# Båtar på Stocken

Den här samlingen bilder med text är ett försök att ge en uppfattning om vilka olika båtar som någon gång har hört hemma på Stocken. Listan är inte fullständig.

I privata fotoalbum finns det säkert bilder på båtar, som inte finns med här, eller andra intressanta foton, som kan belysa hur livet på Stocken såg ut i gångna tider. Hör gärna av er till Gösta Martinsson eller Jan Tullberg, om ni har lämpliga foton att lägga ut på Föreningen Stockens hemsida. Vi är tacksamma för all hjälp med ytterligare bildmaterial och naturligtvis också för rättelser av felaktigheter.

Mer om båtar och fiske kan man läsa i boken *STOCKEN – förr och nu*, kapitel 10 *Bankskutor och sjöbåtar*, kapitel 11 *Fisket och båtarna* och kapitel 17 *Båtar på Stocken / Råön*. Boken finns utlagd här på hemsidan.

**********

Stocken har varit ett samhälle, där fiske (hemmafiske eller storsjöfiske) och fraktfart har varit huvudsakliga näringsgrenar. Ett stort antal båtar av olika storlek och karaktär har genom åren funnits på Stocken.

Under lång tid och ända in på 1900-talet har man använt *bankskutor och sjöbåtar* [1] för storsjöfisket med backor. Bankskutorna (ungefär 12 meter långa) var klumpigare mera svårhanterliga än sjöbåtarna, som kom i bruk från 1800-talet senare del.
I en svår snöstorm i slutet på mars 1775 försvann bankskutan *Grisen* från Stocken med nio man. Flera skutor från andra fiskelägen råkade också illa ut – förlisning, förlust av besättningsmän, skador på båtarna eller totalförlust av redskap. Det uppges att 46 man omkom bara från Morlanda församling. I en storm på Nordsjön år 1899 förliste bankskutan *Polstjärnan* och hela besättningen på sju man från Stocken och Råön fick sätta livet till.

På Stocken fanns i början av 1900-talet några vadlag på 14-15 man, som bedrev snörpvadsfiske efter sill och använde *vadbåtar* av kostertyp. Ofta hyrdes båtar in för sillfisket.

I slutet av 1800-talet började man i England att gå över till ångdrivna fartyg för sitt fiske. I snabb takt byggdes ett stort antal ångtrålare, vilket innebar att hundratals seglande trätrålare (*sailing trawlers*, *smacks)* bjöds ut till försäljning. Många av dessa *engelska kuttrar* [2] köptes till Bohuslän och användes i ett lönande makrilldörje. I synnerhet Gullholmen (med som mest 57 kuttrar 1912), Mollösund och Grundsund blev stora kutterhamnar. Även på Stocken fanns ett antal av dessa välseglande och sjövärdiga båtar.

---

[1] Ett standardverk är *Olof Hasslöf, Bankskutor och sjöbåtar i Bohuslän.* (1939, nytryck 1987).

[2] Kutterepoken har fått en detaljerad beskrivning i ett omfattande verk av en grundsundsbo: *Eric Dambert, Kutterepoken i Sverige. Del 1- 2.* (Munkedal 1990-1992). Boken har legat till grund för kutteravsnittet. En klassisk handbok med ett stort antal foton, illustrationer av byggnadsteknik samt ritningar är *Edgar March, Sailing Trawlers.The Story of the Deep-Sea Fishing with Longline and Trawl.* (1953).

Exporten till USA av saltad makrill fick ett plötsligt slut 1920 och makrillpriset sjönk dramatiskt. Dörjet efter makrill i Nordsjön upphörde och många kuttrar gick då i stället på långafiske vid Shetland eller byggdes om till fraktskutor.

Under en tid fanns på Stocken också *galeaser*, dvs skutor med två master, och även andra båtar, som främst användes i fraktfart. *Meta* var en *tremastad skonare*[3], som hörde till Stocken mellan åren 1927-1944 (se bild 12-15).

En rad *modernare fiskebåtar och trålare* [4] har haft Stocken som hemmahamn. Flera av dem finns redovisade här med bilder. För kust- eller inomskärsfiske har man haft mindre *jakter av kostertyp*, liksom *snipor* och *jullar* av olika storlek samt *ekor* och *dorisar*.

**Kuttrar**

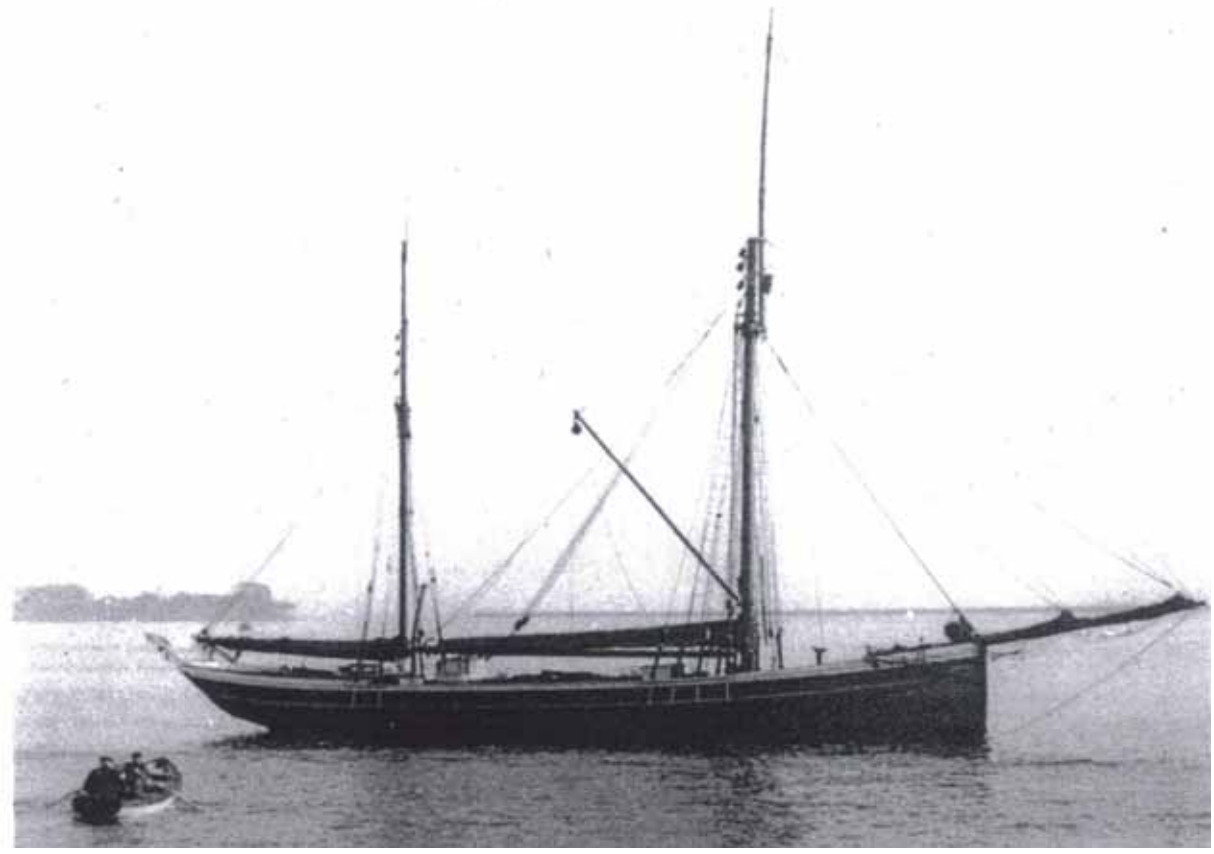

Bild 1. Kuttern *LL 272 Lyra* hade Stocken som hemmahamn 1899-1917. Hon var byggd 1883 i Galmpton (Devon, England) med måtten 23,36 x 6,19 x 3,10 m.

Kuttern köptes i England för 327 £ 1 sh. av ett partrederi från Stocken bestående av Henrik Samuelsson (skeppare och huvudredare), Jacob Andersson, Samuel Henriksson och Olof Eriksson.1903 såldes hon till ett nytt partrederi på Stocken med

[3] Ibland även kallad *skonert.*
[4] Ett utförligt standardverk om fiskebåtarna är *V. Blom, L. Bornmalm, K. Bång, FISKEBÅTARNA & VARVEN: svenskbyggda motoriserade träfiskefartyg i svenskt fiske.* (2002).

Johan Örnberg, Johannes Eliasson, Oskar Johansson och Niklas Eriksson som delägare. Priset var 7 500 kr.

1910 ombildades partrederiet, som fick följande ägare: Johan Örnberg (skeppare och huvudredare), Johannes Eliasson, Oskar Johansson, Carl Edvin Johansson och Gustav Albert Andersson. Priset var nu 9 500 kr.

1917 såldes *Lyra* till Stockevik/Skaftö och 1941 till Hunnebostrand. Samma år strandade hon vid Klövskär (i närheten av Otterön) och blev vrak.

Bilden ovan är från tiden när hon hörde hemma i Stockevik.

