



Översikt över Gullholmen. Kuttern *Keewaydin* i förgrunden. Foto omkring 2003.

## Kutterepoken på Gullholmen och i Bohuslän

*Sune Johansson och Göran Sändare*

När Carl von Linnés lärjunge Pehr Kalm reste genom Bohuslän på 740-talet noterade han hur kalt landskapet var. Kalm noterade att klipporna var helt "skallote". Skärgårdsöarna hade nakna berg och stenklippor, ljung var den vanligaste marktäckaren, och även inåt land var landskapet skogfattigt.

Orsakerna till detta förhållande var många. En del områden hade ödelagts redan under krigen med Norge på 1600-talet. När Bohuslän sedan blev svenskt 1658 ökade inflyttningen kraftigt.

Man började röja mark för nyodlingar med en omfattande svedjebränning, och där inte svedjebbruk och krig redan ödelagt skogarna förbrukades träden på annat sätt. Man behövde timmer till skeppsbyggeri, till mangårdar, ladugårdar och uthus. Gårdarna skulle uppvärmas, vilket krävde både ved och kol. Särskilt under de stora sillfiskeperioderna 1747–1808 gick det åt kopiösa mängder trävirke till byggnation, bränsle och silltunnor.

I alla de små samhällena längs kusten hade dock fiskare under flera århundraden fått sin försörjning från havet, och de brydde sig sällan om att det inte fanns någon skog. Men det var ett farligt och slitigt arbete. De små sjöbåtar som man vanligen använde, under bland annat långafisket på bankarna i östra Nordsjön och ända upp till Tampen utanför Ålesund, hade under många decennier skördat otaliga fiskares liv. Sjöbåtarna, som mestadels var byggda i Kungsviken och Svineviken på Orust, var cirka 15 m långa och överspolades i dåligt väder, med många drunkningsolyckor och totalhaverier som följde.

### Familjen Arvidsson på Gullholmen

Anders Arvidsson kom till Gullholmen runt år 1800 och började som salteriätkare under den stora sillperioden. Han fick några lönsamma år innan sillen försvann 1808. Därefter fick han omfördela sin förmögenhet till den växande segelsjöfarten och efter 1832, då seglationen även kunde drivas av allmogen, inköptes och byggdes briggar, skonserter och skonare. Sillpengarna blev havrepengar då engelsmännen fick ökat behov av havre till de hundratusentals arbetshästar som fanns i London med omnejd. Utskeppningen från mellersta Bohuslänns havrehamnar växte och i returlast seglades kol till bland annat Uddevalla. Dessutom behövde det industrialiserade England stora mängder virke till hus och pitprops till gruvorna. En av Anders Arvidssons söner som kom att spela en stor roll i utvecklingen av dörjefisket var Olof (Olle) Arvidsson, född 1818 på Gullholmen. Olle och hans hustru Anna Britta födde sex barn, varav fyra överlevde till vuxen ålder och de blev alla sjöbefäl. Olle hade varit ute i segelfartyg, men vid den här tiden, i början av 1880-talet, drev han bankfiske med däcksbåten Springaren. Sonen Albert blev konstapel i skonert- skeppet Vikingen från Morlanda och en av Alberts bröder var kapten ombord. De övriga Arvidsönerna seglade bland annat i

skonerterna Iduna, Bertha Maria och briggen Rapid. Flera var delägare i världens sista brigg i kommersiell worldwide fart, Gerda av Morlanda, där sjökapt. H. Ferdinand Edman från Flatön var skeppare ända fram till 1911.



Pionjären på makrilldörje, Albert Arvidsson, Gullholmen.

