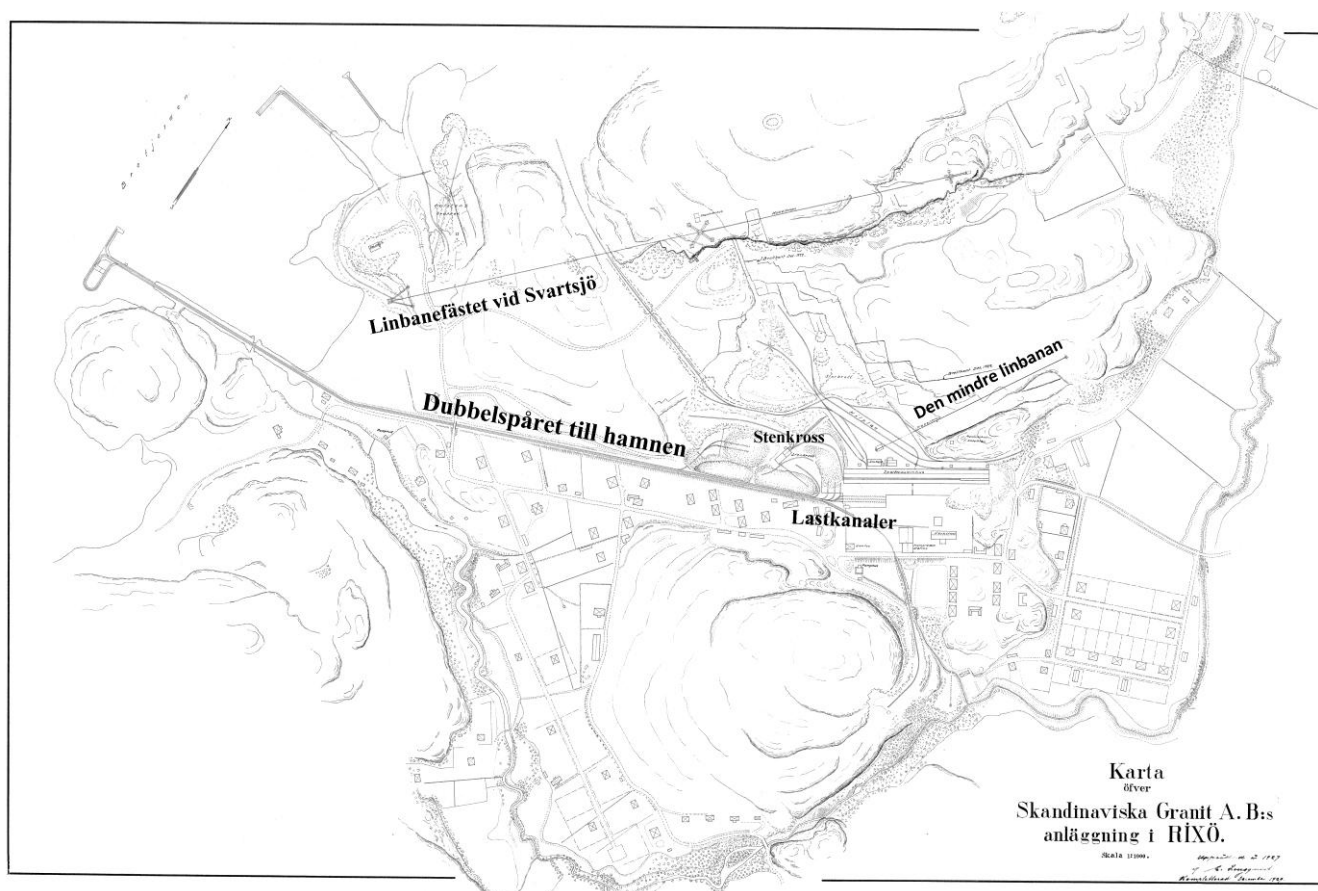


Karta över Rixö stenbrott



Kartan över stenbrotten i Rixö har länge legat i malpåse, det aktuella verket är daterat året 1927 och med vissa kompletteringar 1929.