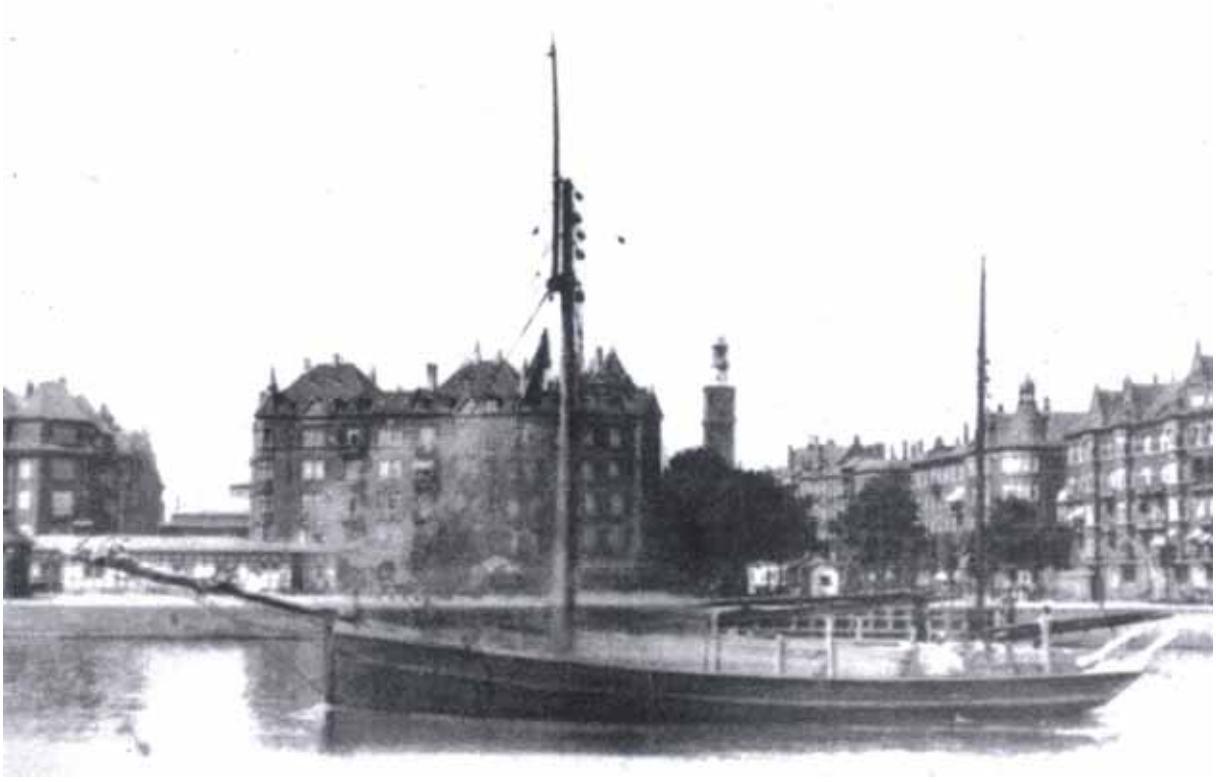

Bild 2. Kuttern *Fertile* hörde hemma på Stocken 1917-1940. Hon var byggd 1890 i Grimsby (England) med måtten 21,24 x 6,10 x 2,79 m. Innan hon köptes till Stocken hade hon haft Flatholmen (1900-1904) och Mollösund (1904-1917) som hemmahamnar.

För 15 000 kr köpte Ludvig Johansson (huvudredare och skeppare) och Johan Karlsson henne till Stocken. 1924 sattes en encylindrig 30 hkr Bergsundsmotor in (Bergsunds mekaniska verkstad, Stockholm).

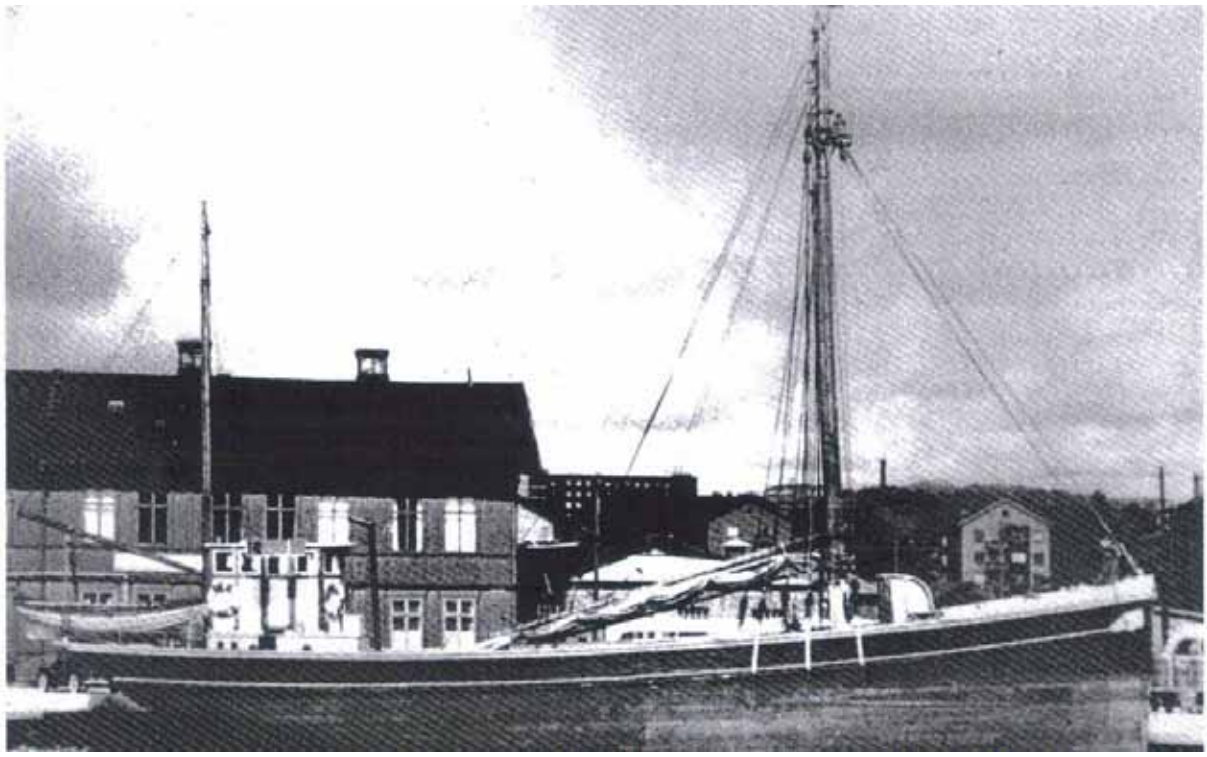

Bild 3. *Fertile* hade efter Stocken en rad andra hemmahamnar: Grebbestad, Edshultshall, Smögen och Kungsviken. 1969 hade hon tjänat ut och sänktes i Kungsvikens hamn som underlag för en brygga.

Bild 4. *LL178 Civil Lord* byggdes 1885 i Lowestoft (England) med måtten 22,21 x 5,86 x 3,01 m.

Efter att ha hört hemma i Edshultshall 1900-1905 köptes hon för 7 500 kr till Stocken av Karl Oskar Simonsson (skeppare), Maurits Severin Simonsson och Ferdinand

Simonsson (huvudredare). 1908 såldes hon till ett nybildat partrederi på Stocken med Johan Oskar Olsson som skeppare, Albert Severin Olsson som huvudredare och Karl Johan Andersson och Samuel Johansson som ytterligare delägare.

1909 såldes kuttern till Mollösund, där hon var kvar till 1959, då hon såldes till Danmark.

Bild 5. Kuttern *Prime* byggdes 1876 i Rye (England) med måtten 20,74 x 5,35 x 2,93 m och hörde hemma i Grundsund 1903-1904 och Hälleviksstrand 1904-1905.

Ett partrederi på Stocken köpte henne för 6 750 kr (Jakob Olsson, skeppare och huvudredare, Birger Bernhardsson, Råön, som delägare). 1907 blir Jakob Olsson ensam ägare. Kuttern såldes 1909 vidare till Käringön.

Andra hemorter var Edshultshall 1915-1919 och Bovallstrand 1919. I en storm samma år sjönk hon på Horsensfjorden i Danmark och besättningen på fyra man omkom.

Bild 6 visar kuttern *Charley,* som lastar i Gävle 1922. Byggd i Rostock 1885 med måtten 25,02 x 6,39 x 3,23 m kom hon 1903 till Grundsund och såldes 1912 till Ludvig Årman, Stocken, som behöll kuttern till 1917, då hon för 12 000 kr såldes vidare till ett partrederi i Lysekil. 1923 fick hon Torshavn, Färöarna, som hemmahamn.

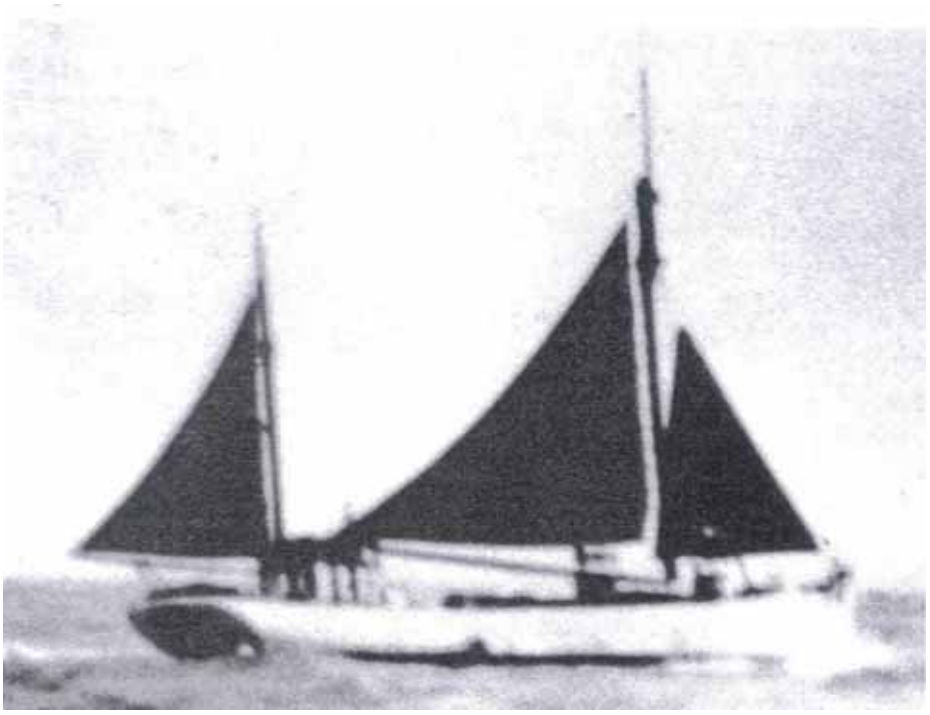

Bild 7. Kuttern *LL 450 Beatrice* hade under 15 år Stocken som hemmahamn. Hon byggdes 1882 i Rye (England) med måtten 21,50 x 6,10 x 2,94 m och köptes 1905

för 6 500 kr av ett partrederi med delägarna bröderna Olof Johansson och Edvin Johansson (Råön, huvudredare), bröderna Niklas Årman (skeppare) och Ludvig Årman samt Anders Edvin Andersson.

1910 sker ägareförändringar så att Edvin Johansson, Olof Johansson, Niklas Årman och Johannes Carlsson nu är delägare med ¼ vardera. Niklas Årman avlider 1911 och efterlämnar änkan Alma samt fyra omyndiga barn. Sterbhuset äger fortsatt ¼ i kuttern.

1920 säljs *Beatrice* till Edshultshall och senare till Särö, Göteborg och Helsingborg. 1962 kolliderade och sjönk hon utanför Råå.

