönö	Margit Öckerö
Astrid Väre Backa	Vikland Vrångö
Exide Björkö 1931	Astrid Hönö
Silverbå Åstol	Ziwa Vrångö
Stjärn II Koster	Alfild Fiskebäck
Linnea Åstol	Anita Öckerö 1933
Willard Öckerö	Lisea Öckerö

Olof Tjörnekalv	Maia Donsö
Astrid Tjörnekalv	Vestanvåg Styrsö
Patrisia Styrsö	Anita Donsö
Eleiana Fiskebäck	Tessin Hyppeln
Elise Hönö	Silva Hyppeln
Brittana Åstol	Nautic Donsö
Mitzy Öckerö	Gurli Långedrag
Sidny Hälsö 1934	Swanland Klädesholmen
Trygg Surte	Posidon Björkö
Tyra Hönö	Ziwa Rörö
Lisa Dyrön	Kätty Hönö 1937
Rando Koster	Erly Öckerö
Bolinder Eskilstuna	Crosby Hönö
Nordkap Öckerö	Gargoule Göteborg
Perfective London	Lizzie Klädesholmen
Kristina Donsö	Kairo Knippla
Princess Charming London	Göta Donsö
Elise Styrsö	Astrid Tjörnekalv
Anna	Venus Knippla
Karin Donsö	Ragnhild Styrsö
Meteor Klädesholmen 1935	Vinita Hönö
Ocean Åstol	Svanhild Dyrön
Quaker Girl London	Vingaren Öckerö
Roxy Hönö	Sylvani Öckerö
Desert Song London	Anna Hönö
Solvåg Styrsö	Ingaren Knippla 1939
Gunhild Donsö	Marinen Stockholm (3 st.)

Skogafors Björkö	Tudor Åstol
Ganthi III Fiskebäck	Mars Island
Sandefjord Åstol	Timor Öckerö 1946
Vanadis Donsö	Eidern Fotö
Vingaborg Donsö	Ganthi Fiskebäck
Hilmur Island	Västklint Dyrön
Canning Strömstad 1942	Gullfors Björkö
Glimmaren Hönö	Zaima Hälsö
Anna-Siri Göteborg	Falken Bua
Anna-Birgit Göteborg	Zaigon Öckerö
Valand Knippla	Äling Hälsö
Älvsborg Björkö	Santos Hönö
Västervåg Rörö	Svanic Hönö 1949
Rimmon Fotö 1944	Ransy Fotö
Titania Fotö	Betty Hönö
Almy Väröbacka	Vingafors Öckerö
Västersöki Färöarna	Zaron Dyrön
Västerliki Färöarna	Esso Marin Göteborg
Holmaborg Island	Svanesund Klädesholmen
Fortuna Fiskebäck	Sidny Hälsö
Eldi Island	Lagafors Björkö
Freifast Island	Renland Knippla
Stanly Tjörnekalv	Tunis Hälsö
Siarn Donsö 1954	



Vy över de båda varven. Petterssons båthus till höger och Bergs till vänster. Båtarna i vattnet är två stål- och trätrålare, och båten till höger är en norsk bogserbåt som försetts med ny motor och Bergs propeller (1960-talet).

Trafikaktiebolaget Öckerö Skärgård – TÖS

I början av 1930-talet uppehölls trafiken mellan Göteborg och Öckerö skärgård av Marstrandsbolaget och mellan Göteborg-Fotö-Hönö Klova av Gustav Bryngelsson med "Saga" och av Oskar och Paul Olofsson med ångaren "Strömstad". Det gick en tur i vardera riktningen från Hönö Klova vid 07:00-tiden och åter från Göteborg kl. 14:20. Man klarade även godstrafiken med dessa båtar. Marstrandsbolaget gick också med en båt i vardera riktningen på ungefär samma tider och dessutom med en fraktbåt.

Harald Hansson med ångaren "Ärland" började trafikera Göteborg-Öckeröarna. Priskrig utbröt och man kunde åka till Göteborg eller omvänt för 25 öre. Detta höll på i några år i början av 1930-talet. På somrarna utökade Marstrandsbolaget med en båt på Hönö Klova och en på de största öarna Hönö Heden-Björnhuvudet-Björkö. Hönö Klova började också trafikeras med Gustav Bryngelssons "Danafjord".



S Göteborg
till eller från
Norra Skärgårdsstationerna

Nº 1808

IN Pris Kr. 0:85 **IN**
Trafik A.-B. Öckerö Skärgård





Trafikaktiebolagets båtar vid Stenpiren i Göteborg.

Den 3 maj 1935 registrerades Trafikaktiebolaget Öckerö Skärgård, TÖS. Från början tillkom TÖS för att säkra varvets behov av materialtransporter, men efter hand utvidgades trafiken till att även omfatta passagerartransporter. Förutsättningarna för TÖS var osäkra då man inte kunde erhålla skydd eller trafikrätt mellan öarna och Göteborg. Det blev därför svårt att långtidsplanera.

Man började först med en fraktbåt, en f.d. fiskebåt "Alfild", med Johan Wanther som skeppare. Sedan kom en passagerarbåt, "Havsbandet". Efter ett par år, runt 1937, köpte TÖS in Marstrandsbåtarna. Hansson med "Ärland" ingick i TÖS och ett samarbetsavtal gjordes upp med Olofsson och Bryngelsson om Klovatrafiken.

Trafiken ökade och flera passagerarbåtar köptes in så att man efter en tid hade 10 stycken passagerarbåtar och 2 stycken fraktbåtar. Vintertid hade man fyra turer i vardera

riktningen. Sommartid ökades det ut till 6-7 turer per dag. År 1938 kostade enkel resa 85 öre. Handlarna och TÖS träffades en gång per år och gjorde upp om frakttarifferna.

Det hände ibland när det var isvinter och fiskebåtarna hade svårt att ta sig in till Göteborg för att lossa sin fångst att några av TÖS båtar tog emot fisken ute i skärgården och transporterade den in till fiskehamnen.



Man kan utan vidare säga att trafiken var en svårskött historia. Det var dåligt trafikunderlag på vintern. Ibland var det issvårigheter och på somrarna var det omöjligt att hinna med då badgästerna strömmade till. En vanlig lördag och söndag under sommaren med fint väder reste 9-10 000 personer. När alla skulle in till Göteborg samtidigt på söndagskvällen uppstod en del problem. Var det långhelg blev det ännu värre. Det var nio bryggor som trafikerades så restiden blev längre ju längre norrut man skulle. Man gjorde försök att dela upp öarna med två båtar på varje tur. Restiden var cirka en timme till Hönö och två timmar till Rörö.

Kommunen tillfrågades

J. W. Berg gjorde flera framställningar till Öckerö Kommun om att överta eller ta del bolaget. Trafiken var ju trots allt en kommunal angelägenhet och kommunen borde engagerat sig och på så sätt varit med och beslutat om investeringar, biljett- och frakttariffer m.m. Efter J. W. Bergs frånfälle 1952 fick varvet helt överta ansvaret för trafiken. På nytt kontaktades kommunen då vi i varvsledningen tyckte vi hade nog med att driva och utveckla varvet och propellertillverkningen.

Konkurrens från bilfärja

Under 1950-talet utsattes Trafikbolaget för konkurrens från AB Linjebuss; som hade koncession på busstrafiken Hjuvik-Göteborg, och i början av 1960-talet kom bilfärjan. Men Linjebuss och bilfärjan hade inte kapacitet nog att klara av all trafik varför det blev nödvändigt för varvet att fortsätta trafiken för att säkerställa behovet av materialtransporter från Göteborg. Bilfärjorna blev början till slutet för Trafikbolaget. Men man bekymrade sig inte för hur det skulle gå för TÖS att lösa ut eller kompensera trafikbolaget för båtar, bryggor m.m. som kom att bli överflödiga under utbyggnadstiden. Man lät kallt Trafikbolaget bära bördan med ansvaret för trafiken för nordöarna som helt lämnades åt sitt öde då bilfärja sattes in till Öckerö.

Trafikbolaget drivits i 25 år

J. W. Berg skapade genom varvet arbetstillfällen för i genomsnitt 60 personer per år och genom Trafikbolaget för 40 personer per år under 30 år. Då bilfärjorna sattes in utan komplettering av person- och frakttrafiken till nordöarna drogs förutsättningarna bort för ett inom kommunen existerande och i högsta grad fungerande företag. Trafikbolaget,

med varvet som grund, hade utan stöd vare sig ekonomiskt eller på annat sätt, upprätthållit trafiken mellan öarna och Göteborg från 1933, under kriget och fram till 1960-talet.

TÖS gick under

Trafikbolagets dagar var räknade och det var ytterst nära att de senare årens förluster även dragit med varvet och propellerfabriken. Då hade kommunen förlorat en arbetsplats som sysselsatte omkring 100 personer. När Trafikbolaget avvecklades hade varvet en avsevärd fordran som fick avskrivas. För dessa pengar hade värdefulla investeringar kunna göras som skapat ytterligare sysselsättning.

Det är svårt att förstå vad kommunen tänkte på eller vad orsaken kunde vara till att man inte förstod att det i sluttampen blev varvet som blev förloraren.



Livet på varvet

Små porträtt av personligheter som arbetade på Bergs varv

av Walter Berg och Eisten Sjödel

Varvens historia är också de människor som arbetade där, de familjer som var berörda och den sociala situation som var rådande bland öns cirka 500 invånare. Så gott som samtliga familjer på Hälsö var direkt berörda av varven. Under många år var i medeltal 60-70 personer anställda hos Bergs och 10-15 hos Petters.

Varven påverkade i hög grad speceriaffärerna på ön och deras lönsamhet. I de anställdas lön ingick oftast regelbundna måltider som krävde köpta varor. Fiskare och andra besättningar vistades ofta på varven under de tider som båtar byggdes och reparerades. De hade också behov av allehanda varor och deras köp utgjorde ett bra tillskott till affärerna.

Många familjer hyrde ut rum till de anställda på varven och andra erbjöd både mat och logi. Detta betydde mycket för försörjningen i många familjer då tiderna var knappa. Bergs och Petters familjer hade ett flertal inneboende med mat och logi. Detta arbete klarades av familjemedlemmarna med en eller flera kvinnliga anställda som kallades "piger".

Det rädde stor köptrohet mot affärerna när det gällde matvaror. Andra slag av kapitalvaror som möbler, husgeråd, kläder med finkostymen och kappan köptes i stan. Viss konkurrens förekom dock genom "knallare" och andra dörrknackare som sålde allt från knappnålar till underkläder.



Varvsarbetare på Bergs varv framför verkstaden, 1920-talet. Fr.v.: Johan Wiktör Berg (smed och montör), Oskar Olofsson (snickare), C. S. Nilsson (plåtslagare), Olle Ludvigsson (förrådet), Albin Ahlberg (montör), John Kristiansson (sliperbas), Karl Gustafs-son (smed), Gösta Knutsson (snickare), J. Sundberg (svarvare), Axel Pettersson (montör), John Sjödel (svarvare), Richard Almqvist (montör), Oskar Nilsson (snickare), Ernst Berg (montör), Nicklas Nilsson (snickare), Birger Nilsson (snickare).