Avsikten är att ”modernisera” och uppdatera de namn och öknamn som var gängse i min barn-och ungdom.

Ett måste för en industri av det här slaget och storleken var att man förfogade över närliggande hamnar, i det avseendet låg Brofjordens mellandel inom räckhåll för de alltigenom rälsbundna transporterna.

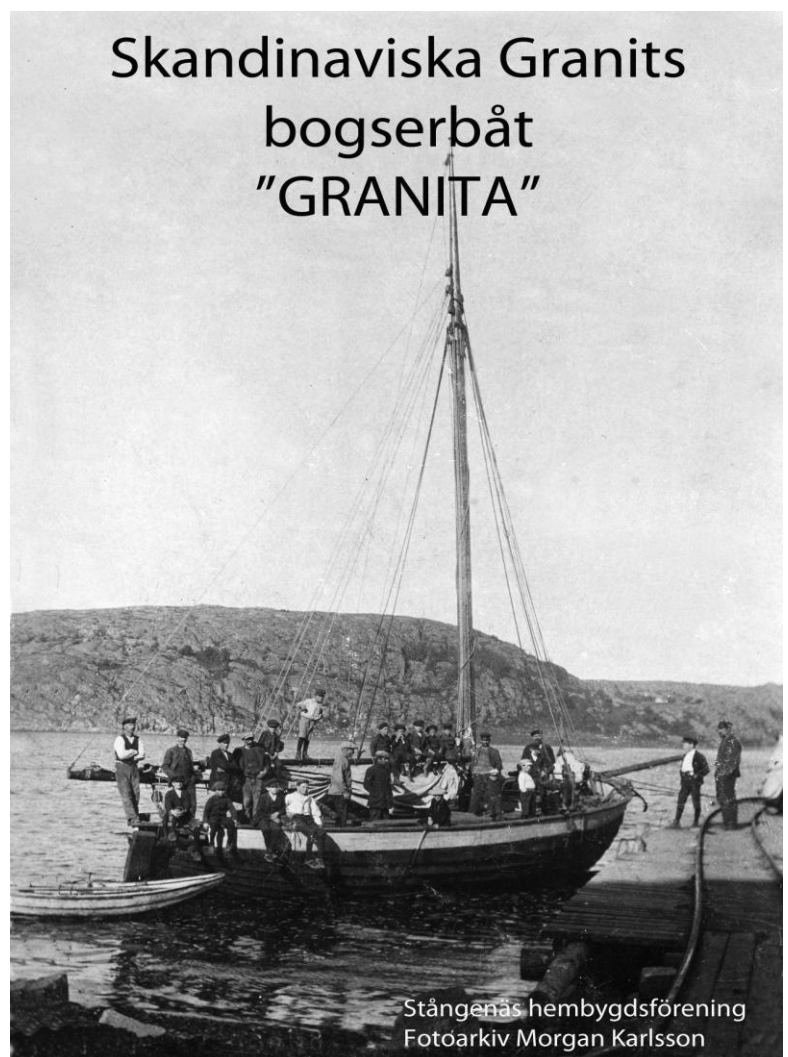
Rixösundet utmärkt med väderstrecks pil är i sin sträckning en passage i rakt nord-sydlig riktning.

Två aktiva lastbryggor distribuerade företagets färdiga produkter, några gånger till hamnar i vida världen men mest låg exporten på den europeiska kontinenten framförallt Tyskland. Under många år i

skytteletrafik gick de lokala frakterna till Ålborg i Danmark. Sortimentet gällde makadam till Aalborg Portland Cements anläggning på norra Jylland. Denna del av verksamheten sköttes av mindre fartyg rentav små enheter betecknade som jakter som inte tvekade att lasta sin skuta till max, skvättlastning är ett riskfyllt företag där vattenytan har fritt spelrum på däck och lastluckekarmen representerade det sista flytande elementet!

Vissa enheter i det mindre tonnaget saknade motor eller annan maskin, i det fallet var man nödda att segla sträckan i Skagerack och Kattegatt och vice versa.