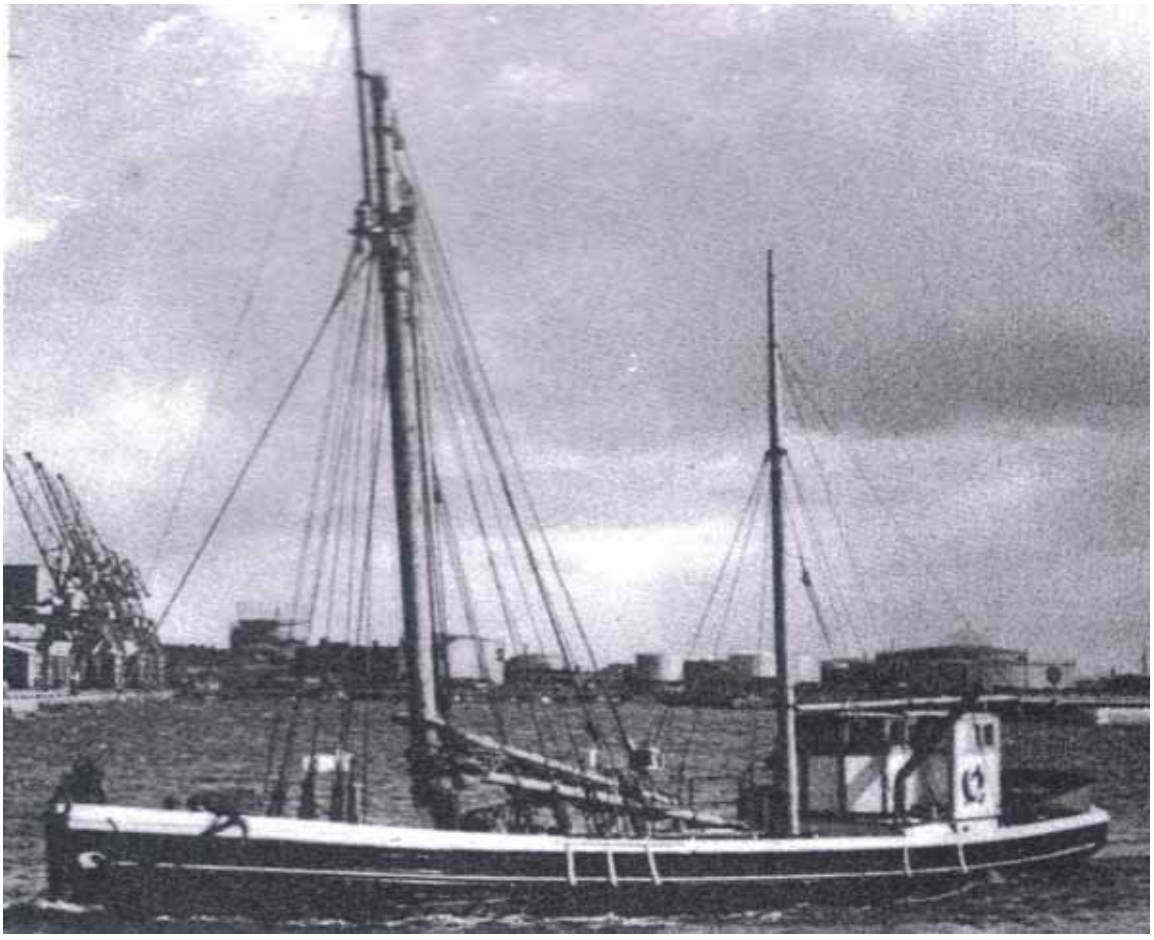

Bild 8. 1909 köper ett partrederi på Stocken kuttern *John and Emma* i England för 485 £. Båten byggdes 1888 i Galmpton (nära Brixham) med måtten 21,98 x 5,91 x 2,77 m. Köparna var Joakim Edvardsson (skeppare) och Anton Andersson (huvudredare) och namnet ändrades till *John.* De behåller båten till 1912.

Andra hemmahamnar har varit: 1912-1916 Nösund, 1916-1921 Mollösund, 1921-1937 Edshultshall, 1937-1943 Skärhamn, 1943-1955 Tegelstrand. Båten strandade och totalförliste på Skottarevet utanför Falkenberg i september 1955. Bilden visar kuttern sedan den förbyggts 1924 och fått en 1-cyl Säfflemotor på 25-30 hk.

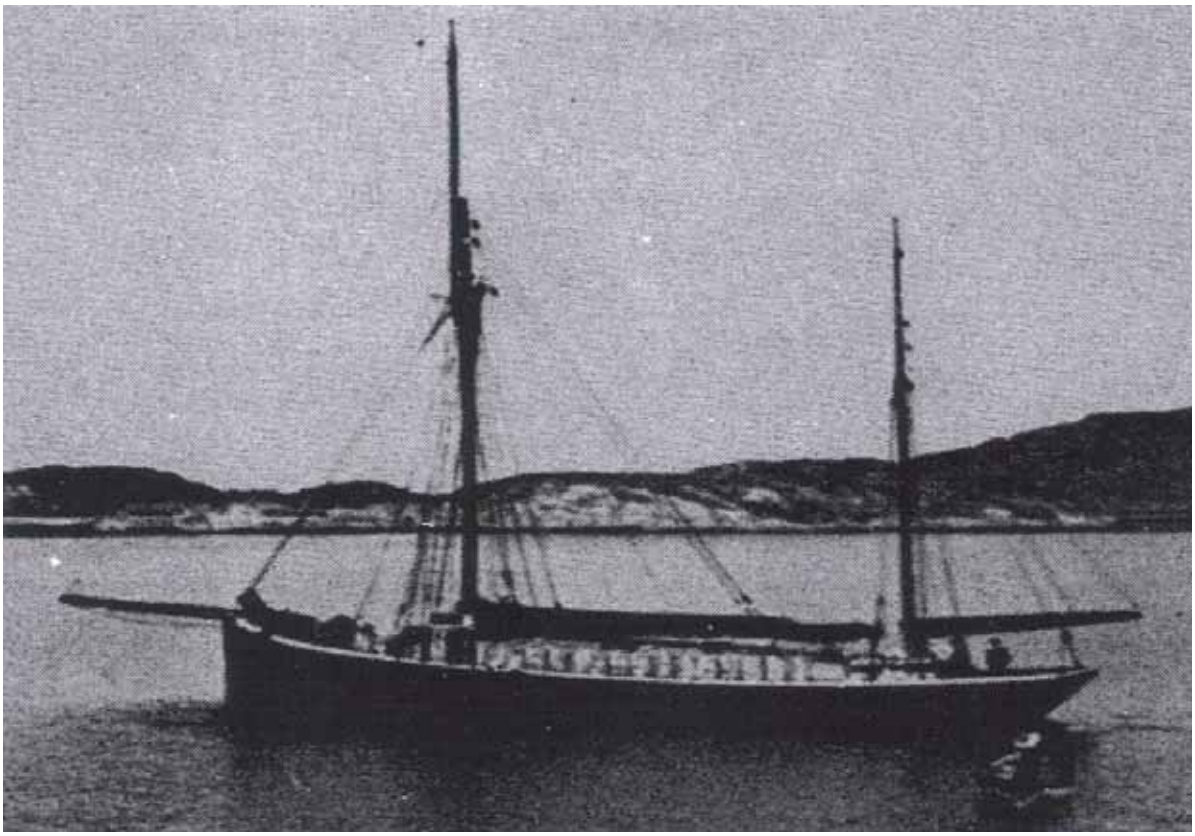

Bild 9. Kuttern *Energy* hörde hemma på Stocken mellan 1912 och 1917.

Hon köptes 1911 från Haugesund av Oscar Augustsson på Hälleviksstrands varv, där båten reparerades och förbyggdes.

I maj 1912 köptes till Stocken av Stefanus Andersson (huvudredare) och Anton Andersson (skeppare).

1916 säljer Stefanus sin del till Anton, som nu blir ensam ägare. 1917 säljs kuttern till Havstenssund, där den stannar fram till 1945.

Senare hemmahamnar har varit Hamburgsund 1945-1955 och Göteborg 1955-1957.

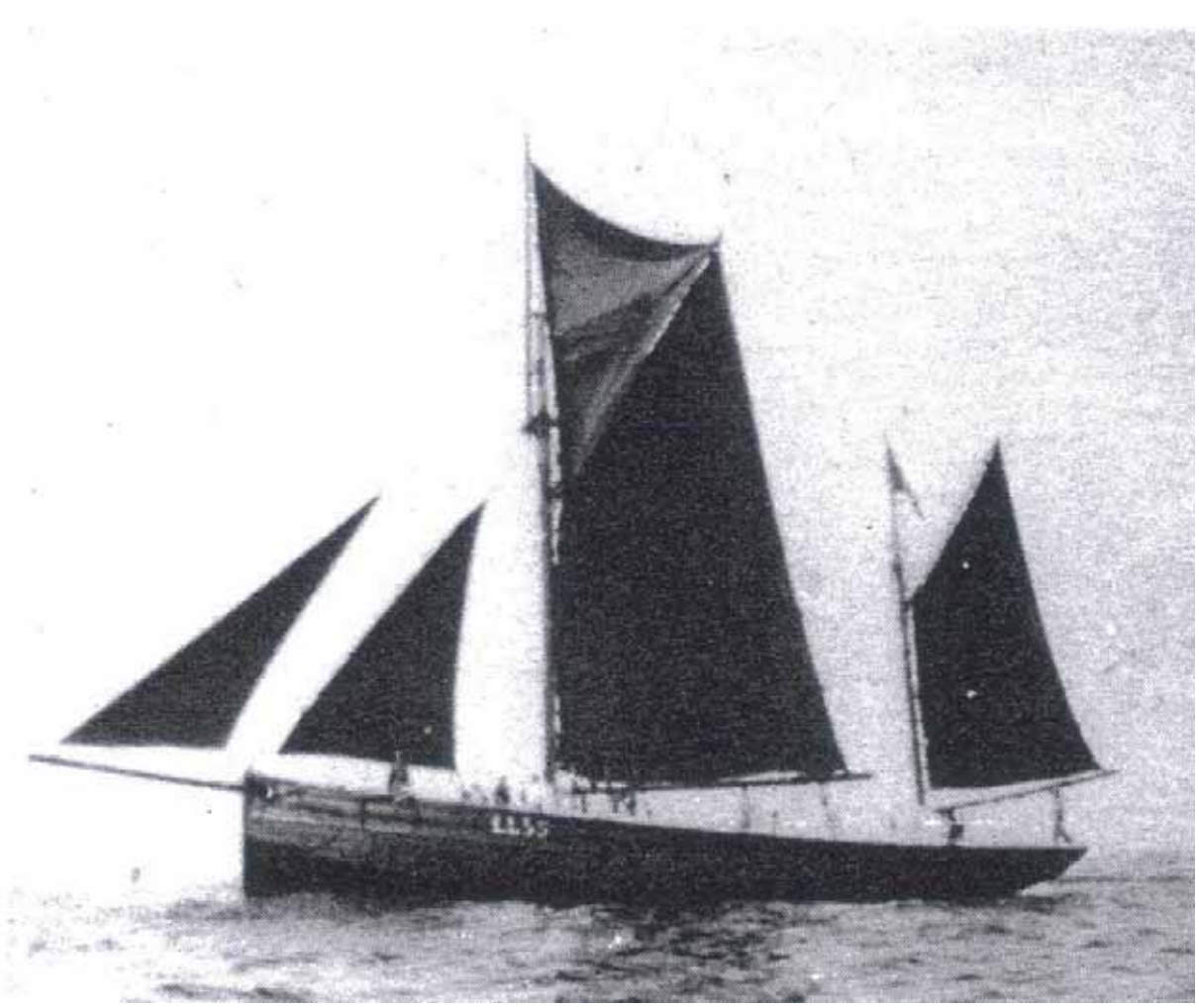

Bild 10 (från 1932) visar kuttern *LL 53 Sweet Home*, byggd 1902 i Brixham (England) med måtten 20,75 x 5,55 x 2,62. Hon hörde hemma i Grundsund mellan åren 1932 och 1948. 1933 satte man in en 1-cyl Bolindermotor på 60 hk.