Rekrytering av arbetskraft

De anställda inom båtbyggeriet kom i huvudsak från Orust och Tjörn. Verkstadsarbetare av andra slag kom från olika delar av landet. Ett flertal kom till Hälsö efter anställning i Göteborg, främst Ideals Varv. Under 1920-1930-talet kom några stycken från Marstrand. De hade tidigare varit anställda på Marstrands Mekaniska Verkstad.

Några av dem blev bosatta livet ut, t.ex. Josef Olsson med sonen Sven. Josef arbetade hela sitt verksamma liv som drivare, medan Sven skiftade över från drivare till för-

rådsarbete. Sven gifte sig med Viola Berg. De fick en flicka och tre söner varav den äldste, Ove Olsson är den kände fotbollsspelaren i HBK, IFK resp. AIK.

Vilda historier på middagsrasten

Varvet var inte inhägnat och det existerade inga förbud för obehöriga. Vem som helst fick komma in och titta och kanske prata bort en stund. Det fanns sex båtar på slipen och kanske lika många vid bryggorna och på varje båt fanns oftast sex man så det blev en hel del människor som cirkulerade på varvsområdet. De var intresserade av att se på när deras motordelar eller vad det kunde vara reparerades eller tillverkades.

Särskilt på middagsrasten, som var en timme lång, var det många fiskare som kom in i verkstaden för att diskutera allt mellan himmel och jord eller för att höra montör Axel Pettersson, understödd av Albin Ahlberg, dra de hiskeligaste historier. De flesta var från deras tid till sjöss. De kunde dra till med vad som helst. Det höll sig hela tiden på gränsen till det osannolika och många fick sig ett gott skratt. Ibland hade Ahlberg svårt att hålla masken och då log han på ett alldeles speciellt sätt. Då förstod man att Pettersson, som han kallades hade varit i närheten av gränsen ...

Pettersson på Västeräng – ett original

Axel Pettersson kom från Karlskrona och hade börjat till sjöss. Han var en mycket god berättare och en frispråkig man med sinne för humor. Hans berättelser var mustiga, fulla av händelser från utländska hamnar och krogar, där mord och annat förekommit. De som varit i kontakt med Pettersson glömmer honom aldrig. I motsats till Ahlberg, som var religiös, var Pettersson ateist. Trots detta var de goda vänner och försökte överträffa varandra i att berätta historier.

Pettersson på Västeräng var också jägare, med bössa och taxen Sippa. Han tog sig nog en "dranagel" ibland innan han gifte sig med Anna och byggde hus på Västeräng. Ett missöde råkade han ut för då han en gång var ute och vaktade på änder i skymningen, i vassen strax utanför sitt hus. Plötsligt fick han i halvmörkret fåglar i håll och brassade för fullt. Döm om hans förtvivlan då han skulle hämta de skjutna änderna och upptäckte att det var Annas ankor han skjutit.

Albin Ahlberg

Albin Ahlberg kom närmast flyttande från Göteborg. Flyttlasset fraktades ut med "Horten". Familjens första bostad var i Bergs gamla hus, som för övrigt var kommunens första hyreshus. På 1930-talet byggde Ahlberg eget hus på "Gabet".

Albin Ahlberg var en glad och öppen person. Han berättade gärna om sina upplevelser till sjöss. Vid ett tillfälle luffade han i Japan efter att hans båt förlist i samband med en större jordbävning. Hans beskrivning av arbetet som eldare ombord i stora steamfartyg var alltid spännande att lyssna på. Albin gick bort i början av 1960-talet. Hans hustru Klara levde ytterligare några år.

"Adel"

Adolf Svenningsson, som han egentligen hette, hade precis som Axel Pettersson och Albin Ahlberg börjat till sjöss och sedan arbetat på olika verkstäder i landet. Adel hade bl.a. tidigare arbetat på varv i Smögen, Lysekil, Marstrand och Ideals Varv innan han kom till Hälsö och blev bosatt för gott och senare gift med Hilma.

"Adel" var en särpräglad person, tystlåten men med en stark känsla för sitt kunnande om råoljemotorer. Många fiskare var honom tacksam när de kom till verkstaden med motorhaveri. Kanske var det varmgång i några lager. Då var "Adel" en mästare i att stöpa ny "babbis" i lagret och skava in den rätta slitytan mot vevaxeln. Än idag talar fiskare med värme i rösten om hur "Adel" hjälpte dem när de fått varmgång i maskin eller annat stopp.

"Adel" var under sina sista år bosatt hos en dotter i Kungälv. Han blev trots ett hårt och strävsamt liv 90 år gammal. Han förklarade sin höga ålder själv med att han som vuxen inte smakat en droppe mjölk.

Sundberg – en fast punkt

En av de allra första som kom att bli anställd på Bergs Varv var John Artur Sundberg. Han var född i Alingsås och gick tidigt till sjöss. Han kom att segla i maskin som svarvare. På sjön lärde han sig grunderna i yrket och utbildade sig vidare som anställd vid olika verkstäder, bl.a. Ideals Varv i Göteborg. Det har berättats att Berg hade träffat honom där och erbjudit honom anställning. Han kom resande ut till Hälsö 1913. När han fick se verkstaden ville han vända direkt och åka tillbaka till stan. Berg fick honom i stället att ta på sig arbetskläder och starta arbetet vid en svarv. Efter detta blev han varvet och Hälsö trogen till sin död 1974.

Sundberg var en mycket duktig yrkesman och skötte ofta två svarvar samtidigt. Han hade Bergs och de anställdas förtroende att sköta varvets arbetstid. Ingen kan minnas att han någonsin missade att ringa i skeppsklockan som fanns uppsatt på verkstadshörnet mot sliparna. Klockan hördes över hela Hälsö och lämnade tidsuppgift för flera än

varvspersonalen. Utöver sin skicklighet som svarvare var Sundberg på fritiden urmakare. Det finns säkert klockor som Sundberg lagat fortfarande kvar på Hälsö.

Sundberg kallades alltid vid sitt efternamn. Han gifte sig under krigsåren men äktenskapet blev kort då hustrun snart dog i spanska sjukan. Under många år, ända till sin bortgång, var Sundberg inneboende hos Karl och Charlotta Johansson. Sundberg tyckte om att dricka en Carnegie Porter.

Varje vecka kom en låda helor med båten från stan. Lådan hämtade han inte hem själv utan avtalade med någon att köra hem den. Sigge Gustavsson hade detta uppdrag för Sundberg under många år.

Sundberg var så länge han arbetade på varvet den fasta punkten i verkstaden. Han fanns alltid på plats, glad och vänlig, även mot oss småglin. Det var många pojkar som, när de i 14-15-års åldern, skulle börja borra och svarva fick hjälp av Sundberg med att slipa borr och svarvstål. Det spelade ingen roll om det var bråttom. Det bet inte på honom. Kom man till honom stoppade han svarven, lugnt och sansat, och gick med och visade. Han lade sig aldrig i men ställde alltid upp om man ville ha hjälp.

Plåtslagare Nilsson – veteran

Plåtslagare C. S. Nilsson kom från Åmål och tillhörde veteranerna från 1920-talet. Han regerade i sin plåtverkstad och ville inte bli störd i onödan. Sitt jobb skötte han med den äran och tillverkade med fart och fläng tankar till båtarna för vatten och olja, plåtade maskinnummer, nitade ihop avgas- och kaminrör, lufthuvor, ventilatorer, truffar, smörjkannor, plåtade båtarna för gång i is m.m.

Nilsson ville helst arbeta i fred. Han ville ha det som han höll på med färdigt så fort som möjligt. Man fick verkligen linda in sin önskan om hjälp när något skulle repareras på någon båt.

Erland Andreasson förde bok på allt

Erland Andreasson var en Hälsögrabb som började på varvet i unga år på 1920-talet. Efter några år var han en duktig maskinarbetare och mogen att överta all tillverkning av vinschar och styrmaskiner. Han såg till att material fanns hemma. Han var noggrann och förde bok på allt som levererades per år. Vilken typ och storlek som den eller den båten hade var nödvändigt att veta då reservdelar skulle skickas iväg.

Han hade också planering på det som låg i order. På stålgiutgods till kugghjulen t.ex. (som kom från Ljungby stålgiuteri), var det i regel långa leveranstider. Han skötte även huggfräsaautomaten, som anskaffades efter några år för att vara oberoende av andra leverantörer.

Varvet – många Hälsögrabbars arbetsplats

Den första Hälsögrabb som började på Bergs Varv var "Anettes-Olle", Olle Magnusson, där han höll till i förrådet. Sedan var det John Kristiansson, som var sliperbas i många år. Det var på 1920-talet. I slutet av decenniet började många unga Hälsögrabbar som lärlingar. En av dem var Henry Olofsson som så småningom tog hand om tillverkning av styrhytter, nedgångstrappor m.m. både till gamla båtar och nybyggen. Redan som skolgrabb i 12-13-årsåldern tillverkade han fina modeller av båtar, som vi andra smågrabbar beundrade och ville vara med och segla. Att han skulle bli hyttsnickare var det aldrig någon tvekan om. Han skötte sin tillverkning utan att någon behövde lägga sig i.

Ramsågen gick varje dag och förvandlade ek- och furustockar till plank och brädor. Henry var påpasslig och lade beslag på de finaste och mest kvistrena bitarna, lagrade och torkade dem för kommande behov. Tyvärr gick Henry allt för tidigt bort 1943.



Bakre raden fr.v.: Kalle Nyberg, Gilbert Gustavsson, Harry Andersson, Harry Jansson. Främre raden fr.v.: Daniel (efternamn okänt), Henry Olofsson, Karl Pettersson ("Sågar-Kalle").

Bertil Gustavsson – svarvare

Trots sitt handikapp blev Bertil Gustavsson svarvare. Med sin åttatumssvarv fick han ta hand om alla noggranna jobb. Det var nytillverkning och reparation av spolpumpar, ventilhus, ventiler och kolvar till kyl, läns-pumpar, bränslepumpar, spridare, ventiler och mycket, mycket annat. Ofta stod folk och tittade på då han arbetade och beundrade hans snabbhet och skicklighet.

Harry Andersson – förr båtbyggare

Harry Andersson var född till båtbyggare. Redan som 13-åring byggde han sin första båt, en liten platteka till mig (Walter Berg). Jag var två år yngre hantlangare och hämtade spik och virke som gick åt på varvet. Harry fick gå genom "ekeluten" i båtbyggeriet. Sedan blev det skansinredningar och speciellt besvärliga jobb med haverireparation etc. Harry blev J. W. Bergs specielle man i och med att han fick ta hand om allt träarbete vid ombyggnad av passagerarbåtarna för Trafikbolaget.

Harry blev senare, tillsammans med Frank Andersson, också från Hälsö, egen varvsägare i Ekenäs strax söder om Kalmar.



Harry Andersson och Lasse Lund passar in en ny stävbit.