År 1883 kom Albert hem från Mobile, Alabama och mönstrade av **Vikingen**, till Olles stora besvikelse. Han tyckte att sonen hade ett bra arbete, men då berättade Albert följande historia: Amerikanerna åt massor av saltad och rökt makrill som tilltugg till whiskyn på saloonerna "over there" och de hade förhört sig om import av stor makrill från Norge. Albert såg nu sin chans att starta något nytt med eget fartyg. Redan 1884 seglade därför han och fadern Olle med två besättningsmän över Norska rännan in i Nordsjön. Tillsammans med däcksbåten **Frida** från Mollösund blev dessa två båtlag pionjärer på makrilldörjet på Dogger Bank, Clay Deep och flera andra platser.

Denna första resa med dörjebåten **Springaren** blev dramatisk och de fick söka nödhavn i Norge. Albert berättade för *Göteborgs Morgonpost*: "Resan var riskabel men redan första dagen fick vi sex tunnor (à 90 kg) stor makrill". Tre år senare, år 1887, blev det ännu bättre möjligheter för de makrilldörjande bohusfiskarna. Detta år hade nämligen makrillfisket slagit helt fel på den amerikanska västkusten, och nu blev behovet av importerad makrill nästan omätligt.

### Ånga i stället för segel i England

Samtidigt ägde en stor omställning rum i den brittiska sjöfarten. Den brittiska regeringen under ledning av drottning Victoria startade en kampanj som gick ut på att de brittiska fiskarna skulle ersätta sin seglande fiskeflotta med ångtrålar. Det fanns i början av 1880-talet massor av segeltrålar i England och regeringen gick ut till fiskarna med följande budskap:

"Vi har bara goda erfarenheter av ånglok som nu transporterar livsmedel till våra växande storstäder. Med nya effektiva ångtrålar kan vi få fram färsk fisk av god kvalitet ännu snabbare till Billingsgate Fishmarket i London. Om vi har färsk fisk i London skall vi ha färsk fisk i de andra städerna också. Ni får tjugo år på er att ställa om till ånga!"

Och resultatet lät faktiskt inte vänta på sig. Dockorna i de största fiskehamnarna, såsom Grimsby, Hull, Lowestoft, Great Yarmouth och Brixham, blev snart överfulla av upplagda seglande trätrålar som slumpades bort för mellan 250 och 450 brittiska pund. De skandinaviska besättningarna på de många segelfartyg som seglade på London, världens största hamn och centrum i Brittiska Imperiet, kände väl till dessa stora svarta fiskefartyg. De ansågs i allmänhet vara goda och lättmanövrerade och byggda för hård vind, då de drog stora bomtrålar efter plattfisk runt Doggern, Silver Pits och Clay Deep. Bohuslänningarna som fiskade i de östra delarna av Nordsjön, längs norska kusten och i Skagerak, såg här en chans att till ett billigt pris ersätta sina små och gamla sjöbåtar med stabilare och säkrare fartyg.

Många fiskare var inte bra på att tala engelska och de var inte heller några vana förhandlare. Därför använde man sig ofta av en mellanhand, i många fall den erfarne Samuel Heimer från södra Grundsund. Han fungerade som en slags kuttermäklare.

### Brittiska smackar blir svenska kutterar

Här kan det också vara på plats att reda ut begreppen lite kring benämningen på dessa fartyg. När de kom till Sverige kallades de oftast för kutterar, men en engelsk kutter är någonting helt annat. I England var en cutter enmastad, och namnet kommer förmodligen från att fartyget "cuts the waves". De tvåmastade trålar, "sailing trawlers", som svenskarna köpte var däremot ketchriggade fartyg med rak stäv. Själva kallade britererna dessa båtar för "smacks", medan en smack i Sverige ursprungligen var ett mindre, brett och flatbottnat, segelfartyg med fyllig för och akter.