1948 köpte ett partrederi på Stocken kuttern för 33 750 kr. Delägarna var Bengt Karlsson (huvudredare), Östen Martinsson (skeppare), Ingvar Simonsson och Gustav Vilhelm Andersson.

Se även *Fisket med LL 53 Sweet Home* (text och bilder) här på hemsidan.

1950 såldes hon till Edshultshall och därifrån 1954 till Helsingborg och 1955 vidare till Göteborg. 1961 sjönk hon i en svår storm vid Knippla Skeppsvarv men bärgades inte utan sprängdes senare sönder.

.

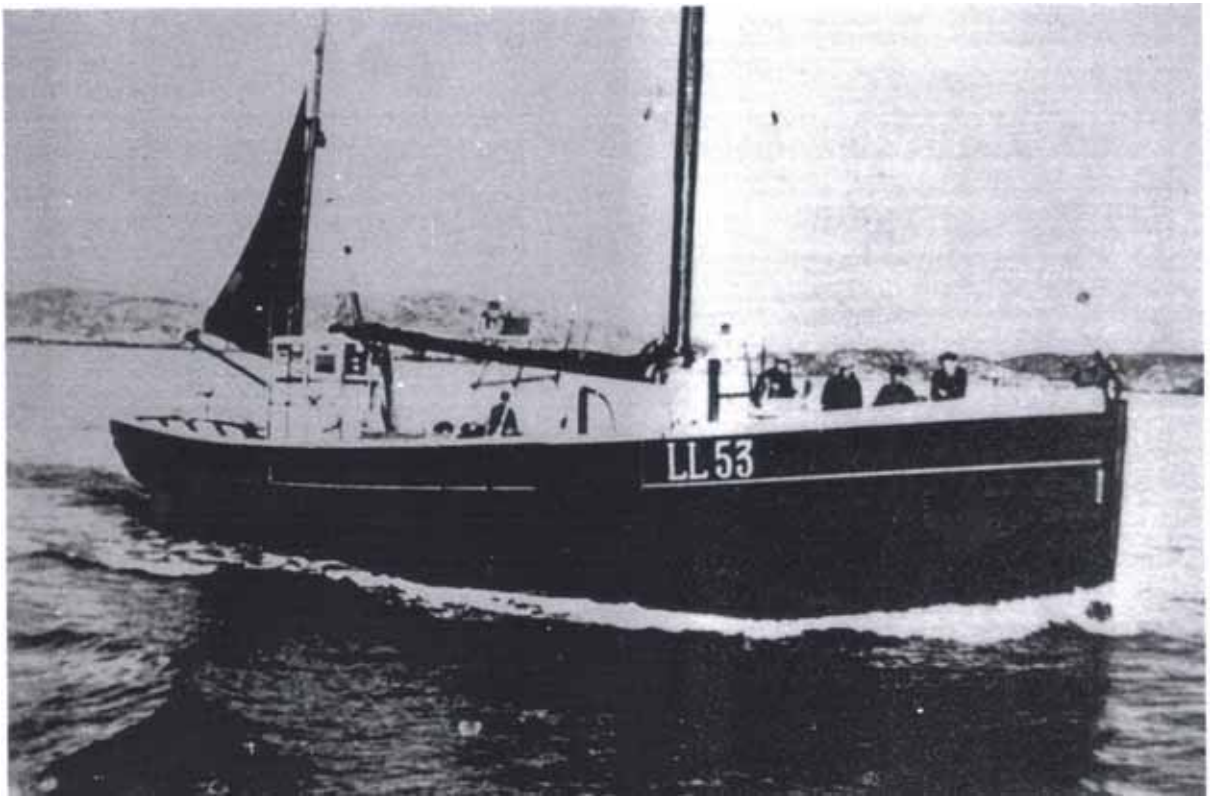

Bild 11. *LL 53 Sweet Home*.

Ytterligare ett antal kuttrar har under en kortare eller längre period haft Stocken som hemmahamn. Har någon bilder på dessa?

*Harald*

Stocken 1904-1933
Byggd 1879 i Hull, 22,69 x 6,10 x 3,10 m
Köpt 1904 för 7 500 kr från Åhus
Martin Adolfsson (huvudredare och skeppare)
Axel Adolfsson
Johannes Karlsson
Jacob Andersson d.ä.

1911 säljer Johannes och Jacob sina delar för 2 694 kr till de bägge andra, vilka som köpare ”även ikläder sig all den skuld vari kuttern denna dag häftar”.

1921 monteras en motor på 35 hk in.

1923 Skeppare John Artur Axelsson, Stocken

1924 säljer Axel Adolfsson hälften av fartyget till Albert Martinsson, Stocken, för 9 750 kr. Köparen övertar

betalningsskyldigheter för hälften av fartygets skulder, vilka uppgår till nämnda belopp 9 750 kr.

1933 säljs *Harald* till Skandiaverken i Lysekil. Kuttern slutade sina dagar som kolupplag i Fiskebäckskil.
Den avförs ur registret i okt 1935 såsom förstörd.

*Champion*

Stocken 1906 – 1917
Byggd 1879 i Grimsby, 22,47 x 6,27 x 3,06 m

1906 köpt till Stocken från Danmark för 7 000 kr av Ludvig Johansson (huvudredare) och Jakob Andersson d.y. (skeppare).

1907 säljer Jakob Andersson sin hälft i fartyget till Karl Johan Bernhardsson, Hälleviksstrand, för 4 350 kr.
Hemmahamn Stocken.

1913 köper Ludvig Johansson J. Bernhardssons hälft och blir ensam ägare.

1917 säljs kuttern till Göteborg och 1924 till Lysekil.
1947 avförs *Champion* ur registret såsom förstörd.

*Godthaab*

Stocken 1912-1925
Byggd 1886 i Rostock, 25,06 x 6,34 x 3,23 m

1912 köpt från Norge för 10 000 kr till Stocken av Jakob Andersson d.ä. (huvudredare) och Joakim Edvardsson (skeppare).

1919 Joakim Edvardsson huvudredare, skeppare
Samuel Henriksson, Stocken, skeppare
1920 Ludvig Årman, Stocken, skeppare
1921 Joakim Edvardsson skeppare

1923 säljer Jakob Andersson d.ä. sin hälft i fartyget för 6 500 kr till Joakim Edvardsson och Bernhard Andersson, Stocken.

1925 säljs *Godthaab* till Färöarna.

*Summer*

Stocken 1900-1909
Byggd 1876 i Dartmouth, 21,24 x 5,98 x 2,90 m
1899 köptes kuttern från Shetland till Grundsund.
1900 såldes hon till ett partrederi på Stocken med delägarna Abraham Andersson (skeppare), Johannes Johansson, Olof Jakobsson (huvudredare).

1904 Kungörs i Gullholmens och Morlanda kyrkor att det utlysts att kuttern *Summer* med alla tillhörande inventarier

skall säljas på offentlig auktion. Blivande köpare skall betala ca 800 kr till Fruntimmerskassan, Göteborg, och till landstingets förvaltningsutskott ca 3 000 kr. ”Borgensmännen och löftesmännen för ovanstående skuldförbindelse får kvarstå tills lånen blivit till fullo betalda”. Kuttern inropades och skulderna reglerades. Ägare är nu Olof Jakobsson och Abraham Andersson.

1909 säljs kuttern för 6 750 kr, får Grönemad som ny hemort och döps om till *Hajen.* I mars 1925 säljs fartyget på exekutiv auktion på landsfiskalskontoret i Grebbestad (på grund av inteckning från 1923 på 8 000 kr med 6% ränta). Ny hemort blev Edsvik och namnet ändrades till *Bojan.*

1933 avförs hon ur fartygsregistret såsom förstört.

*Union Jack*

Stocken 1908-1927 (ej registrerad)
Byggd 1886 i Neuhof, Tyskland

1908 ägdes kuttern av bröderna Anders och Josef Johansson, bröderna Anton och August Larsson samt av Albin Johansson.

1913 säljs fartyget till ett nytt partrederi på Stocken med delägarna Anders Andersson-Krok, Olof Abrahamsson-Strömberg, Karl Andersson, Petter Pettersson, Lars Johan Larsson, Gustav Larsson, Adolf Bernhardsson.

1927 säljs *Union Jack* till Sörvaag, Färöarna.

*Dagry*

Ej registrerad kutter som uppges ha hört hemma på Råön/Stocken.
Partrederi Oskar Larsson m fl.
Såld till Klädesholmen (MD 220)

**Skonaren Meta**

Bild 12. Tremastskonaren *Meta* med last i en Östersjöhamn.

Skonaren, som var byggd i Barth (på tyska Östersjökusten), inköptes i mars 1927 från Danmark till Stocken av Joakim Edvardsson, som var ägare och skeppare.

Hon gick i fraktfart till 1936, då hon inköptes av Jakob Andersson d.y., som fortsatte fraktfarten fram till 1944.

I slutet på 1930-talet gjorde skonaren också några resor för sillfiske med drivgarn vid Island.