Oskar Jansson – kusken som blev svetsförman

J. W. Berg anlade en trädgård mellan vägen och villan. Gamle Norin, stenkonsnär från Harestad på Inland kom och anlade långa, rätt låga murar av natursten. Jag skulle tro att det var Norin som anskaffade häst och kusk, även dessa från Harestad, för att från Väst-eräng transportera jord till trädgården. Kusken var en yngling på 16 år, som hette Oskar Jansson. När jobbet var färdigt återvände Norin och hästen men Oskar blev kvar på Hälsö. Han blev som en son i huset och en av J. W. Bergs specielle gunstlingar.

Han blev senare svetsförman och var självskriven då passagerarbåtarna skulle byggas om. Han reparerade och bytte ångpannor, bytte plåtar i bordläggningen, tankar, däckshus i stil till bygge för England och Irland bland mycket annat. Oskar kom sig aldrig för att fria fastän han hade chansen. Han var och förblev ungkarl.



Oskar Jansson och Åke Gustavsson (t.v.).

Kamrer anställdes

I mitten av 1920-talet hade arbetsstyrkan ökat till 25-30 man och kamrer Thorsten Österberg kom till varvet och skötte det kamerala. I ett litet kontor intill smedjan och förrådet satt han lätt åtkomlig för alla. Förutom all bokföring, avlöningsuträkning, beställning av allt material, kontrakt, telefoner som ringde stup i ett så skulle han hinna skriva räkningar. Han betalade också ut avlönerna på fredagen klockan fem. Det gick till så att han ropade in var och en i nummerordning och betalade ut enligt en avlöningsbok, ur den hög pengar han hade framför sig.

Kamrern med käppen

Österberg var en glad man. Han hade lätt för att prata med folk och ville gärna skoja, men ordning och reda var det. Han var utrustad med käpp pga. en knäskada i ungdomen. Med denna käpp var han otroligt snabb. Det hände många som kom lite olämpligt eller sade något som inte passade då han var upptagen i telefon att käppen satt i magen innan man hann parera. Det var på skoj förstås men ändå med den meningen att man skulle hålla sig på mattan och utföra sitt ärende fort och lätt. På kontoret fanns också sjukvårdslådan men de flesta skickades upp till Agnes Berg för omplåstring. Österberg var också en friluftsmänniska. Han fiskade och jagade och var även vapensamlare med en ansevärd samling av bössor, pistoler och andra vapen.

"Plåt-Evald" – varvets "tomte"

"Plåt-Evald" var inte plåtslagare men väl son till plåtslagare C. S. Nilsson. Han började 1925 som smedhalva, dvs."slaggade" för "Sme-Kalle". Han var även förrådsförvaltare i olika perioder med uppgift att lämna ut material och verktyg och såg också till att det

fanns hemma. Det mesta materialet kom från Göteborg med båtarna och lossades på ångbåtsbryggan. Evald såg till att bryggan hölls ren. Det var mycket material som dagligen skulle tas vara på. Evald var som en liten tomte med många uppgifter. En halvtimme före arbetstid var han nere och smörjde och startade tändkulemotorn, som drog maskinerna i verkstaden.

Och så tände han vedkaminerna. Med första turen varje morgon skulle han skicka väskan som skulle in till Göteborg. Den innehöll post, pengar, värdepapper, accepter (växlar) m.m. I Göteborg togs väskan om hand av en yngling som hette Olle Liljeqwist, kontorist i Albert Petterssons järnaffär. Olle såg till att väskans innehåll kom till banken på Badhusgatan.

Åter till "Plåt-Evald". Han arbetade också som smed. Hans uppgift var att se till att det fanns smidda bultar, beslag och andra detaljer till nybyggena. I varje nybygge bänkades det in cirka 3000 smidda bultar av olika slag. Med 6-8 båtar om året blev det en ansevärd mängd bultar. Evald sysslade inte så mycket med fotboll som alla andra på fritiden, men väl med löpning. Och så fiskade han och drog upp många vitlingar på koljebanken under årens lopp. En G-P från den 28 augusti 1933 innehåller referat om skärgårdsmästerskapen. Där visar det sig att "Plåt-Evald" blev trea i löpning på 1500 meter. Han var obligatorisk linjeman på fotbollsmatcherna.

"Gjutarn"

Henning Eriksson avlöste Wilhelmsson som gjutare. Henning kom från Norrköping. Hans arbetsinsats som gjutare var otrolig. Arbetet utfördes under mycket enkla förhållanden. Han formade i gjutflaskor, med speciella skedar och mindre verktyg, ett stort

antal föremål från propellerblad till stävskenor. Det var ett uppskattat skådespel när han med en man till hjälp fyllde den smälta metallen i gjutflaskorna. Under många år var gjuteriet en del av smedjan. På senare år byggdes en verkstad som innehöll bl.a. gjuteri innan gjuteriet flyttades till den nya fabriken på Öckerö Långesand.

Henning, "Gjutarn" som han oftast kallades, byggde hus på Styvö backe 1934 tillsammans med hustrun Hildur. Båda är borta. Den äldsta dottern av två har övertagit föräldrahemmet.

"Blejarn"

Albert Johansson kom från Bleket på Tjörn. Därför kom han att kallas "Blejarn". Han var i ungdomen fiskare och det trivdes han allra bäst med. För att försörja familjen arbetade han i olika omgångar hos Bergs som grovarbetare. Albert var en gladlynt och lättsam man som gärna skämtade och berättade historier. Han hade ett högt och hjärtligt skratt. När han gick var han något tung i steget. Detta gjorde att det verkade som om han arbetade tungt och motigt. Men så var det inte alls. Albert hann alltid med de sämsta och tyngsta arbetsuppgifterna på varvet. Som "pillemasare" fick han hjälpa till med olika arbetsuppgifter som var tunga, smutsiga och besvärliga. Det gällde slipupptag, bottenrengöring av stora fartyg, lastning och lossning av ekstockar från fraktbåten "Billy" och mycket annat.

"Blejarn" var gift med Tekla, en Hälsöflicka. Familjen bestod av två flickor och två pojkar. Ture, yngst av sönerna och nu pensionär, har övertagit föräldrahemmet.

"Sme-Kalle" började när han var 14 år

I smedjan fanns "Sme-Kalle, Karl Gustavsson, som var Hälsöpojke och började 1921, 14 år gammal. Han var som klippt och skuren till smed. Han var kraftig och stark och passade perfekt för sitt yrke. Många kom till smedjan, inte bara för att värma sig, utan också för att titta på Kalle när han med sitt handlag och sin skicklighet formade de glöd-heta bitarna. Han slog aldrig ett slag för mycket (om ni förstår vad jag menar). Han hade ett hjärtligt, gott skratt som kunde behövas då det blev för jåkligt. Utan order eller tillsägelser såg han till att det fanns färdigsmidda detaljer när de behövdes. Han var en förebild för många.



Oskar Olofsson

Oskar Olofsson kom till Hälsö 1911. Han var född på Björholmen, en ö som tillhör Tjörns kommun. Innan han blev bosatt på Hälsö deltog han i olika fiske. Han var med "Hanssons kutter" ute på Nordsjön och dörjade makrill. Den saltades ombord i tunnor till spekemakrill.

Före Hälsötiden vistades Oskar Olofsson en tid i Amerika. Han arbetade då bl.a. ombord på ett mudderverk utanför amerikanska östkusten. Det var ett slitsamt arbete som han beskrev som rent omänskligt på grund av svåra arbetsförhållanden ombord och dålig mathållning. Han berättade om en episod som inträffade då de låg med mudderverket i närheten av staden Galveston. På stranden gick några svarta grisar och bökade. Besättningen såg en chans att öka på matförrådet. Efter lottdragning fick Oskar uppdraget att simma iland för att sticka en gris och sedan ta den ombord.

Han dök i vattnet med en kniv mellan tänderna och tog sig simmande och smygande upp mot grisarna. Han fick armarna om en stor gris som grymtade och skrek men Oskar stack kniven i strupen så blodet sprutade. Färden ut tillbaka till mudderverket med grisen blev dramatisk. Det var tyngre än väntat att simma med en död gris ett par hundra meter. Men grisen behövdes för matförrådet och det gav Oskar extra krafter.

Oskar var en kraftkarl även sedan han blev gammal. På Bergs Varv deltog han i grövre timmermansarbeten, som byte av bordläggning, stävar, kölar m.m. De sista åren på varvet avlastade han "Alfred på Rybacken" med att svara för all "runnhult" (master), gafflar och bommar.

År 1914 gifte han sig med Jenny, som var av gammal Hälsösläkt med många syskon. Familjen kom att bestå av tre pojkar och en flicka: Enar, Sigge, Folke och Inga. Samtliga pojkar började i unga år hos Bergs. Enar började som 14-åring. Hans första arbetsuppgift var att elda baspannan. Det var en uppgift som de flesta fick börja med. Det var ett slitsamt jobb. Man fick gå upp tidigt och tända pannan så att bordläggningsplankorna i bastrumman var mjuka när de skulle användas klockan 07:00.

Enar, som nu är pensionär, arbetade hela sitt verksamma liv på varvet som träarbetare. Hans kunskaper inom båtbyggeriet omfattade allt från timmermansarbete till inredningsarbete. Enar är en mycket god berättare. Det är ett nöje att lyssna till hans berättelser om olika händelser som utspelade sig på varven. Jag tänker särskilt på hans minnesbilder om förman Birger Nilsson.

Folke blev i motsats till Enar järnarbetare. Han började som smedhantlangare hos "Sme-Kalle" och blev utlärdd smed. Hans kunskaper i smedyrket gjorde att han vid flera tillfällen hade eget ansvar för allt fartygssmide på varvet. Folke kom tidigt att se svetsen som en kombination med smidet, vilket gjorde att svetsen kom att minska smidets betydelse vid tillverkning av utrustning till båtarna, men kanske framför allt till utrustning för fisket, som galgar, block m.m.

Under en tid hade varvet stora legoarbeten för Göteborgsvarven. Folke var arbetsledare för dessa plåt- och svetsarbeten. Han var mycket produktiv. Den som skulle hänga med Folke fick minsann inte ligga på latsidan. Arbetsmomenten var ofta tunga. Man använde inte lyftanordningar för stycken som man orkade lyfta. Detta har satt spår på äldre dar i form av svår värk i nacke och rygg.

Nu är Folke pensionär. Han bor i sitt hus på Västeräng tillsammans med hustrun Ketty. Fritiden använder han i stor utsträckning till att odla potatis och grönsaker på egna tomt-en och på Ängholmen, som han äger tillsammans med sina syskon. Holmen köptes av Oskar och Jenny i början av 1930-talet. De använde den delvis till potatisodling och fårskötsel.

Stadsbesök dagen före julafton

Vid ett tillfälle under året gjorde man gemensamt uppehåll i arbetet för att åka till stan. Det var dagen före julafton. På kvällen innan hade man blivit bjuden av Berg på kaffe med kakor och kaffehalva till som tack och en avslutning för året. Det dukades då långbord i verkstaden bland svarvar och maskiner, en festsal så god som någon. Oftast var man ledig på varven mellan jul och nyår för att starta på nytt igen den 2 januari.