De två besättningsmännen i de nämnda motorlösa jakterna seglade under minst sagt svåra förhållanden. Vid vindstilla -blegg fick man vara sin egen bogserare, det blev att sjösätta jigger (skeppsbåten) och med två årpar släpa den nedlastade farkosten (lasten 50 till 60 ton makadam) till ett område där vind för dräglig framfart kunde dyka upp. Rodden fortsatte genom fjorden, vid Lindholmen kunde man kanske sätta segel och pusta ut efter ett veritabelt slavarbete!



Hade man tur kunde man få bogsering ur fjorden av Skandinaviska Granits bogserbåt-representationsfartyg och ibland som stabil nöjessegelare. Hon bar det matchande namnet "Granita" och som fördes av styrman Petterson.

Under de söndagsbundna nöjesseglingarna var Granita bemannad av förvaltare Aron Johanssons familj som bestod av hustrun Tekla, barnen Thyra, Thure och Stina.

En minnesvärd helgdag gick färden norrut, vid Grötö kom man ut i mer eller mindre rum sjö, ett brott i NV riktning är nästan alltid synlig i detta farvatten, denna rätt mäktiga syn tolkades av Aron som en lekande säl eller sälar. Av leklynne eller annan anledning ville vår deltidsskeppare berika sina erfarenheter och på sitt sätt ta del av det avsevärda skådespelet, beslutet var förmodligen livligt uppskattat av barnen, kursen mot den marina cirkusen visade sig vara katastrofal, mötet resulterade i en grundkänning som fortfarande ventileras sjöfarande emellan. Granita och besättningen klarade sig över hövan men än i dag kallas det fatala grundet för sälarna!

Bryggor



SGA hade vid tiden för kartans utskrift två lastbryggor, den ena var vanartigt benämnd som Svartsjö brygga uppkallad efter Rixö nedre storbrott med tvångsarbetsanstalten Svartsjö som förlaga!

I Svartsjö framställde man sina produkter på två skilda nivåer, övre och undre plan, den undre med direkt anknytning till bryggan i området.

Denna brygga revs i slutet av trettioalet då man koncentrerade utlastningen till den mera frekventa Rixö brygga.

En utlöpare i NV riktning sticker ut i fjorden, denna pir är ett bygge av obekant härstamning.

I bergstupet som stod kvar efter uttagen granit hadeen passande målerisk bakgrund för namnet på ett fartyg skapats. Besättningen från en polsk steamer förevigade eller näst intill genom att skapa en jättestor ruralmålning, texten löd TORUN GDYNIA i många decennier stod konstverket pall mot väder och vind, när efterfrågan av skrotsten blev för stor blev kulturminnet offer för sprängarnas framfart.

Det återstående pålverket hade T form och benämndes Stora bryggan eller Rixö brygga, en lastkran av engelsk Templey typ krönte byggnadsverket, kranen bar mycket av förvaltare Aron Johanssons design och med sin ansenliga höjd och säregna utseende bar skapelsen en skepnad som satte Rixö på sjöfararnas karta över unika lastkranar.

Trafiken till och från bryggan var alltigenom dubbelspårigt rälsbunden. Ett wire spel drev vagnarna åt vardera hållet från kontorsområdet till hamnen och vise versa. De lastade vagnarna eller lavetterna vägdes sorgfälligt, sista etappen till kranen var wire spelet bortkopplat, ett ok med tre krokar lyfte kassorna eller baskarna ombord, via en båtshake frigjorde man den tredje kroken, slinget tömdes i lastrummet och returen med den tomma basken tog vägen åter i omvänd ordning.

Sedan länge pågick bygget av en ny rälsbunden förbindelse från Svartsjö till Stora bryggan. Ideliga sättningar i den grunda dyn försinkade företaget som till slut kröntes med framgång. I Svartsjö hade man tillverkat smågatsten i beredskapssyfte. Hur stora dessa

anhopningar av knott var är svårt att säga men en gissning på 25 till 30 000 ton kan vara relevant.

De rälsbundna spåren betjänades av ett lok utan förarhytt, dieseldrivet och av tysk tillverkning med loggan Orenstein & Koppel Lübeck väl synlig.