*Meta* såldes 1944 till Byxelkrok på Öland. Hon deltog under namnet *Charlotta* vid inspelningen av filmerna Pippi Långstrump och Utvandrarna. 1977 förliste hon i turkiska farvatten.

Bild 13. *Meta*

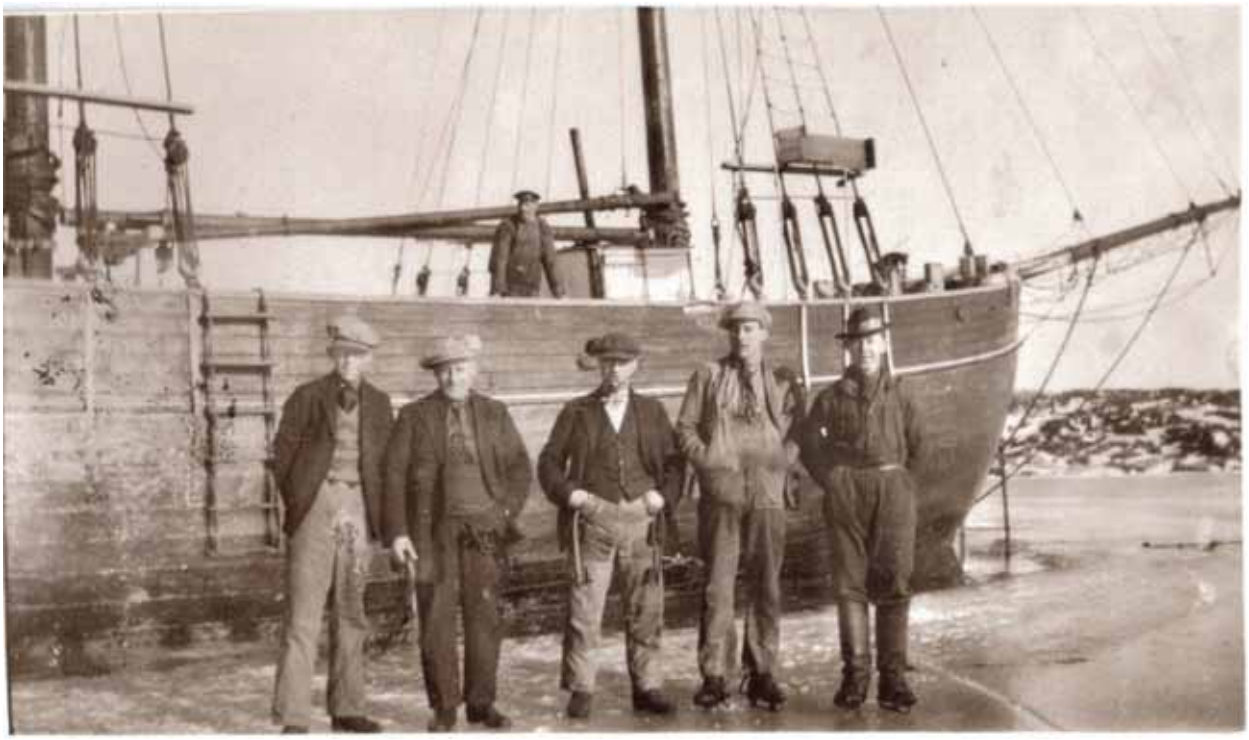

Bild 14. *Meta* ligger vinterupplagd i isen på Halsefjorden utanför Stocken.

På däck står Bernhard Andersson och på isen från vänster Joakim Edvardsson, Sven på Råön, Ernst Andersson, Elias Karlsson och Anders Edvardsson.

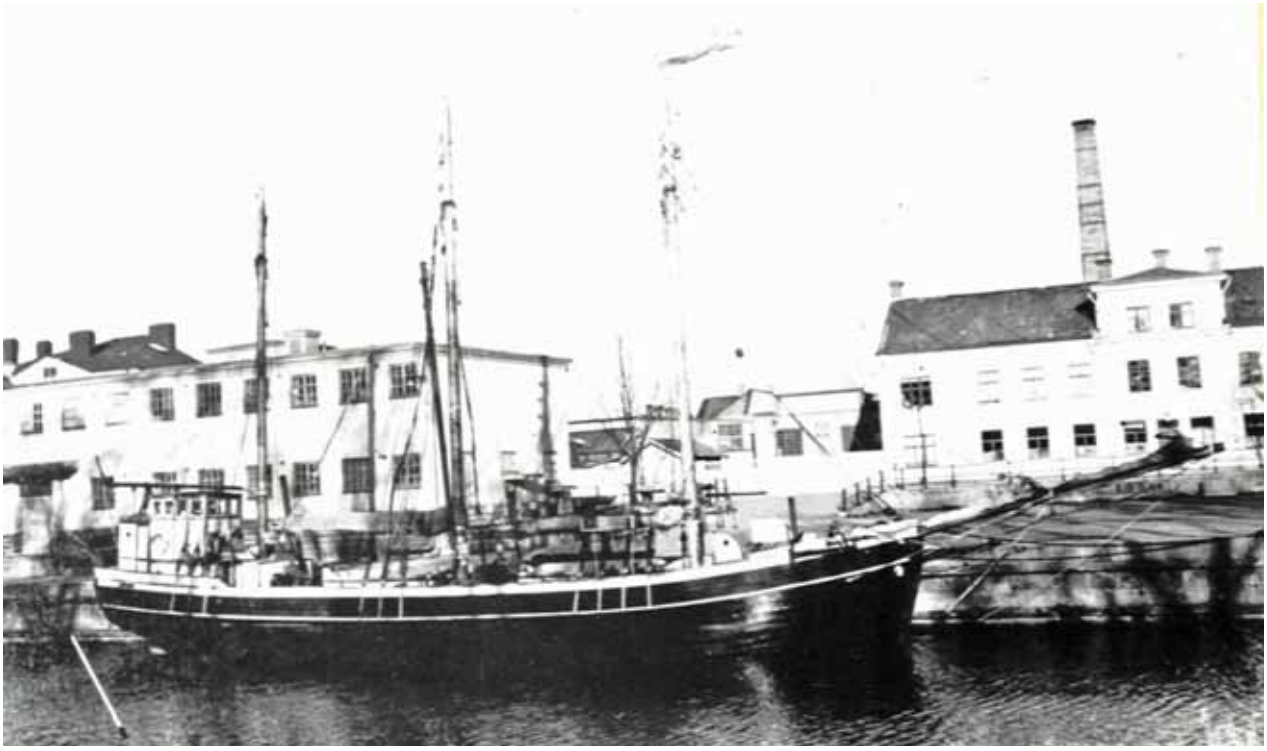

Bild 15. Meta 1948.

**Andra typer av båtar**

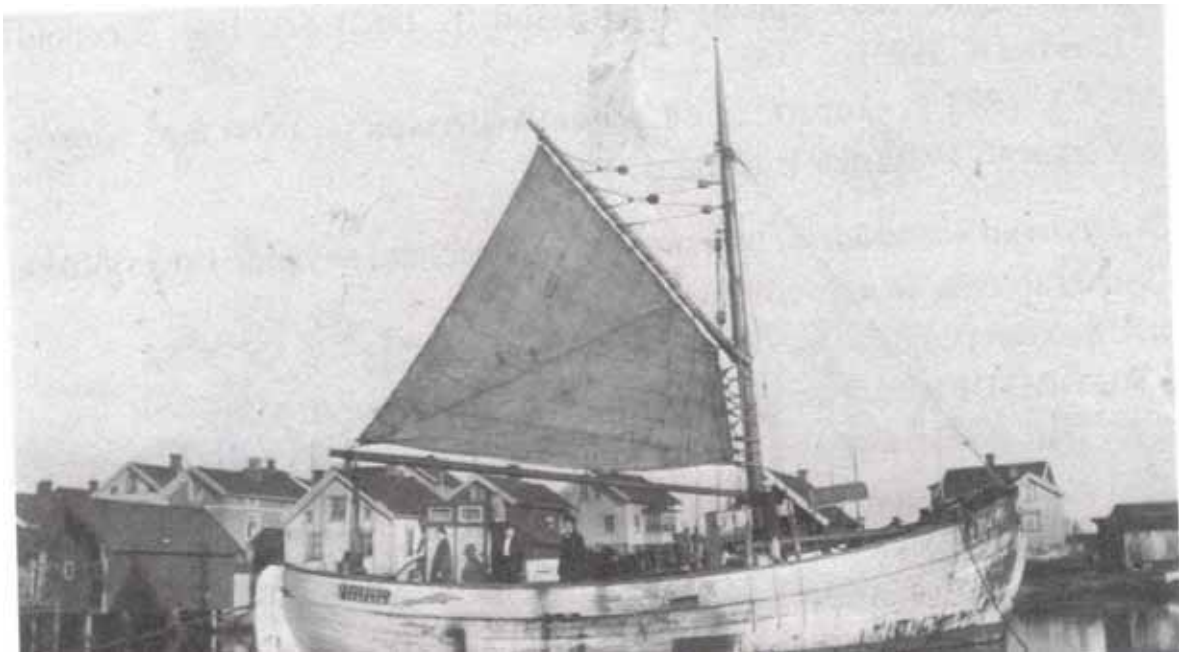

Bild 16. *LL 1047 Valborg* (sjöbåt) levererades 1916 från Karl och Ernst Fogelströms varv i Skredsvik till Jakob Andersson d.y. och Amandus Carlsson, Stocken.

Hon mätte 15,65 x 5,93 x 2,46 m, hade en encylindrig Idealmotor på 45 hk.

1928 såldes hon till Gullnäs/Tjärnö och 1940 till Hönö.

*Valborg* förliste den 29 oktober 1940 utanför Hanstholm, Danmark. Besättningen räddades av *Lizzie,* en annan hönöbåt.

Bild 17. Galeasen hörde under namnet *Anna-Britt* hemma på Stocken i 14 år. Bilden är dock inte från den tiden utan av senare datum.

Fartyget var byggt 1901 i Rendsburg (Tyskland) och hade flera olika ägare innan det i mars 1922 köptes från Norge till Stocken av ett partrederi bestående av Anton Andersson (2/3, befälhavare) och Bernhard Halvardsson (1/3) och fick namnet *Anna-Britt*. Priset: 24 000 NOK. Båtens mått: 20,46 x 5,54 x 2,57m. Motor: 26 hk.

I februari 1936 såldes galeasen för 16 000 kr till Hovenäset. Efter hand sattes starkare motorer in. *Anna-Britt* blev kvar här till 1955.