Stadsbesöket hade en social betydelse och utgjorde ett välbehövligt avbrott i vardagstillvaron. Man drack en öl på "4:an" (ölstuga på Bryggaregatan) och köpte saker och ting till sig själv och familjen. Stadsbesök förekom annars inte så ofta. Orsakerna var flera, bl.a. var köpkraften på den tiden liten och förbindelserna med Göteborg var sådana att en hel arbetsdag gick åt för ett stadsbesök.

När man skulle ut och roa sig i stan åkte man med ångbåten på lördagen kl. 13:00. Då gällde det att komma från jobbet lite tidigare så att man hann ta av sig arbetskläderna, raka sig, på med skjortan, lös-kragen, kostymen, rocken och hatten. Man övernattade i regel på hotell "Neptun" eller något av de många nordstadshotellen. Åtterresan gjorde man söndag kväll från Stenpiren kl. 18:00.

Årsavslutning

Vid den nämnda årsavslutningen i verkstaden redogjorde Berg för det arbete som utförts under året. Det gällde antal nybyggen, motorinsättningar, större trä- och motorreparationer, vinschar, spolpumpar m.m. samt antal slipupptagningar av olika sorters fartyg.

Till avslutningsfesten 1922 skrev John Sjödellet ett antal rimmade verser som syftade på Berg och de anställda. John Sjödellet anställdes tidigt på Bergs varv. Han emigrerade till Amerika 1924. Yrket som svarvare hade han bl.a. lärt på Husqvarna Vapenfabrik.

Nyårsdikt 1922

1. Det gångna året nu revy
passerat för vårt inre
därvid mången dag blir ny
och stannar i vårt minne.

2. Ett år har åter flyttat bort
och lämnat plats åt annat
ett gott nytt år av samma sort
med glädje vi anammat.

3. Vi alla som hos Berg ha gått
och jobbat hela året
vi arbetat som vi förmått
och får snart grått i håret.

4. Herr Berg, vår fabrikör, en man
som ej går av för hackor
han jobba kan som ingen ann
vi blir som gamla brackor.

5. Hans bror montören Ernst
är mer lugn och sansad vorden
om ej nåt mer så nog han bär
sin pipa med från jorden.

6. Vår kontorist herr Österberg
har gett oss våra pengar
därför ett tack ur märg och ben
från Bergs små drängar.

7. Herr Pettersson man illa nog gör åt
de honom vill omvända
för fiskare i varje båt
han ljuger dag i ända.

8. Och Johansson som seglat har
runt jord sen han var liten
till sist han stannat hos oss kvar
och jobbar här i skiten.

9. Smidesmästare Kalle 16 år
för blott en ringa penning
får slita hårt var dag som går
och tjänar knappt till välling.

10. Så har vi också Kristians John
montören och slipperbasen
får springa, vara allas hund
den stackars arme vassen.

11. Montören Nils ej dummer alls
får dra sitt strå till stacken
han visslar chimmy, jazz och vals
dock ej applåd blir tacken.

13. En svarvare helt ny vi fått
må heder honom lända
den andre till Charlott har gått
och tycks ej återvända.

15. Herr Niklas Nilsson timmerman
en nektarns son med heder
uppiggar sinnet allt ibland
med rusets glada seder.

17. Hantlangare Gilbert stark och stor
slår gnistor så det sprakar
ty i hans inre krafter bor
dem oftast han försakar.

19. Slipkusken Oskar också får
till slut en släng av slev
när motorn lufsar själv och går
får Oskar draga veven.

21. Till sist jag så en maning gör
som väl en var må lända
vi knoga alla som sig bör
och detta år tillända.

12. Jag själv står ännu kvar
och trampar samma brädor
jag undrar om jag ska stå kvar
när vi blir gamla fäder.

14. Plåtslagare Nilsson ensam gör
sitt arbete här på varvet
och får han leva tills han dör
får pojken taga arvet.

16. Och Birger timmermannens son
dock ej en rallare som leder
har tagit faderns lärospån
ad notam med all heder.

18. Förrådsförvaltare Olle kär
som också sopar lorten
det blir en syn för Sankte Per
då Olle står i porten.

20. Vår gjutare herr Wilhelmsson
i vårt gjuteri
är om sitt arbete mycket mån
bör därför hedrad bli.

Hälsö den 17 december 1922

John Sjödel

Varven – centrum för studieverksamhet

Beskrivningen av varvsepoken på Hälsö har helt riktigt kommit att handla om arbete, båtar och personer. Trots att dagarna bestod av arbete från tidig morgon till sena kvällen förekom också ett omfattande föreningsliv som engagerade många av de anställda.

Frireligiösa församlingar hade bildats. NTO-logen, som startats i början av seklet, var under ett stort antal år mycket aktiv, med viss folkbildning och idrott på programmet.

Hälsö bibliotek – kommunens första

År 1938 startades på initiativ av Erland Andreasson, genom ABF, ett bibliotek på Hälsö. SSU hade tidigare startat en bokinsamling till nystartade bibliotek i landet. Genom denna insamling och stöd från SVC-avdelning på Hälsö kunde Erland öppna en lånemöjlighet i sin hyrda bostad om två rum och kök. Familjen bestod vid tillfället av fyra personer. Denna möjlighet att på ön låna en bok blev uppskattad och för de flesta var det den enda möjligheten att stilla sin läshunger. Från starten hade Erland ungefär 20 böcker att låna ut. Antalet böcker ökade för varje år och omfattade 1953 414 band.

Fackföreningen köpte böcker

De första egna böckerna, som inköptes genom kontantanslag från den nyligen bildade fackföreningen, var Sally Salminens "*Katrina*" och Harry Martinssons "*När nässlorna blommar*". Därefter blev övriga proletärförfattare representerade: Moa Martinsson, Ivar Lo-Johansson, Alf Ahlberg, Sven Edvin Salje, Vilhelm Moberg m.fl.

Den första bok som jag lånade och läste med behållning var skriven av författaren Karl Gunnarsson och hette "Som dräng bland svenska bönder". Den gav en målande beskrivning av hur det var att arbeta på landet. Det utgjorde en kontrast mot vårt arbete på ön.

Studierna fortsatte i cirklar

År 1947 var hemvärnsgården färdig. Då fick biblioteket och Erland ett rum med plats för ett stort bord att samlas kring. Förutsättningar för ökad studieverksamhet hade skapats. Den tidigare nämnda fackföreningen bildades 1936. Redan första året startades en facklig kurs av Karl-Erik Ahlgren. Han var anställd av Ny Tid och ledde denna kurs som bl.a. omfattade mötesteknik.

En mera regelbunden studieverksamhet kom igång i slutet av 1930-talet. Många cirklar leddes av folkskolläraren Linus Larsson (Bergagård). Tiderna var anpassade så att även fiskare kunde delta. En av kurserna var "Praktisk Handelsbokföring". Den omfattade 34 undervisningstimmar. Övriga ämnen var engelska och navigation. Efter krigsslutet 1945 utökades studiecirkelverksamheten ytterligare.

Ämnen av olika slag studerades

Det var Erland som med sitt stora bildningsintresse såg till att berika vår fritid. Den första cirkel han ledde själv var "Mötesteknik". Det kändes angeläget att lära sig reglerna för hur ett sammanträde skulle ledas. Kursen gav även information om hur ett mötesprotokoll skulle utformas. Den första cirkeln följdes av många. Det var kommunalkunskap, statskunskap, nationalekonomi, psykologi (en cirkel som hette "Att tänka och diskutera" byggd på en bok av Alf Ahlberg) dubbel bokföring m.fl. ämnen.

Gästföreläsare inbjöds

Cirkelmötena brukade hållas på onsdagskvällarna och omfattade cirka två timmar. Efter avslutad kurs erhöll deltagarna ett intyg underskrivet av Erland Andreasson och ABF-rektorn Stahre. Avslutningskvällen firades med kaffe och vid flera tillfällen var en gäst inbjuden som ytterligare utvecklade det ämne som studerats.

Biblioteket och cirkelarna betydde mycket under vinterkvällarna. Det var ett välkommet avbrott på arbetsdagen och en lärdom som alla hade nytta av i vidare studier och i arbete.

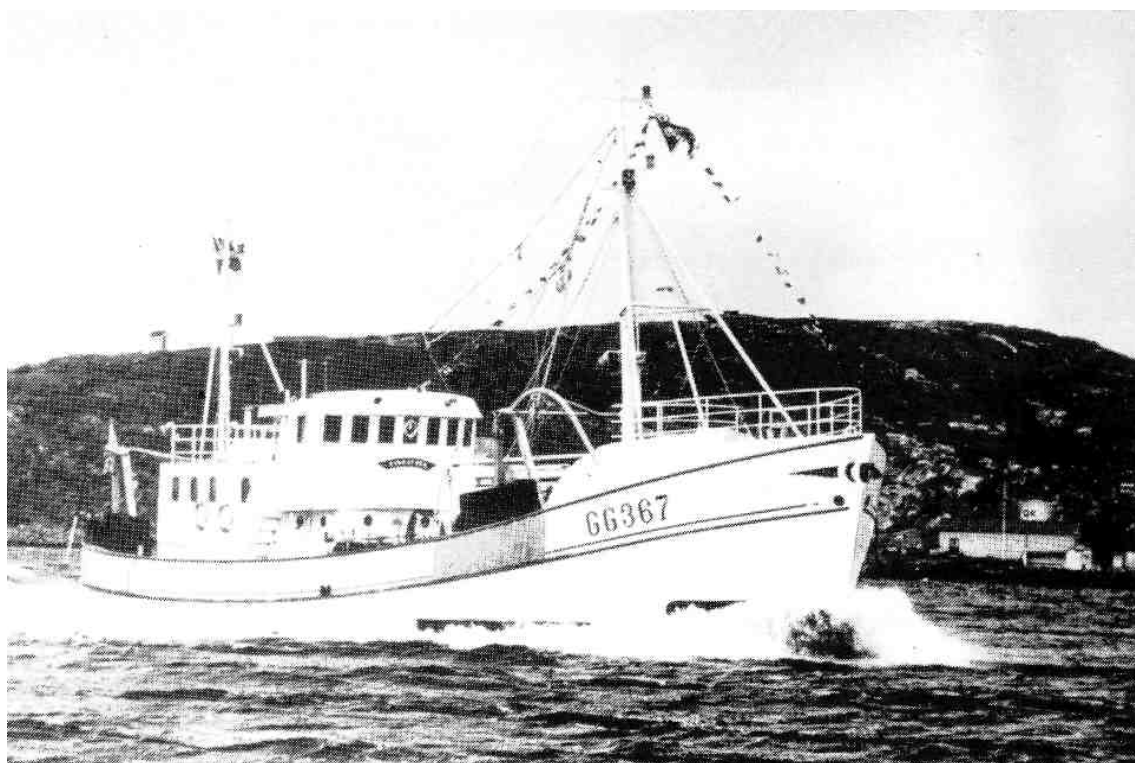
Den goda samvaro som rådde runt bordet glömmar man aldrig. Erland Andreasson kan inte nog uppskattas för det bildningsarbete han utfört på Hälsö.