Den ansvarige för lastningen i Svartsjö var förmannen Malkolm Andreasson en lågmäld man av småländsk härkomst. Ryktet gick att basen i sin ungdom avverkat sträckan från Vetlanda i Småland till Rixö till fots där chanserna till anställning ansågs goda!

Det nämnda loket hade avgörande betydelse i kommunikationen, enligt Malkolms uttal benämndes kraftpaketet för LOCKET i annat sammanhang en viktig beståndsdel inom kokkonsten.

Som mest kunde ett ”tågset” bestå av sex lastade vagnar som tillsammans med loket vägde nästan 20 ton.

Det mest dramatiska skeendet inom verksamheten skedde en svinkall vinterdag. Händelsen skedde på Rixö brygga. Loket spårade ur och fortsatte ut i Brofjordens böljor. Föraren Henning Johansson följde sitt fordon ner i plurret. Räddningen av Johansson skedde momentant, tillgängliga båtshakar och rådiga män halade in den olycklige för vidare transport till närmaste hus vars ägare Ida och Yngve Henriksson trakterade Johansson på bästa sätt. Föraren av loket blev i hög grad exponerad av den rådande kylan, av den anledningen var Johansson kopiöst påbyltad med en maximal omgång kläder. Remarkabelt är att beklädnaden närmast kroppen inte hunnit bli genomvåt!

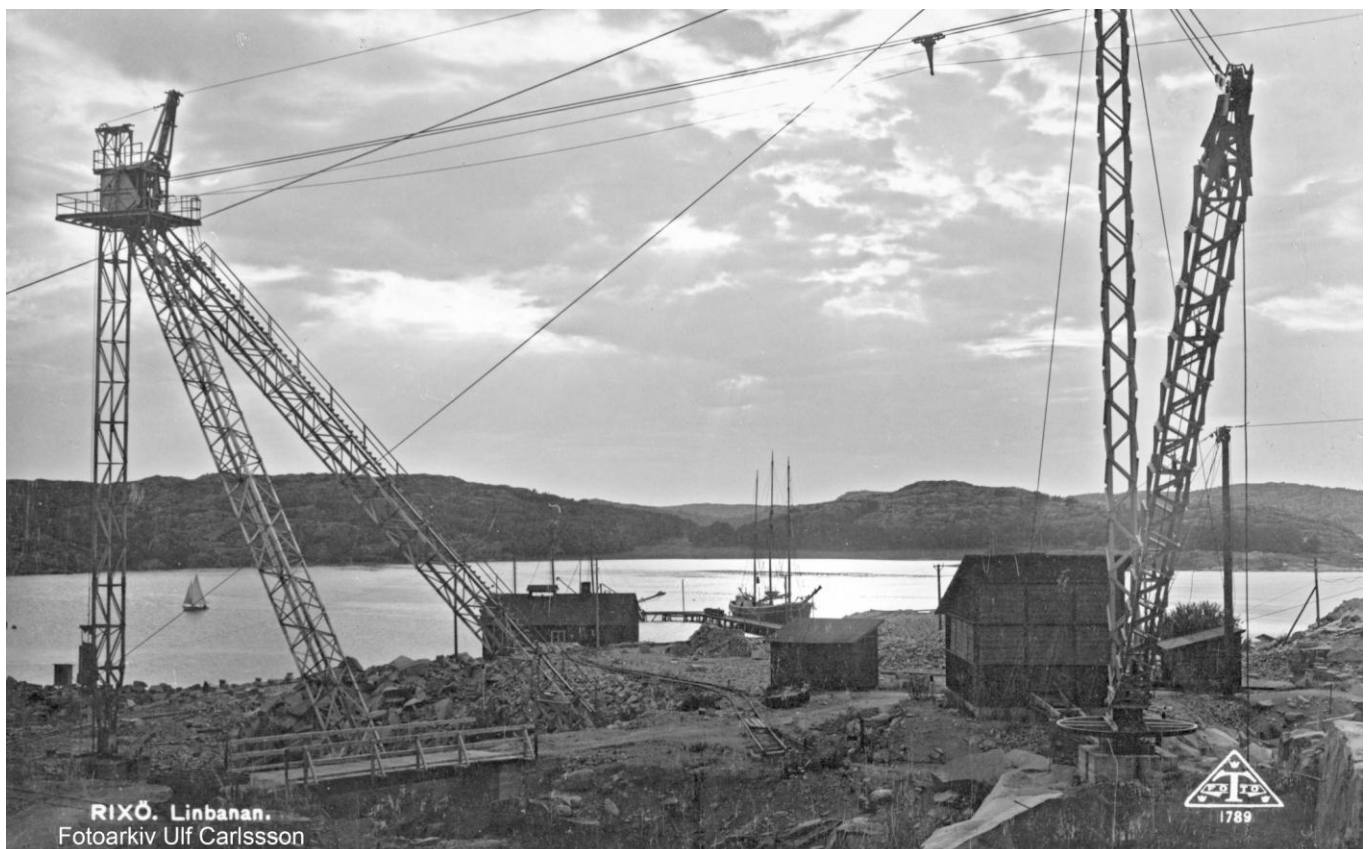
Ibland gjorde det lilla tågsättet långresor till Pina – grustaget mellan Busberget och Rixö båthamn, gruset lastades på pråmar med destination inom närområdet.