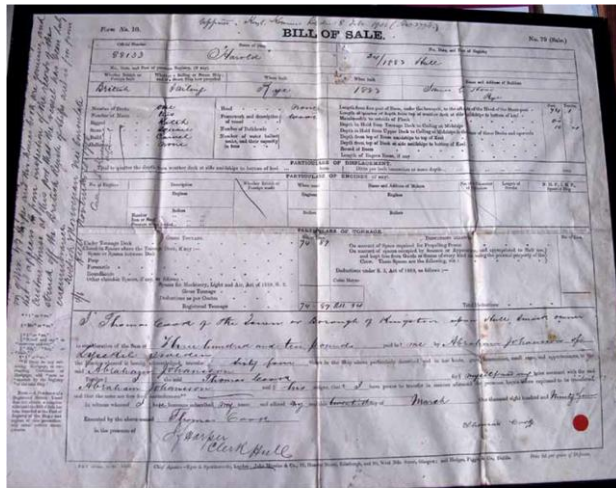


Kuttern *Harolds* namnbräda. Foto från Skepparmuseet 2015.

I England hade man cirka 3 500 seglande trätrålar till salu och på de stora segelloften kunde man få extra segel bara man bestämde sig fort! Under kutterepoken på Gullholmen från 1887 till 1957 inköptes 84 kutterar hit. Öarna Gullholmen/Hermanö hade tillsammans hela 57 stycken år 1913. Till Bohuslän kom cirka tio procent av det totala utbudet från England för att hamna i fiskelägena från Kyrkesund i söder till Grebbestad i norr. Huvudparten hamnade på Gullholmen, i Mollösund och i södra Grundsund. Dörjfisket under juli–september varje sommar blev mycket lönsamt för de fiskelag som hade bra besättningar, och under höst och vår drevs fraktfart både i Nordsjö och Östersjöfart. En del kutterar sattes in i långafisket vid Shetlandsöarna och de flesta av dessa var från Mollösund och Grundsund på Skaftö.

Man behöll oftast de engelska namnen på båtarna och några av dem var nog så exotiska. Ett namn som Nil Desperandum var säkert inte begripligt för de enkla bohusfiskarna, och man fick nog be prästen om en översättning. Denna latinska sentens betyder ”Misströsta icke”, och andra benämningar syftar just på hoppfullhet och förtröstan: Retriever (räddaren), Liberator, Save All o s v. Gudstron var säkert stor både bland brittiska och svenska fiskare. Albert Arvidssons första kutter hette Xantho och köptes in 1891. Andra namn var mer prosaiska, som Flower Of The Forest, Flying Fish, Akacia, John And Emma och Harold.

På Skepparmuseet på Gullholmen finns en Bill of Sale från försäljningen av **Harold** bevarad i original: Man får här all viktig information om fartyget:



Bill of Sale från försäljningen av kuttern **Harold** 1894. Foto 2015.

”Name of Ship: **Harold**; Port of Registry: Hull. British sailing ship, built in Rye, 1883. One deck, two masts, ketch rigged, carvel built, square stern. Framework and description of vessel: Wood. Length: 74 Feet, 1 tenth; Mainbreadth to outside of Plank: 20 Feet. Depth in Hold: 10 Feet, 4 tenths. Gross tonnage: 74,89 tons; 2211, 94 cubic meters. I, Thomas Cook of the town or borough of Kingston upon Hull, smack owner, in consideration of the Sum of Three hundred and ten Pounds paid to me by Abraham Johansson of Lysekil, Sweden, the Receipt whereof is hereby acknowledged / . . . / In witness whereof I have hereunto subscribed my name and affixed my seal, this twentieth day of March One thousand eight hundred and Ninetyfour  
*Thomas Cook*”