Eisten Sjödel

Fiskebåtar av trä

av Walter Berg

Det kommer troligen inte att byggas så många fler fiskebåtar i trä så jag tänkte berätta lite hur det gick till på t.ex. 1950-talet. Från 1928 till 1968 hade 168 nybyggen levererats och den sista träfiskebåten var "Astrid" till Leif Johansson m.fl. på Rörö. De största båtarna på 1960-talet var "Lagafors" Björkö och "Vingafors" Öckerö. De var upp till 96 fot långa med omkring 1000 hkr motorer. Att bygga så pass stora båtar i ek fordrade att man hade tillgång till ekstockar av ansenliga dimensioner både då det gällde längd och grovlek, både med och utan krökar.



"Vingafors" Öckerö levererad 1966, 96 fot lång och utrustad med en 900 hkr motor.

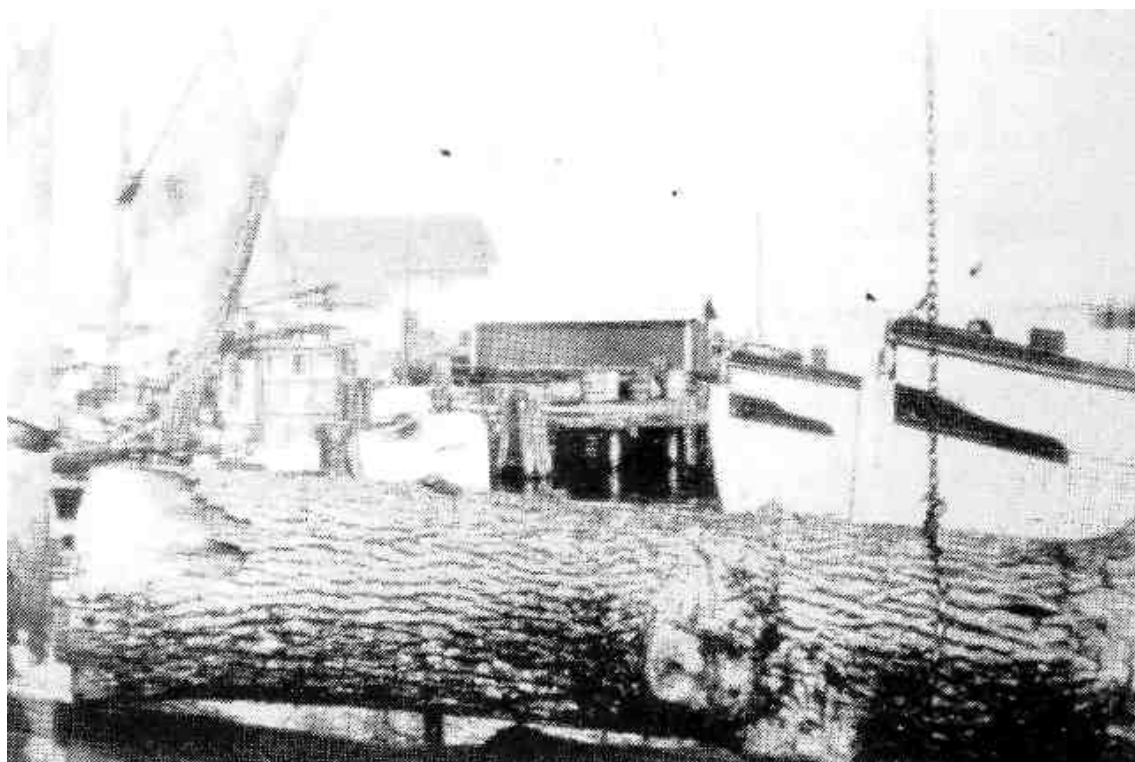
Båtarna byggdes efter ett reglemente som i mitten av 1930-talet blev utarbetat av ing. Palmqvist, Göteborg, för fiskarnas intresseorganisationer bl.a. och fick namnet Göteborgs och Bohusläns Havsfiskeförenings byggnadsreglemente för träfiskebåtar.

Den första kontrollanten var Algot Alexandersson, Öckerö. Han efterträddes senare av Oscar Svenningsson, Björkö. Reglementet var en modifikation av Bureau Veritas reglemente som följdes vid byggande av skutor och segelfartyg av trä. Anpassningen till de svenska fiskebåtarna bestod främst i att man använde sig av något smäckrare dimensioner men i gengäld mycket kraftigare förbultning. När båtarna började utrustas med däckshus i stål och lättmetall samt motorbäddar av stål, kompletterades reglementet med regler för detta, genom ett samarbete mellan varven och Svenska Fartygsinspektionen.

Det var bra med detta byggnadsreglemente, man visste vad man hade att rätta sig efter och samarbetet med kontrollanterna gick utan problem. Även vid haverireparationer kom kontrollanten in i bilden. Det blev liksom en bevakning av försäkringsbolagen, så att reparationerna inte försämrade båtens ursprungliga klass.

Svårt att få fram ek

Under tiden som båtarna blev större, ökade dimensionerna på ekplankan och därmed svårigheten att skaffa fram ektimmer som var lämpligt. Man fick söka i hela södra Sverige och ibland också i Danmark. Alla båtar byggdes på beställning. Kontrakt med specifikation blev upprättat mellan kunden och varvet. Flera båtar byggdes i serie efter samma ritning vilket underlättade uppgörelsen genom att kunden (fiskarna) ville ha en båt lik den som tidigare levererats och mycket byggde på ömsesidigt förtroende.



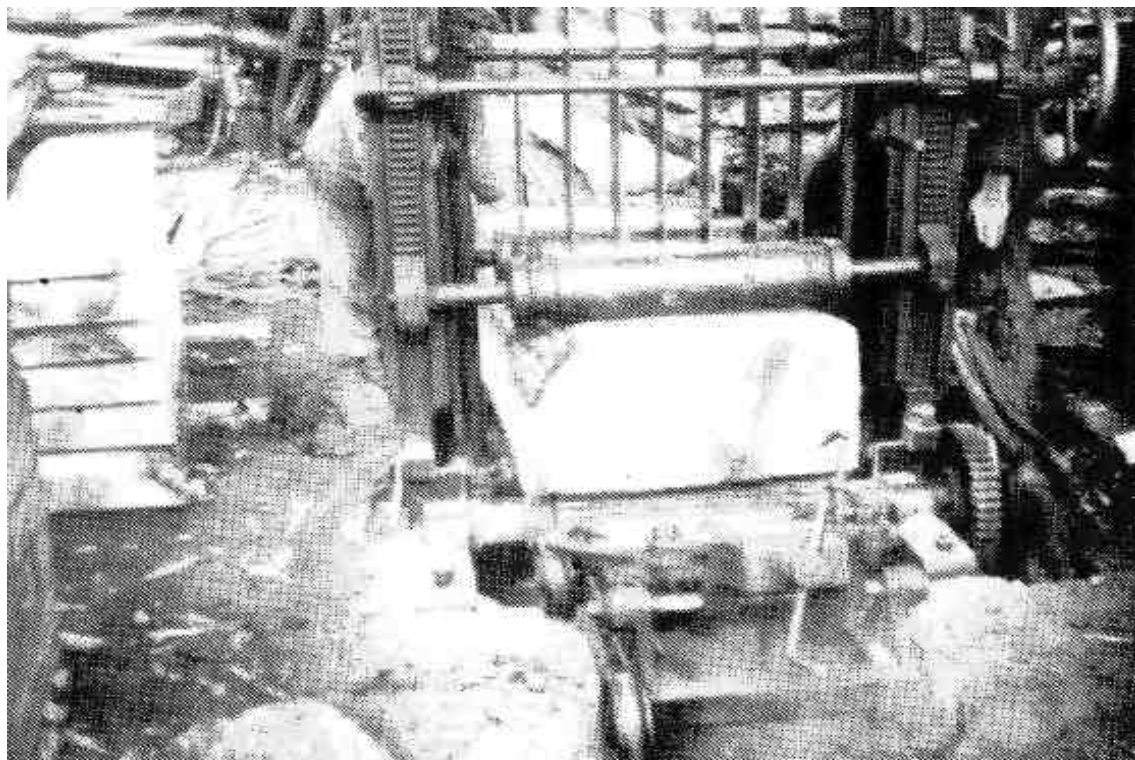
Med jämna mellanrum ökades storleken på fiskebåtarna och Östen Berg fick göra en ny linjeritning med utslagstabeller för spant och stävar. Det skulle fram ritningar på däckshus, motorbäddar, backar samt ett däckssarrangemang. Skans, motorrum och lastrum skulle också ritas in. Sedan fanns ju detaljritningar på alla möjliga delar som skulle tillverkas och monteras.

Från ritning till mall

När bygget skulle sättas igång fick Maurits Johansson knalla upp till ritkontoret och hämta erforderliga ritningar. Med en "grabb" till hjälp gjorde Maurits utslaget, dvs. efter linjeritningen och utslagstabell ritade han ut stävar och spant i naturlig storlek på spantbänken (ett stort golv). Förskeppets spant ritades på ena halvan och akterskeppet på den andra. Man ritade med svart och rött för att lättare kunna skilja de olika linjerna

åt. Sedan tillverkades mallar på stävar och spant. Spanten mallades bara på ena sidan och vändes sedan över till den andra och avritades.

Under tiden hade Johan Olsson och Karl Andersson haft ramsågen igång och förvandlat ekstockar till plank och bitar till stävar och spant. Det låg mycket omtanke och arbete bakom uttagningen av stockarna som skulle passa till de olika delarna, med hänsyn till längd, grovlek och rätt böj. Det finns inte många raka bitar i en båt. En akterstäv skulle sågas till en tjocklek av 45 cm och färdigtimrad blev den 60-70 cm på andra hållet.

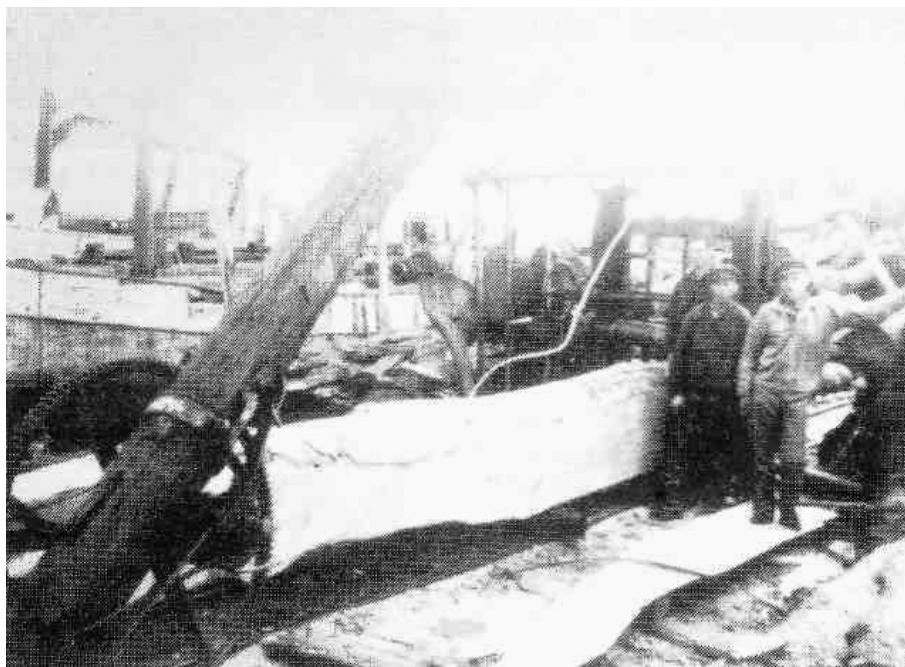


Ramsågen på cementskutan. Stocken har här först "skratts" (huggits) av till att bli en meter i fyrkant sedan delats i mitten med ett blad för att till slut såga till 5 tums plank.