Till sist såldes hon 1964 för 1 900 kr till F6, som använde fartyget som skjutmål i Vättern. Den 15 oktober anmäldes att fartyget var sänkt i Vättern inom F6:s skjutområde.

Bild 18 visar galeasen *Jason* i Skärhamn. Hon var byggd av ek 1908 i Stubbekøbing (Danmark) och hade måtten 21,36 x 6,04 x 2,21m.

I december 1920 köptes *Jason* för 42 000 kr till Stocken av ett partrederi bestående av Ivar Larsson (skeppare, 1/2 andel) och Karl Samuelsson (befälhavare, 1/2 andel). 1926 sattes en 35 hk 1-cyl Avance tändkulemotor in på J W Bergs Mek Verkstad, Hälsö.

1939 såldes *Jason* till Skärhamn och 1966 till Antwerpen.

Bild 19. Det är midsommarafton 1927 och den nybyggda fiskebåten *LL 751 Poltana* har hämtats hem från varvet i Studseröd (Skredsvik). Motorn var en 2- cyl June-Munktell på 75 hk.

Båten var en av de sista som byggdes med utanpåliggande roder. Ägare var Ludvig Årman samt bröderna Petter Pettersson, Artur Pettersson och Karl Pettersson. Poltana såldes 1941 till Gravarne (Kungshamn).

Båten ligger vid affärens brygga. Fiskelag slöt ofta avtal med den lokale handlandaren för inköp av proviant mm. Någon större allmän brygga fanns inte.

Framför Poltanas stäv är platsen för *Paln* (pallen), dvs den större flata berghäll eller avsats i berget, som ursprungligen användes som allmän tilläggningsplats.

”Jag skall gå till *Paln*” betyder idag att jag går ner till stora bryggan.

Bild 20 visar *LL 524 Lilly* vid Efraim Olssons brygga i Galthamna. Hans dubbelhus syns ovanför boden. Delägare var också Olof Henriksson och Edvin Andersson. Båten var byggd i Hälleviksstrand 1926.

Den gamla motorn på 75 hk byttes 1935 ut mot en June-Munktell på 120 hk.

*Lilly* hade Stocken som hemmahamn mellan åren 1929 och 1939.

Bild 21 från tidigt 1930-tal. *Lilly* vid bryggan som hörde till affären (det rödmålade huset). Den allmänna tilläggsplatsen var egentligen där ekan ligger (till höger i bilden). Först 1950 byggdes en större allmän träbrygga här.

Akter om *Lilly* ligger en gaffelriggad kosterbåt.

Bild 22. Samling ombord på *Lilly*. De vuxna i bakre raden är Efraim och Evelina Olsson med sina bägge barn Anna-Karin och Helena. I främre raden står från vänster Karl och Alida Andersson, Gustav och Klara Henriksson, Anna (som bär dottern Barbro) och Olof Henriksson samt Östen Martinsson. Tre barn står i förgrunden. Pojken Hans och flickan Anna-Lisa är barn till Anna och Olof. Den ljushårige pojken i mitten är Uno Karlsson.

Bild 23. Med fraktskutan *Stina,* som tillhörde ”sillkungen” Pontus Nilsson, gick Anders och Anton Edvardsson ofta med sill och salt till bl.a. Hovenäset.

Man kunde lasta ungefär 85 ton. Den vita jakten är troligen *Ronny* (bröderna Ernst och Knut Andersson). För om *Stina* ligger en vitmålad nöjesbåt, en koster. Bilden är antagligen från slutet av 1940-talet.

*Göta*

Motorjakten *Göta* byggdes troligen 1911 av furu och ek på klink som fiskebåt (*MD 163*) till Bleket. Den var försedd med motor och hade måtten 13,20 x 5,70 x1,77m.

1934 köptes *Göta* till Stocken av Hilding Simonsson och Sigurd Andersson. De använde båten till fraktfart. Motorn var då en 1-cyl Säffle tändkulemotor på 30 Hk.

1947 köptes hon av exilbalter i Sverige, som planerade att ta sig över till USA, eftersom det kunde finnas risk att bli utlämnad till Sovjetunionen.

Terje Fredh[5] beskriver i sin bok *Sjöfolk och kustbor. Händelser från havet 1939-1948.* (sid 46-49) planens genomförande men anger felaktigt att det skulle handla om jakten *Svea* från Stocken. Det var i stället jakten *Göta* från Stocken, som inköptes och rustades upp i Lysekil för överfärden.

Utdrag ur boken:

*Under sommaren 1947 rustades båten upp vid T-bryggan. I lastrummet gjorde man någon slags avbalkning för att skilja män och kvinnor. Man provianterade rikligt innan avfärden.*

*Det blev dock en del bekymmer, innan den lilla vitmålade jakten Göta kunde ge sig iväg. Den byggdes om i tysthet och officiellt hette det, att båten av balterna skulle användas för fiske.*

*Landsfiskalen fick dock ett tips, när det var dags för avgång, och gjorde en kontroll hur många passagerare båten skulle ha. Att lämna Lysekil med 26 personer ombord sade den svenska kontrollmyndigheten definitivt nej till.*

*Det blev till sist klart att Göta skulle lämna Lysekil med tre mans besättning. Så skedde också och Göta lämnade kajen och gick ut på internationellt vatten, assisterad av kustbevakningen. Parallellt med att Göta lämnade kajen, så gick en liten passagerarbåt ut med de övriga 23 passagerarna, som gick ombord på Göta på internationellt vatten, där svenska myndigheter inte kunde göra någonting.*

*Det var både män, kvinnor och barn ombord, när Göta med sin 30 hästkrafters maskin och ett segel lämnade Sverige den 21 augusti 1947.*

*Det tog 65 dagar för den 13 m långa jakten Göta att komma till USA. Detta skedde under stora umbäranden, som var att likna vid en överfärd med ett gammalt emigrantskepp. Resan gick via Kiel, Spanien, Las Palmas och Västindien, innan Göta den 26 oktober kom upp till Palm Beach i Florida.*

*Göta* höggs senare upp i Florida.

[5] Terje Fredh har i en lång rad böcker och artiklar beskrivit sjöfart och fiske, särskilt under andra världskriget.

*Svea*

Motorjakten *Svea* var byggd 1912 i Risør (Norge) av ek och furu med måtten 14,25 x 5,88 x 2,18m och hade en Skandia tändkulemotor på 10 hk.

I juni 1944 köper stockeborna Karl Simonsson (1/2 andel, befälhavare) och sonen John Karlsson (1/2 andel) jakten *Svea* från Gravarne (Kungshamn) till ett pris av 8 500 kr. De använder båten i fraktfart. Den har nu en 30 hk råoljemotor.

1952 dog Karl Simonsson och hans andel övergick 1953 till änkan Ingrid Simonsson.

1956 såldes *Svea* till Danmark för 5 000 kr.[6]

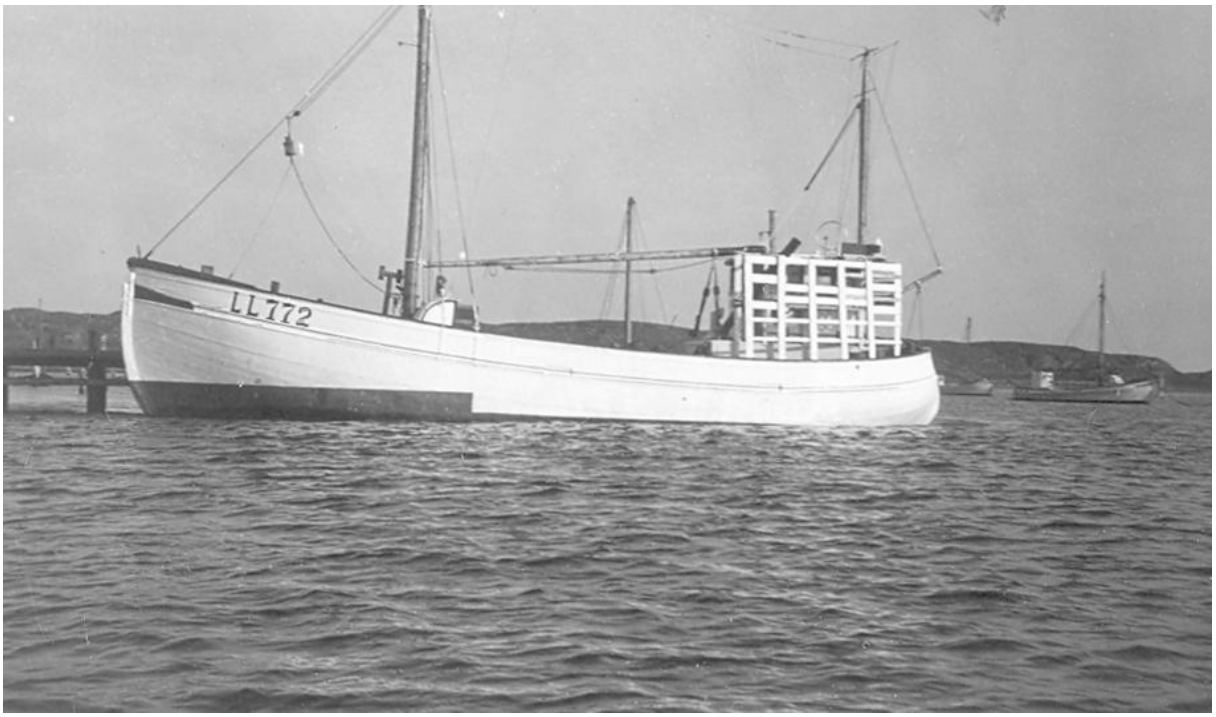


Bild 24. *LL 772 Sverige I* (ex *GG 372 Sverige,* Hönö-Klova) var byggd 1935 på Petters varv, Hälsö, mätte 65 fot och hade en 2-cyl June- Munktell på 150 hk.

Fiskebåten köptes 1949 till Stocken av Bengt Karlsson, Östen Martinsson, Ingvar Simonsson och Gustav Vilhelm Andersson. Båten såldes 1957 till Sturkö och ersattes samma år av *Sverige II* (se bild 32).

Akter om *Sverige* ligger två jakter. Den närmaste är Ernst och Knut Anderssons *Ronny.*

[6] Ett stort tack till Torsten Hagnéus, Göteborg (Edshultshall), för bilder och uppgifter rörande båtarna *Meta, Anna-Britt, Jason, Göta* och *Svea.*

Bild 25 (ca1955). *LL 772 Sverige I* vid träbryggan. Förtöjda vid pålar ligger jullar, snipor och ekor.