### Det hårda arbetet ombord

När de importerade smackarna blev bohuslänska kutterar ändrade man på mycket. Engelsmännen hade normalt åtta mans besättning, fyra bodde föröver och fyra akteröver. När Gullholmenfiskarna gick ut på storsjöfiske och Nordsjödörje brukade man också vara åtta man, men man kunde också ha med ett par yngre pojkar som hjälpredor. Allt som hade med trålning att göra försvann: donkeypanna, ångmaskinsvinsch och kolboxar. Ibland fanns det så mycket kol kvar i boxarna att fiskarfamiljen som hade köpt kuttern kunde elda hemma ett par år! Skottet mellan akterskansen och maskinrummet togs bort och man satte igen eldarluckan. Man hade bara en liten lucka i däck, precis så stor att en tunna kunde gå ner, eftersom däck behövdes när man arbetade med alla dörjarna. Under makrilldörjet fanns tunnor och salt nere i rummet. Engelsmännen hade aldrig styrtratt ombord, de använde enbart rorkultar. Och när det skulle vara riktigt fint, om man seglade i hamn, så ersatte man den enkla rorkulten med en fin snidad sådan. Den kallades vanligen ’söndagsrorkult’. Men många bohusfiskare försåg senare roderanordningen med en ratt.

På bilderna nedan ser man den typiska raka stäven och den rejäla rorkulten på kuttern Keewaydin, som byggdes 1913 i Rye, England. År 1937 köper ett partrederi i Grundsund kuttern och Keewaydin får fiskebeteckningen LL 76. År 1944 ändras namnet till Västanvind, men i samband med ett ägarbyte 1963 återfår kuttern namnet Keewaydin. Hon säljs sedan till Grekland 1978 och seglar där bland annat turister. Efter en del öden kommer Keewaydin att hamna på Malta, och år 1997 besöker engelsmannen Paul Welch denna ö. Eftersom kuttern var i mycket dåligt skick får Welch köpa henne för ett pund(!) År 2003 besökte Keewaydin Sverige.



Detaljer från kuttern **Keewaydin**. Foton från Gullholmen cirka 2003.



På den vackra och unika bilden nedan ser man hur makrilldörjet gick till. En kutter hade normalt tre dörjstänger ute på varje sida. På varje dörjstång satt tre dörjar och dessutom hade man oftast tre dörjar i aktern. Totalt fanns det alltså 21 dörjar. Varje dörj hade tre krok, vilket gör 63 krok sammanlagt. Några ”Nolbukuttrar” experimenterade med fyra stänger på var sida, men gullholmarna tyckte att det blev för trassligt, särskilt vid stark ström. De engelska kuttrarna var faktiskt idealiska för det svenska fisket på Nordsjön. De var lättseglade och kursstabila så att man kunde surra rodret vid dörjning. Ett problem var dock att man helst skulle hålla nere farten till tre knop, vilket är det optimala vid makrilldörje.



*Harold under makrilldörje. Målning av Gustav Samuelsson. Original i Konstmuseet, Gullholmen.*



*Ärrad fiskarnäve. Foto Lars Johansson (näven tillhör Östen Hillberg, Klädesholmen)*

Makrillfisket var det mest lönsamma, men också det jobbigaste. Normalt varade dörjet i åtta veckor. Fiskarna brukade lämna hamn efter midsommar och komma tillbaka i mitten av september. Man var i land några gånger på norska Sörlandet under denna period, men då bara för att lämna de fulla tunnorna och ta ombord nya tunnor. Under dessa veckor var det ett evigt slit. Arbetsdagen varade uppåt tjugo timmar! Man startade vid tre på morgonen och sedan fortgick jobbet fram till elva-halvtolv på kvällen. En halvtimmars matpaus och några korta kaffestunder var det enda man hade tid med. Det gällde att hela tiden hålla ordning på dörjarna. Man använde blank krok nr 6, och så skar man av ”betar” från stjärtsidan på småmakrill, därav uttrycket att ”beta” krokarna när man agnade. Man krokade inte av den fångade makrillen, det tog för lång tid, utan man slog helt enkelt av den. Och inte fick man några frökenhänder av arbetet heller. Det var krokarna som fastnade med hullingar och Dessutom skulle makrillen rensas, sköljas och saltas innan den lades i tunnorna. Det första man gjorde på morgonen efter tre timmars sömn var att pinka i de sönderstuckna händerna! Urin är ju bakteriefritt och därför desinficerande. Fiskarhustrurna brukade säga att det tog fram till Lucia innan männens händer såg någorlunda normala ut igen. De stora sjöstövlar som alla bar dygnet runt ledde ofta till att männen var helt sönderskavda i ljumskarna också.