Kölen i två bitar

Kölen till en 90 fots båt skulle ha en längd av 21-22 meter i två bitar varav den ena skulle vara 13-14 meter för att sträcka sig akterifrån förbi motorbädden in i lastrummet

och gå minst två meter omlott med kölsvinet som sträckte sig från förstäven och stoppade mot motorbädden. Det ville ansenliga ekar till för att klara dessa längder.



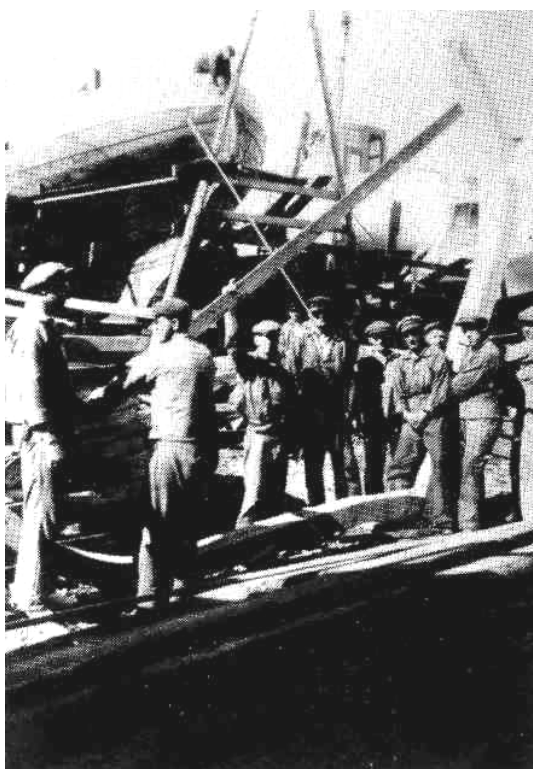
Kölstock i ramsågen.

I reglementet finns angivet grovlek på allt material. Där finns också angivet hur långt minsta avståndet mellan skarvarna skulle vara till intilliggande t.ex. bordläggnings gång (planka). Detta var nödvändigt för att båten skulle få en så bra långskeppsstyrka som möjligt. I reglementet angavs också hur många fästen det skulle finnas i form av spik och bult. Dessa var av varmgalvaniserat järn. Bultarna var smidda och var klara i god tid. När mallarna var klara började Hjalmar Hermansson och Fredrik Klar med tillverkning av resningen dvs. stävar, kölar och resknä.

Tusentals bultar gick åt

Spantgänget bestod av 7 man. Maurits mallade, dvs. ritade ut de olika bitarna som skulle ingå i ett spant, medan Allan Ahlberg, Alrik Andersson och en man till sågade ut

bitarna på bandsågen. Snedsågningen (smygen) var via mallen markerad på plankan och sågbordet ställdes in under sågningen. Oskar Olofsson, Folke Karlsson plus en man till monterade och bultade ihop bitarna till spantet. Spanten lades upp i högar.



Omkring 6-7 stycken spant tillverkades per dag och staplades i högar.

Fr.v.: Georg Corneliusson, Fredrik Klar, Harry Andersson, Alfred Olsson (i bakgrunden), Paul Konkell, Mauritz Johansson, Sven Olsson, Oskar Olofsson, Allan Ahlberg, Hjalmar Hermansson.

I en 90 fots båt var spanten tillverkade av 5x5 tums ekplank och antalet var cirka 65 st. I varje spant ingick 15 bitar vilket gör 975 st. För hopbultningen av spanten åtgick cirka 2000 bult. När stävar med köl var resta och uppriktade, restes spanten på sina i förväg inritade platser. Dessa uppriktades, stöttade och kölsvinet passades in och det hela fastbultades med meterlånga bultar genom kölsvin, spant och köl. Avståndet (distansen) mellan spanten var 35 cm, varav spantet var 12+12=24 cm och mellanrummet 11 cm. Under motorbädden var det tättspantat.



Georg Corneliusson och Allan Ahlberg kapar ekplank för spant.

Bordläggning

Bordfyllargänget bestod av nio man, plus en man som eldade baspannan och ytterligare en man som byggde ställningar. Två man skarvhögg, planade spanten så att bordplankorna skulle få en god anläggning och turning. En man mallade och ritade ut borden på plankorna. Och tre man sågade, högg och hyvlade till borden och skickade in dem i bastrumman. Tre man hämtade de varma och ångande borden i baspannan, passade till och spikade fast. I en bordläggning gick det åt omkring 23-24 gånger innan man kom upp och i varje gång gick det åt cirka 10-12 bordplankor vilket gör 250-300 st. En bordplanka var 5-7 meter lång, 6-8 cm tjock och 25-30 cm bred. Antalet fästpunkter var cirka 2300 med en bult i varje och 3 stycken spik vilket gör 2300 bult och 6900 stycken 6 tums ekspik.

Luftverktyg på 1930-talet

Från början borrades och spikades det för hand. Så kom elektriska bormaskiner för borrar för att i slutet av 1930-talet ersättas av luftverktyg. Man tillverkade borrar som även försänkte för spik- och bulthuvuden. Speciella spikdornar till lufthamrarna tillverkades så att inpurningen i försänkningen kunde göras i ett moment. Utsidan jämnades med skarvyxa, hyvlades och putsades.

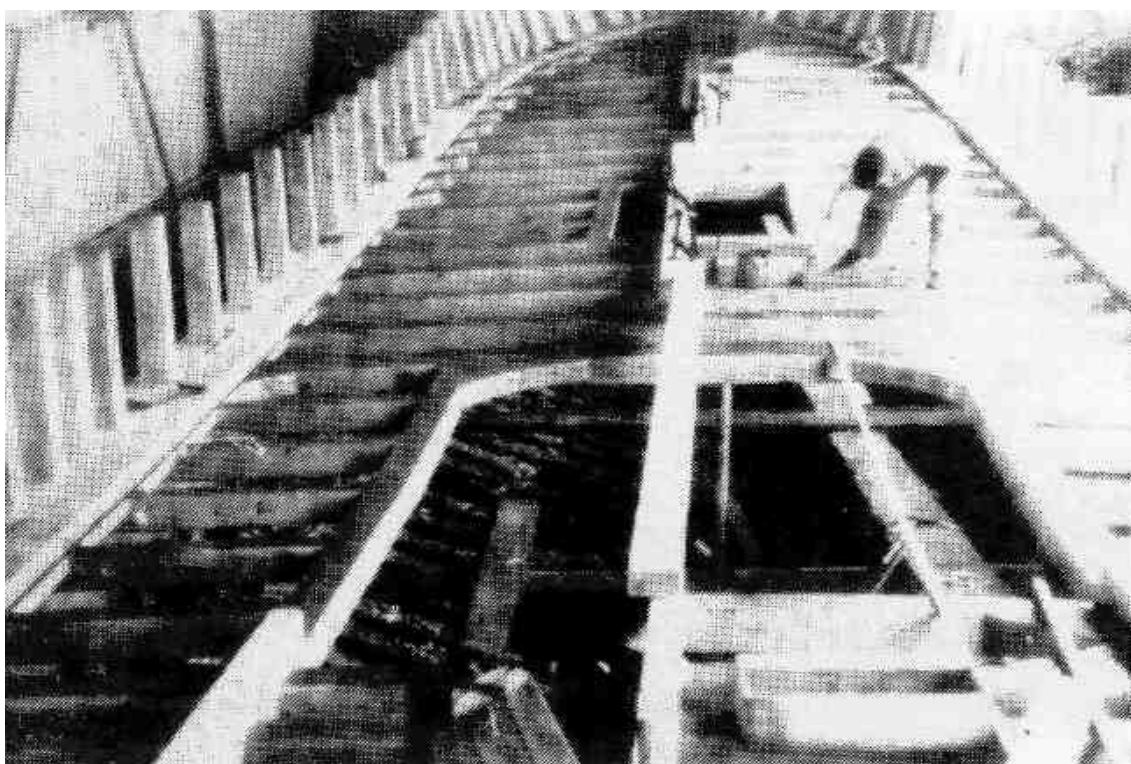
Springlisten eller ri, som var svartmålad för att synas bra spikade Maurits i överkant av bordläggningen från för till akter och vi riktade och turade av båtens profil (spring). Detta fick göras mycket noggrant och hade stor betydelse för båtens slutliga utseende.

Balkvägare och garnering

Balkvägarna var två stycken plankgångar 9 och 8 cm tjocka som monterades högst upp på insidan och på vilka däcksbalkarna vilade. De hade också till uppgift att styva upp fartygssidan. Innan balkvägarna fastsattes hade Hjalmar och Fredrik satt upp klystavlorna vid förstäven samt de fyra pollarna. Det var samma gubbar från bordfyllargänget som fortsatte på insidan, Manfred Andersson som var bas med god hjälp av Alrik Andersson och Allan Ahlberg.

Det var ett tungt och hårt jobb med dessa tunga och varma plankor. När balkvägarna var inlagda mätte man in och placerade allt som skulle ha plats inne i båten. Motorn med maskinrummets placering, däckshuset och övriga däcköppningar samt alla skott för redskapsrum, lastrum, maskinrum och skans. Med hänsyn till detta märktes alla däcksbalkarnas placering in. Hjalmar och Fredrik stannade kvar ombord och passade in kryssdynorna, stora kraftiga knän som genom förbultning förenade båda sidorna av båten vid

för- och akterstäv. De övriga i gänget, cirka åtta man, fick med förenade krafter såga och hyvla de stora och tunga däcksbalkarna som sedan halades ombord och placerades ungefär var de skulle ligga. Fyra man, två plus två, började passa in balkarna, som var cirka 30 till antalet. Maurits mallade av alla horisontella däcksbalksknän, ett i varje ända på varje balk. Han mätte också upp och mallade alla längsgående karvlar i däcköppningen samt alla räckstöttor.