Svartsjö storbrott

Området är markerat som ändstation av den stora kabelkranen eller linbanan som sträckte sig över en kilometer över Busberget mot den andra ändstationen vid Højda – RIFs fotbollsplan.

De tre tornen bar upp wire-systemet som var avsett att forsla uttaget berg till lämplig plats.

Linbanan var en satsning av gigantiska mått, den tog tre år att bygga och kostnaderna var liksom tornen skyhöga. Kranen kom aldrig till praktisk användning, fundamenten finns kvar som erinrar om fiaskot. Grundbulten eller fundamentet till tornet i Svartsjö reser sig mäktigt i omgivningen. Betongkolossen påminner om en kabatärning i Mecka där de troende i ändlösa kolonner cirkulerar runt sin religiösa symbol.



Svartsjö stenbrott 1935, Linbanans ändpunkt

En av Rixös linbanor



Stångenäs hembygdsförening
Fotoarkiv Inga-Britt Carlsson

I smedjan skärpte smeden Albin Edvardsson verktyg trots den karga miljön låg ett bebott boningshus där änkefru Lindberg med de två kända sönerna Magnus och Verner tillbringade sina dagar. Huset flyttades och ligger i nuläget på Bagerskas väg.

En väg som sedermera blev ett minne blott och som användes som support vid bygget av linbanan är klart markerad på kartan.

Dubbelspåret

Dubbelspåret från från lastkanalerna till hamnen



Den dubbelspåriga järnvägen mellan hamnen och lastplanen vid kontorsområdet drevs av ett wire-spel av Pater-Noster typ. Ett mudderverk jobbar efter samma princip!

Vagnarna anslöts med speciella koppel. Kassorna eller baskarna (Skärhamnarnas uttal) var till synes outslitliga formade som ett halvt ägg, en logga visade att de var tillverkade i Birmingham England där även de sinnrika kopplarna kom från.

Lastkanaler



Kanalerna flera stycken till antalet var uppbyggda under upplagsplatserna för färdiga produkter, ett enkelt räls-spår servade kanalen som på bredden hade utrymme för lavett och kassa, knapp manshöjd på andra hållet. Via kontrollerad rasning fyllde man kassorna, en man i kanalen och en på däck ovanför rasade massorna av knott, större gatsten gick inte att lasta med denna metod!

För singel och makadam fanns speciella kanaler.

Stenkrossen

Denna anläggning hade betydande kapacitet och var belägen på ett högre plan. Från detta plan var bryggor byggda, på dessa bryggor distribuerades de färdiga produkterna till sina upplagsplatser. Några av upplagen var utrustade med tunnlar som underlättade utlastningen. Mycket av de olika kvalitéerna utlastades för hand.