### Kutterepokens slut

Den lönande tiden med makrilldörjet varade några årtionden, och under denna period tjänade fiskarna rejält med pengar, pengar som många investerade i nya båtar eller till husbyggen hemmavid. Samhällen som Gullholmen växte, konservindustrin introducerade bleckburkarna och handeln blomstrade. När första världskriget bröt ut den 1 augusti 1914 var många av fiskarna ute på makrilldörje och de fick ibland inte reda på krigsutbrottet förrän mycket senare. Albert Arvidssons dotter Anna var 16 år gammal när hon skrev följande brev till sin far och sin bror ombord i Harold:

”Gullholmen den 16 augusti 1914

Älskade pappa och Arthur! Vi har alla hälsan och mår bra och hoppas att I gör detsamma.

I fall att I kommer in i Norge skall jag skriva några rader till eder. Vi väntar er hem var dag men I har väl inte hört om oroligheterna emellan Tyskland och Ryssland. De har varit en båt ute på Doggerbank och varnat fiskare, men er med flera Gullholmare har han ej träffat annars hade I väl varit hemma. Det är väl ej gott att träffa så många på en så kort tid. Vi hoppas att ingen olycka har drabbat Er. Roligt om I snart kom hem. Här är nu så vackert väder om dagarna. Många vill gärna gå på sjön igen men de unga får allt stanna hemma för här är ju lite oroligt i Sverige på grund av kriget. Men Sverige blir allt bevarat, det är en önskan och ett hopp av alla. Nu skall I ej bliva oroliga när I får höra om ofriden för jag och mamma är ej alls rädda. Sverige har förklarat sig neutralt det vill säga att det är utomstående.

Många tusen kära hälsningar och kyssar till Eder från mig och mamma.

Anna”

År 1913 hade man samlat på sig hela 70 segelfartyg på Gullholmen, men vid första världskrigets utbrott blev det problem med att försäkra dessa fartyg. Först efter krigets slut 1918 kunde man återuppta fisket i Nordsjön igen. Man tänkte: ”Nu blir det grejer! Hela Nordsjön är full med makrill.”

Och det var den också, men det fanns ju faror, till exempel minor från kriget. Ändå drabbades de olika segelfartygen från Gullholmen med få undantag aldrig av totalhaveri eller torpedering. Albert Arvidssons dotter Anna blev tillfrågad om orsaken till detta, och hon svarade: ”Ja, det var ju sjöfolk på den tiden! Dom visste var dom var. Det var två saker som gällde: Vi har alltid trott på Gud, och dessutom måste man vara bra i matematik! Kan man inte räkna så blir det problem!”

Det blev ytterligare några goda år med den lönsamma makrillexporten från Kristiansand och Egersund till USA men allt fick en ganska plötslig kollaps, nämligen den 16 januari 1920, då den så kallade Act of Prohibition trädde i kraft. Det var det beryktade förbudstiden i USA som nu började. Den varade mellan åren 1920 och 1933, och under denna tid var all tillverkning, transport, import, export och försäljning av alkoholhaltiga drycker i USA förbjuden. Även om lönnkrogar frodades så var det nu helt omöjligt att längre kunna exportera makrill till USA.

### Tiden efter makrilldörjet

Hur gick det då för pionjären Albert Arvidsson på Gullholmen? Jo, han insjuknade ombord på sin kutter Harold under makrillfisket 1923 och gick bort i magcancer några månader senare. Makrillpionjären fick alltså se sitt livsverk upphöra, men sonen Artur fortsatte ändå att dörja makrill med Harold ända till 1928 på Doggern. Sista året höll på att sluta i konkurs då Arturs idé om att få avsättning på den svenska marknaden misslyckades. System Anna berättade att hennes bror fick låna pengar på Tegneby Sparbank i Nösund för att betala de sex unga pojkarna för de ”meningslösa” veckorna i Nordsjön. Därefter drev Artur fraktfart med Harold till 1951 då näringen efter kriget fick konkurrens av lastbilstrafik och modernare järntonnage. Då Harold slutligen bogserades till Kungsviken för upphugning 1957 blev den en av de sista originalriggade kuttrarna i Bohuslän och Gullholmens sista.