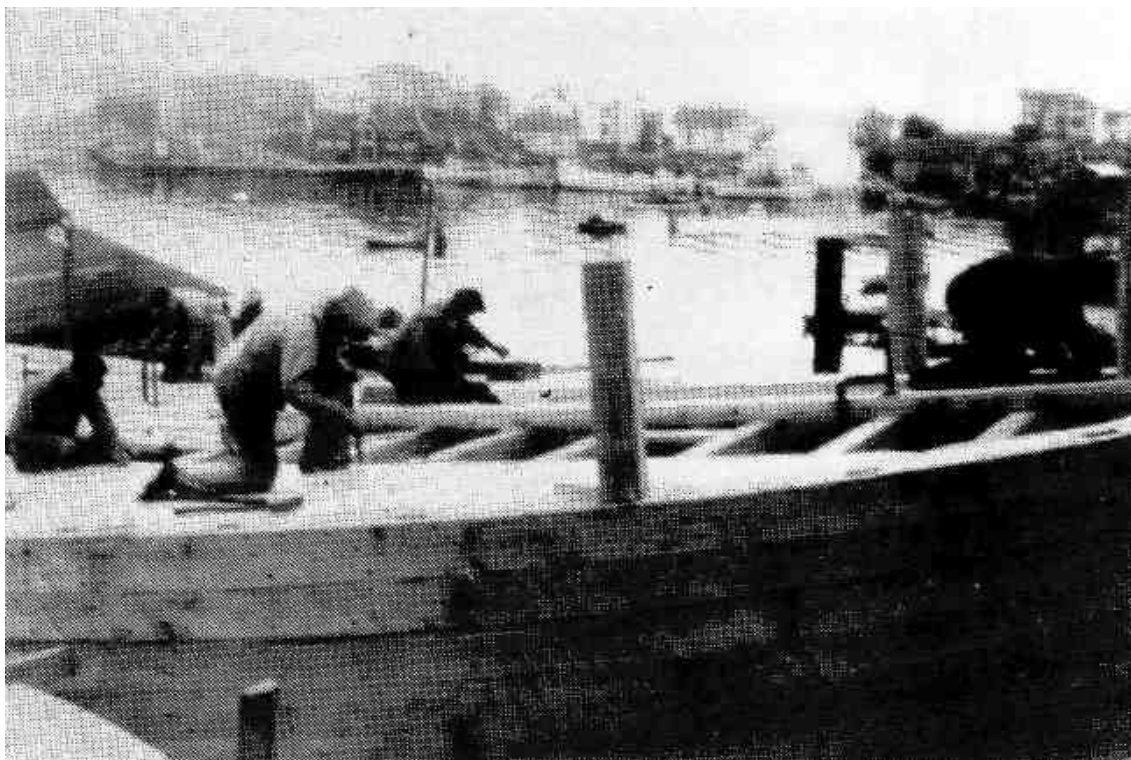


Däcksbalkarna oljas innan däckläggningen.

På löpande band

Fyra man tillverkade detaljerna och sex man monterade. Ja, det gick som på löpande band, varje man gjorde sin uppgift i laget. Samma gäng fortsatte sedan med uppsättning av räckstöttor, inpassning av balkknän, karvlar, fyllningar mellan stöttorna och inläggning av skarndäck. En man, det var Manfred, borrade för alla bultar och skötte förbult-

ningen. Det gick åt omkring 200 bult i balkknäna som drogs fast med mutter och lika många i skarndäcket som nitades på insidan.



Däcksläggning. Fram till 1943 jobbade man under bar himmel.

Däcksläggningen

Man var nu framme vid däcksläggningen. Däcksplankan, prima furu 5 x 2 $\frac{3}{4}$ tum var specialhyvlat och försedd med fas och spår för att underlätta och ge "stopp" för drevet vid drivningen. Inläggningen börjades från båda sidor med tre man i varje lag. En man passade till och två man monterade, borrarade och spikade fast. Det var noga med längderna så att man klarade avståndet mellan skarvarna på intilliggande plankor. Man måste också hålla ett öga på turningen så att inte plankorna ormade sig utefter däcket. Efter proppning och hyvling oljades däcket.

Garnering på insidan

Gänget fortsatte med garneringen på insidan. Först lades slagvägarna 8 cm tjocka med fyra plankor på bredd. Resten fylldes med plankgångar av samma grovlek som bordläggningen. När detta var klart skulle alla laskebultarna in, 2900 st. enligt ovan. Först borrades hålen, sedan mättes bultarna av och fästes i hålen. Båten såg ut som en igelkott när alla bultarna var fastade. Två man med en kraftig lufthammare tryckte in bultarna. Dessa bultar gick igenom bordläggningen, spantet och garneringen där de nitades med bricka under.

Innan vi hade tillgång till luftverktyg slogs bultarna, som skulle gå ganska trögt, in för hand. Två man med var sin måkare (speciell slägga), en från var sida, slog in bultarna. Det ville mycket träning till, att dels träffa ordentligt att dels ha den rätta tyngden i slaget för att man skulle få in bulten.

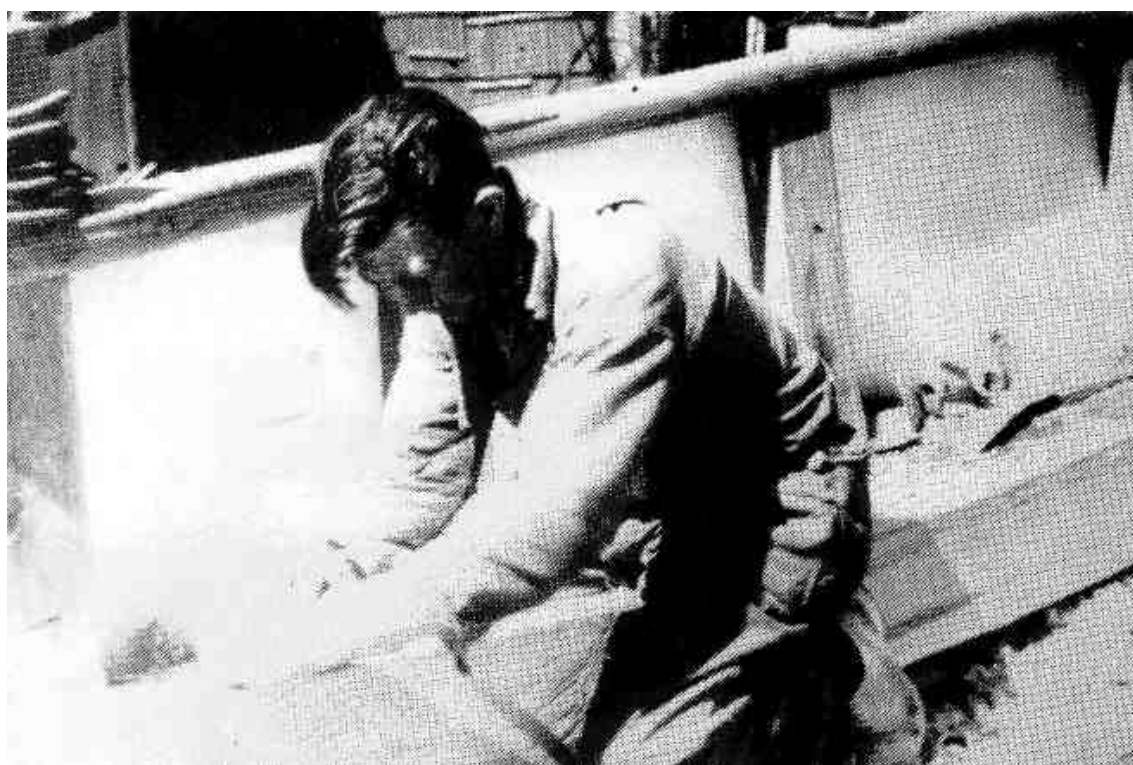
Brädgång med räcke

Nu när de tunga arbetsmomenten var klara började andra av något mindre kraftödande: brädgång med räcke samt inredningen. Brädgången var tillverkad av en övre och en undre "gång" av 1½ tums furu. Den mallades efter båten fram, sågades, hyvlades och försågs med fas så att mellanbräderna av 1¼ tums furu bildade en spegel. Den undre var också försedd med en dekorrand, vilken målades med annan färg än skrovet för övrigt. Plats lämnades för länsportarna och skulle passa överens med bingarna på däck.

När brädgången var hyvlad och putsad fortsatte man med räcket eller ledstången som den också kallades. Det mallades och sågades upp lite bredare än det färdiga måttet. Toppen på räckstöttan utformades till en topp som skulle fällas in i räckplankan. Lång-

skarvar höll ihop de olika styckena, väl inpassad. Med en ri eller lister rätade man av räckets slutliga bredd, och man måste se till att det inte gick i vågor, det hela skulle tura, det fick inte finnas några knölar eller svackor som störde ögat. Plankorna demonterades igen, togs ner och färdigsågades, hyvlades och fasades. Sedan återmonterades de igen, försågs med fiskar vid pillarna, spikades och bultades, finputsades och oljades.

Länsportarna tillverkades och monterades. Samtidigt pågick uppsättning av alla skott samt montering av oljetankarna. De kraftiga järnknäna, 8-9 st. i varje sida, monterades under däcksskalkarna och gick ner efter sidan. Järnknän skulle också monteras och bultas vid för och akter.



Hjalmar Hermansson hyvlar till "svinryggen", som sitter längst fram på räckets och i vilken ankarrullen uppmonteras.

Inredningen

Inredningsjobben med skans, lastrum och redskapsrum började, liksom motorinstallationen. Skrovet hade varit i sjön och huvudmotorn hade blivit ombordlastad och skrovet stod nu åter på slipern. När man kommit så här långt med skrovet var det dags att mönstra av och sikta in sig på nästa skrov. Det blev inredningssnickarna och jobbarna med övrig utrustning som fick klara resten tills båten var färdig. Det hade tagit några veckor från det man började tills båten var skrovfärdig.

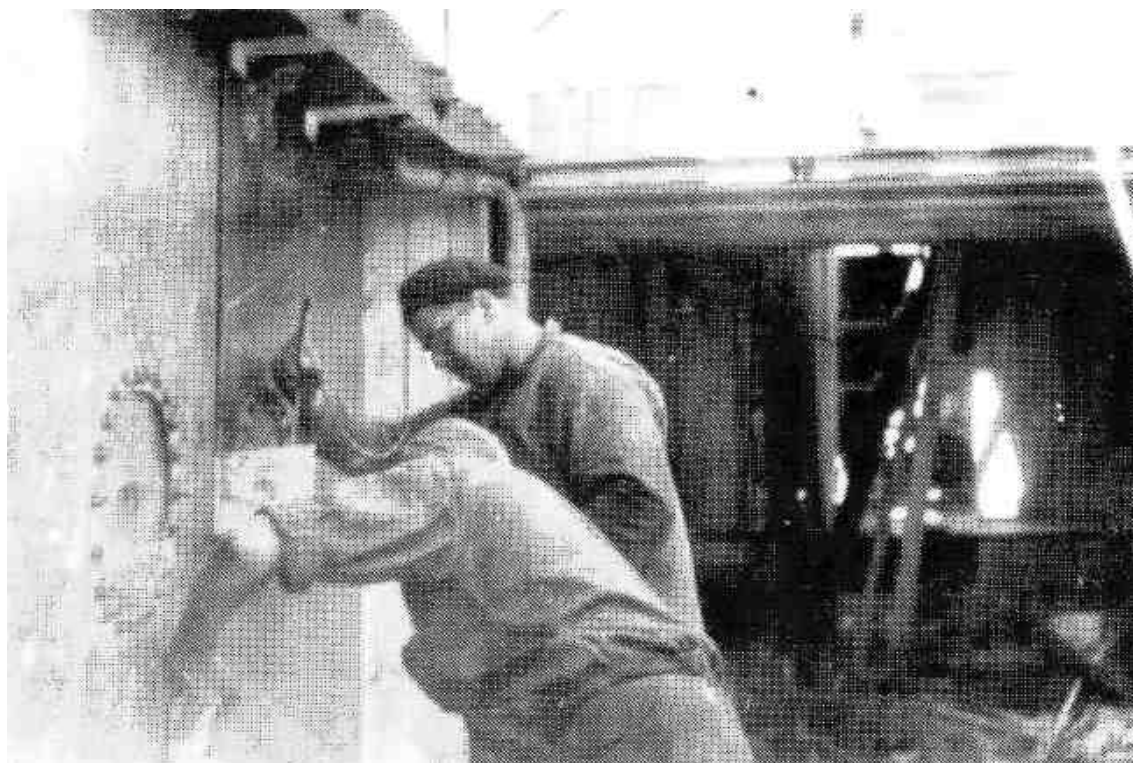


Karl Hilmersson, "Målar-Kalle", hade fullt upp med målning och lackning.