Bild 26. Avsked på bryggan i Hagen. Besättningen på *LL 772 Sverige I* är klar att gå ut på långafiske vid Shetland och vara hemifrån i kanske sex veckor.

Bild 27. Det samlades alltid mycket folk på stora bryggan, när fiskebåtarna skulle ge sig ut på fiske och vara borta i flera veckor – eller när de kom tillbaka.

Bild 28. Samling på den gamla träbryggan.

Bild 29 (troligen 1959). De tre fiskebåtarna *LL 266 Svanskär*, *LL 772 Sverige II* och *LL 728 Lizona* ligger vid träbryggan, som byggdes 1950 av municipalsamhället Stocken och den lokala fiskarföreningen. I en nordlig storm en mörk vinternatt blev påfrestningarna för stora och bryggan knäcktes. Den ersattes 1965 med nuvarande betongbrygga.

I maj avgick båtarna på den första resan för att fiska långa med *storbackor* (slags långrev) ute i Atlanten, ofta långt väster om Shetland – ända bort till klippön *Rockall* i Atlanten (se kartan bild 33). En *backa* består av en ca 300 m lång kraftig lina med ca 60 *känsor* (tafsar) med krokar, som agnas med makrill. Var och en av de åtta männen i fiskelaget medförde nio egna backor. Man satte och drog i alla väder. Det var ett mycket jobbigt och krävande fiske. När man fått ihop en fångst på kanske 30 ton isad långa, sattes kursen hemåt. Långan lämnades som regel i Mollösund, där den bereddes till lutfisk. Man gjorde oftast ytterligare två fisketurer till fiskevattnen i Atlanten. (Läs mer om långafisket här på hemsidan: *Om långafisket* och *På långafiske med LL 522 Råön.*)

Under hösten gick man på Fladenfisket, som var ett sillfiske med *bottentrål* inom ett ganska stort område i Nordsjön (Fladen Ground). Man försökte göra så många fiskeresor som möjligt, innan höststormarna satte in. Under vintersäsongen trålade man huvudsakligen i Skagerack efter sill. *Lizona* och *Svanskär* fiskade tillsammans med *flyttrål*. Eftersom flyttrålen saknade lämmar som höll ut trålen, drogs den av två båtar.

I förgrunden ligger en 18 fots halvdäckad traditionell bohusjulle, byggd av bröderna Andersson i Kungsviken. Bryggan, där den ligger, hör till Percival Johanssons affär.

Bild 30 (troligen 1959). Trålarna *LL 772 Sverige II* (se bild 28)*, LL 266 Svanskär* (se bild 29) och *LL 728 Lizona* (se bild 27) ligger vid den gamla träbryggan.

Utsidan *Lizona* ligger Valter Simonssons motorjulle.

Pojken i bohusekan använder den ena åran för att *vricka* båten - ett smidigt och vanligt sätt att ta sig fram, i synnerhet i hamnar, där det kan vara för trångt för att ro med två åror.

Längst till höger i bild ligger en rakstävad ljus båt. Det är en *dora* eller *doris.*

Båttypen var platt i bottnen. Den användes ursprungligen ombord på fiskebåtarna på New Foundland. Om man lyfte ur tofterna kunde man stapla flera båtar i varandra på däck.

Dorisarna blev särskilt vanliga i Kyrkesundstrakten.

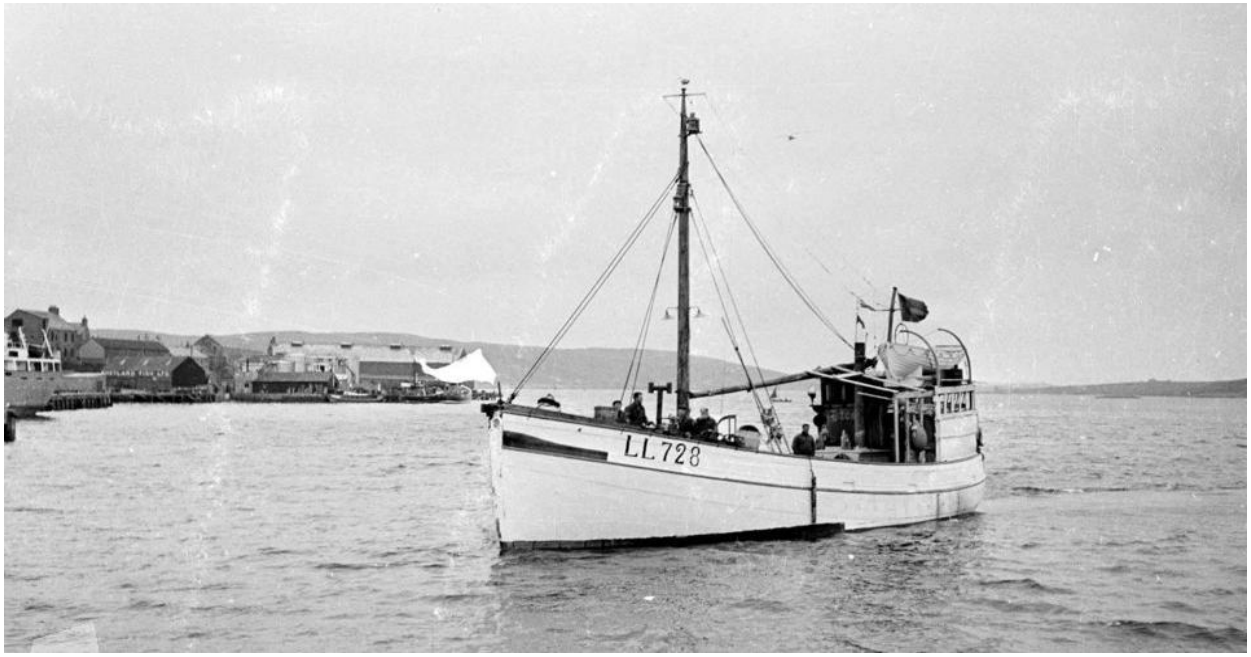


Bild 31. På långafiske vid Shetland. Det är den 19 maj 1960 och *LL 728 Lizona* från Stocken är på väg in i Lerwicks hamn på Mainland, den största av Shetlandsöarna.

*Lizona*, på 67 fot och med en 2-cyl Bolinder på 150 hk, var byggd 1942 som *GG 27 Ingun,* Öckerö, på Bergs varv, Hälsö.

Hon köptes till Stocken 1959 av Donald Manfjärd*,* Jan Manfjärd och Valter Simonsson*,* som fiskade med båten till 1966.

En kortare tid hade Jan Manfjärd och Valter Simonsson en större *Lizona* (ex *LL 575 Zaron*, Dyrön) på 75 fot, som var byggd 1950 på Bergs varv, Hälsö.

Bild 32. *LL 772 Sverige II* (ex *GG 887 Boren*, Hönö-Röd) mätte 73 fot, var byggd på Hälleviksstrands varv 1951 med en 2-cyl Skandia på 210 hk. Motorn byttes 1961 till en 5-cyl Skandia diesel på 380 hk.

Hon köptes 1957 till Stocken av Gustav Vilhelm Andersson, Bengt Karlsson och Ingvar Simonsson och ersattes 1962 av *LL 772 Sverige III* (ex *LL 177 Silverfors*, Åstol) på 82 fot och byggd i Marstrand 1959 med en 6-cyl B&W Alpha diesel på 460 hk.

Det har även funnits en *LL 772 Sverige* med numret *IV* (se bild 34).

Bild 33. *LL 266 Svanskär,* 65 fot*,* byggd 1933 i Skredsvik och med en 2-cyl Munktell på 180 hk.

Hon köptes 1957 till Stocken av Östen Martinsson, Rune Martinsson, Morgan Skoglund och Gösta Martinsson.

1960 såldes hon till Finland.

Bild 34. Året är 1960 och *LL 266 Svanskär* är klar för avgång till Shetland för långafiske.

Besättningen är från vänster Ivan Melin (Käringön), Karl Pettersson, Östen Martinsson, Elias Karlsson, Morgan Skoglund, Lars Skoglund och Arne Johansson (Käringön).

Bild 35. I *Lerwicks* hamn ligger *LL 772 Sverige II* och *LL 266 Svanskär* från Stocken – troligen för dåligt väder.

Lerwick ligger på *Mainland*, den största av Shetlandsöarna, och är huvudorten på ögruppen.

Från fiskeplatserna norr om öarna hade man ca 6 timmars gång till Lerwick.

Bild 36. Långafisket bedrevs i vattnen norr och väster om *Shetlandsöarna* och *Hebriderna* och ända borta på bankarna vid den 21 m höga klippan *Rockall* långt ute i Atlanten. Från Stocken hade man ungefär ett dygn till Haugesund (norr om Stavanger), där man tog in is och fryst makrill till agn.

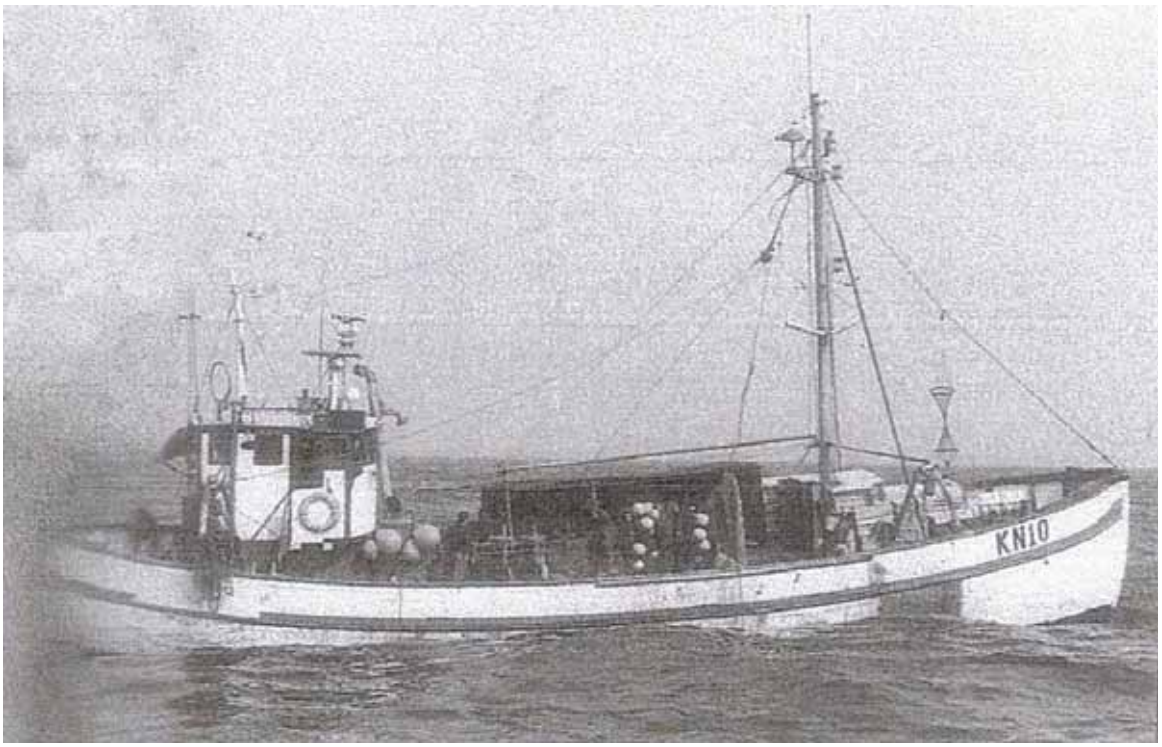


Bild 37. *LL 316 Caparen* (ex *GG 316 Caparen*, Knippla) byggdes i Marstrand 1951. Hon köptes 1961 till Stocken av Östen Martinsson, Rune Martinsson och John Karlsson. Motorn var en 2-cyl 210 hk Skandia. Båten såldes 1963 till Karlshamn som *KN 10 Viö* (bilden).