På Harold. Artur vid rorkulten och bästeman Olle med kikare. Foto Skepparmuseet

Många av fiskarna hade förstås tidigt kompletterat sommarens och höstens makrilldörje med både sillfiske och fraktfart under årets övriga månader. En del av de bästa kuttrarna sattes efterhand in i Islandsfisket norr om Island och Grimsey. Siglufjörður blev bashamn under sensommarfisket med drivgarn efter den åtråvärda islandssillen. Idag känner vi den som den atlanto-scandiska storsillen, kanske mer bekant som matjessillen på julborden och på midsommarkalasen. Detta fiske ersatte delvis makrilldörjet och det lilla fiskeläget Edshultshall ansågs ledande, med bland andra de legendariska kutterbesättningarna på Dollar och Rudolf. I Grundsund användes några stora fransktillverkade kuttrar byggda för fisket på Grand Banks vid New Foundland och Grönland. Det var Bohuslän, ex Victor Emile, Gullmaren, ex Saint Jehan, Skagerack, ex Faust, som alla byggdes i S:t Malo av franska staten och redades i Gravelines där de 1936 hämtades hem till Grundsund trots stora språkproblem. Dessa fartyg var bättre lämpade för Nordatlanten och det var ett välkommet nytänkande som trots världskriget gjorde detta fiske framgångsrikt. De användes ända in på 1960-talet i Grundsund.

För att kunna bedriva kustfrakt på riktigt behövde man förse kuttrarna med motor. Man måste också göra lastluckan större så att man lättare kunde ta in laster av trä, kol, koks och framför allt gatssten. En del av dessa kuttrar användes i kustfart till början av 1960-talet. Skärhamn och Hamburgsund blev de stora fraktfartygslägena med kuttrar, skonare och galeaser. Med tiden blev de slutseglade, höggs upp, sänktes till bryggor eller seglades som fritidsfartyg till Karibien, där Conquest, Pride of the Ocean med flera Gullholmenkuttrar mötte sina slutliga öden bland korallreven. Några fartyg finns lyckligtvis kvar som fritidsfartyg och seglarskolor och ger förhoppningsvis kommande generationer möjlighet att åtminstone betrakta dessa vackra skrov och öva sjömanskap och kanske förstå vilket oerhört slitgöra tidigare besättningsmän fick uppleva, med dålig mat, minor, torpederingar och ibland griniga befälhavare när fisket slog fel.

Källor:

Cusack, Bridget: Brixham's Victorian Sailing Trawler 'Pilgrim' BM 45. Brixham, Devon, UK 2013.

Dambert, Erik: Kutterepoken i Sverige 1. Grundsund 1990.

Dambert, Erik: Kutterepoken i Sverige 2. Grundsund 1992.

Fjellson, Sigvard: Dörjet på Doggern. Träbiten nr 62, 1988.

Holdsworth, W.H. Edmund: Deep-Sea Fishing and Fishing Boats. London 1874.

Humbla, Philibert: Några anteckningar om de till Bohuslän importerade kuttrarna. Bohusläns Forminnes- och Hembygdsförbunds

Årsbok. Vikarvet 1936–1937. Lysekil 1937.

March, Edgar J: Sailing Trawlers. London 1953.

Matz, Erling: Ännu blåser kuttervind. STF:s årsbok 1992.

Johansson, Sune: The Story of the English Sailing Trawler. Göteborgs Universitet 1980.

Sandberg, Peter: När vi dörjade makrill på Nordsjön GP, dec 1989.