Arbetstid för olika moment

Vill här ange några siffror på arbetstid som åtgick till att på 1950-talet bygga en 80-fots båt skrovfärdig. Resning, spant, fastbultning klart för bordläggning: 1689 timmar - 48 timmar/vecka med nio man = 432 timmar = 3,9 veckor. Bordläggning: 1708 timmar -

432 timmar = 3,95 veckor. Bjälkar och däck: 1287 timmar - 432 timmar = knappt 3 veckor. Garnering, brädgång, bultning, luckor, klys, kättingbox och räcke samt randgirdsjärn: 1814 timmar = 4,2 veckor. Det gör tillsammans 14 arbetsveckor vilket jag påstår är ett världsrekord som aldrig kommer att slås.



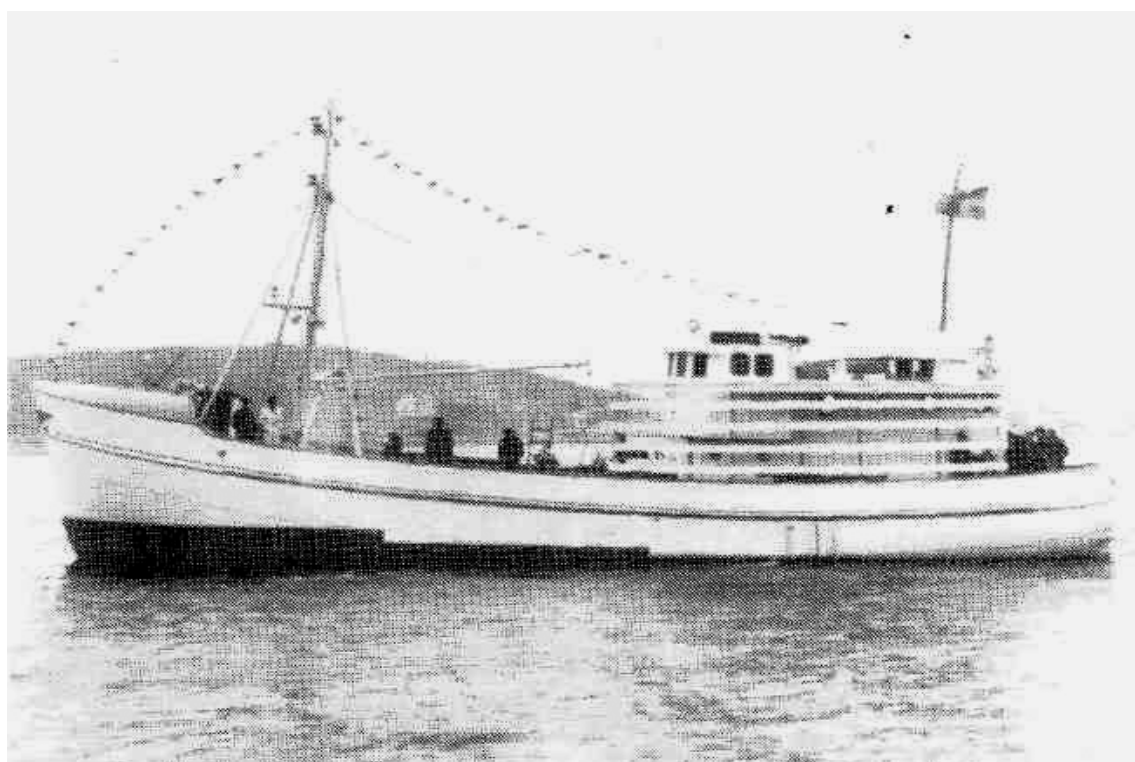
Allan Ahlberg och Adolf Andersson monterar brännoljetankar.

Det var många detaljer som skulle tillverkas och vara klara då nybygget var skrovfärdigt. Leif Larsson med John Johansson byggde däckshuset, backen, lastluckor och livbojsslåda. Det var Leif som ansvarade för dessa delar som var tillverkade av saltvattenbeständig aluminiumplåt. Denna tillverkning ägde rum på Björkö.

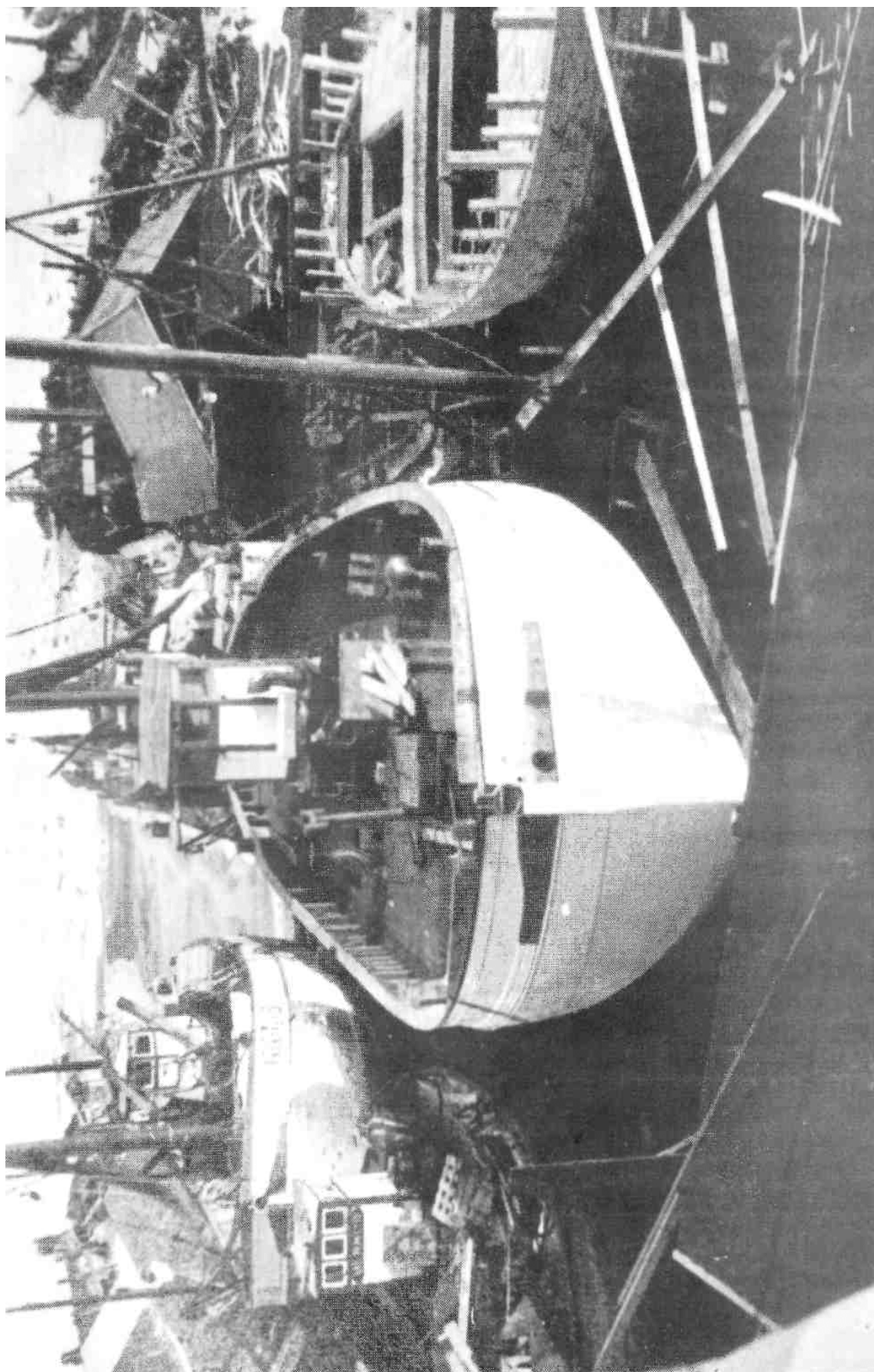
Folke Olofsson, med sina mannar i svetsverkstaden, svarade för all tillverkning av svetsade och smidda delar. Allt skulle galvaniseras. Det var trålgalgar med plåtar på räcknet och stöttor samt bultar för fastsättning, stålmaster med stag och lastbommar, fäste

med krok för ankarkätting, bingestöttor med fästen för däck och reling, trålblokar för däck och galgar, vaderspännare med fästen, lejdare för back och däckshus. Vidare trålvinschar och tråltrumma med monteringsdetaljer. Isflänsar, styrmaskin med tillbehör kom från maskinverkstaden liksom propellern med hylsa, reverseringen, hydraulik och reglage.

När så nybygget var färdigt var det dags för provtur, vilket passerade utan några större ceremonier. Då allt var klart och kunden var nöjd kunde det hända att det blev en liten fest på kvällen. I en del fall skänkte beställaren pengar till verkstadsklubben. Det var liksom en liten fjäder i hatten när en ny fin båt levererats. Alla på varvet kände en viss stolthet och tillfredsställelse att ha varit med om att bygga båten. För pengarna klubben fick ordnades bl.a. resor.



Klart för provtur.



Layout, redigering och utskrift: Ingegerd O. Rönnbäck

Fotoarbete: Jakob Sandberg

Illustrationer: Henry Olofsson och Anita Steiner

All kopiering förbjuden

HEMBYGGDSPROJEKTET UTGER FÖLJANDE DELRAPPORTER

- 1 RÖRÖ
- 2 HYPPELN
- 3 KNIPPLA
- 4 BJÖRKÖ
- 5 KALVSUND
- 6 GRÖTÖ
- 7 FOTÖ
- 8 HÖNÖ
- 9 ÖCKERÖ
- 10 HÄLSÖ

UTGIVARE ÖCKERÖ KULTURNÄMND
TEL. 031-78 2750 78 12 00