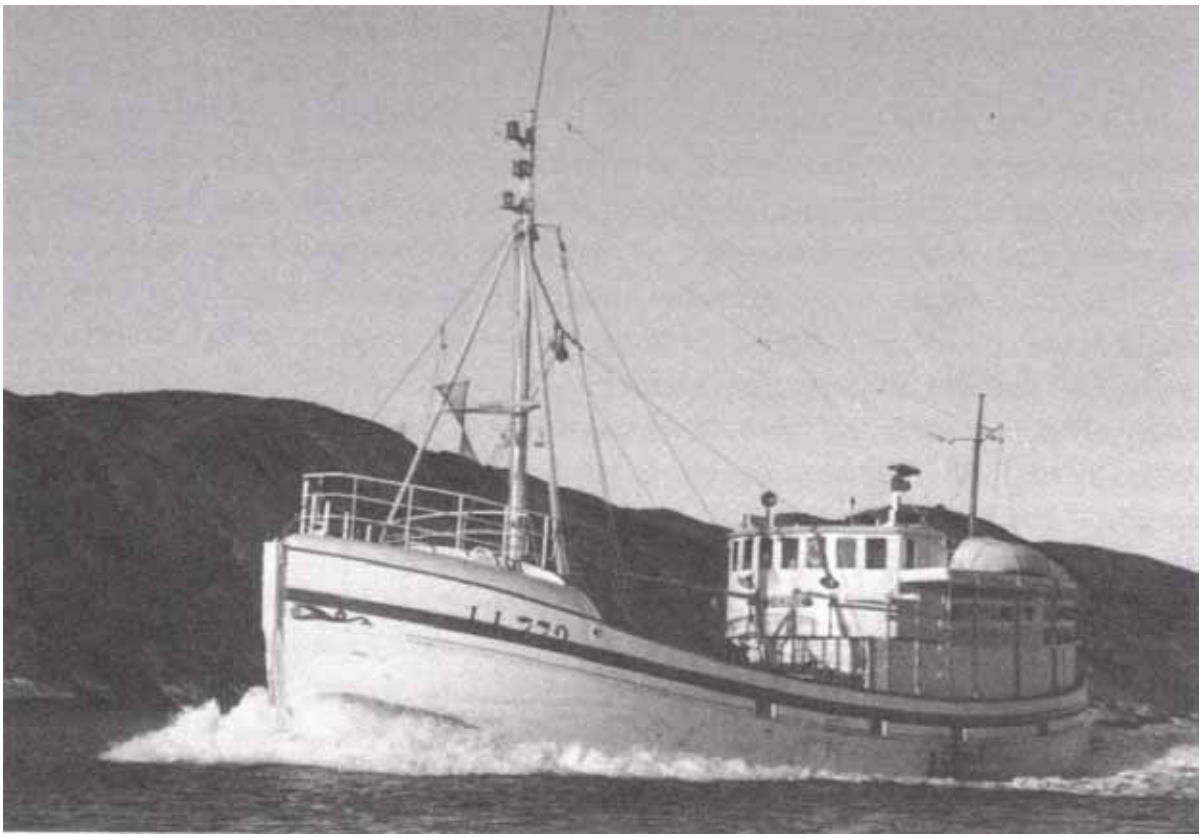

Bild 38. *LL 772 Sverige IV* var ett nybygge från Gustavssons varv i Landskrona – och blev den sista båten från detta varv. Måtten var 82 x 23 x 12 fot och motorn en 6-cyl Lister Blackstone på 600 hk.

Fiskefartyget levererades 1965 till Gustav Vilhelm Andersson, Bengt Karlsson och Ingvar Simonsson.

*Sverige IV* var hemmahörande på Stocken fram till 1973, då hon såldes till Esbjerg.

Bild 39. Maskinen lyfts in i nybygget *Sverige IV* på varvet i Landskrona.

Bild 40 (sommaren 1965). *LL 522 Råön* ger sig ut på den andra turen till Rockall i Atlanten för långafiske.

Se också *På långafiske med LL 522 Råön* här på Föreningen Stockens hemsida.

Båten var på 78 fot och byggdes 1950 som *GG 291 Lagafors*, Björkö, på Bergs varv, Hälsö. Motorn var en 2-cyl Bolinder på 200 hk, vilken 1962 byttes till en B&W Alpha på 460 hk.

1965 köptes hon till Stocken av Gösta Martinsson, Lars Skoglund, Klas Skoglund och Nils Nilsson, Flatön.

Fartyget sprang läck och förliste den 26 september 1968 i hårt väder på Nordsjön väster om Utsira (en ö med fyr ungefär i höjd med Haugesund norr om Stavanger i Norge). Besättningen räddades av minsveparen *M 51 Hanö*, som tjänstgjorde som stödfartyg för de svenska fiskebåtarna i Nordsjön.

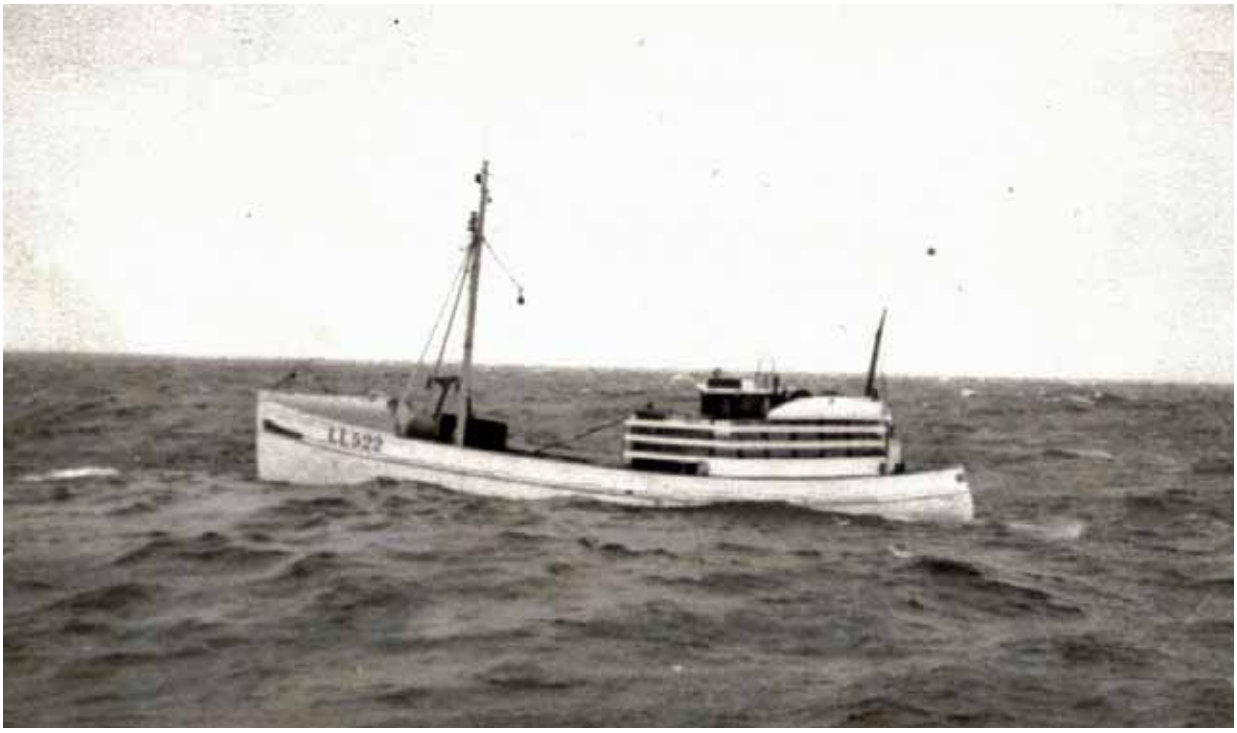


Bild 41. *LL 522 Råön* på fiske i Nordsjön i september månad.

Efter sommarens långafiske vid Shetland och Rockall trålade man på höstkanten med bottentrål efter sill i Nordsjön.

Fartyget har utrustats med valback, som gav visst skydd mot överbrytande sjö.

Bild 42. Passagerarebåten *Tärnan* gick tidigt på morgonen till konservfabriken på Gullholmen med folk från Stocken och trakten däromkring.

Det var många som arbetade på ”fabriken”. Kvinnorna skar sill med flinka händer och gjorde olika inläggningar. Männen hanterade råvarorna och konservburkarna.

Även hantverkare och andra kunde utnyttja ”färjan”. Skeppare var Olof Johan Andersson och senare Valter Simonsson.

När konservfabriken lades ner 1965, upphörde också trafiken med Tärnan.

Konservindustrin har haft en lång tradition på Gullholmen. Ungefär hundra år tidigare hade en av de tidigaste fabrikerna för fiskkonserver i Sverige etablerats där.

Salongen på Tärnan blev en samlingsplats för Stockens ungdom, som gärna träffades där på kvällarna och satt och pratade. Eftersom det aldrig blev några problem, var skepparna helt införstådda med att ungdomarna gick dit.

Mannen som poserar på fotot är Östen Martinsson.

*(Gösta Martinsson och Jan Tullberg)*