

Pris 25 kr



## Fångade ögonblick

Söndagen efter midsommar öppnar Calluna en fotoutställning på Magasinet i Falsterbo i samarbete med Falsterbo museiförening. Utställningen pågår från den 26 juni till den 5 juli och är öppen varje dag mellan kl. 11 och 16.

Vi visar bilder ur museets arkiv, de flesta tagna av fotograf Matilda Månson som under många år hade ateljé vid Sjögatan i Falsterbo.

Tidsmässigt sträcker bilderna sig från sekelskiftet 1900 till omkring 1940. Matilda var ensam fotograf att ha ateljé på Falsterbonäset under dessa år och tog många hundra bilder. Mycket förstördes efter hennes aktiva tid genom dålig lagring. Det som fanns kvar efter hennes död skänktes till muséet som har skannat in materialet digitalt. Det är händelser, porträtt, hemma hos-bilder och mycket mer. De flesta bilderna har tidigare inte visats offentligt.



# Dokumenteringsprojekt i

## Sommarens program

*Från Sillabör till Snabbköp* är ett bildspel kring gamla butiker i Höllviken, Ljung- husen och Kämpinge som vi visar på biblioteket i Höllviken den 16 juni kl 14.00. Anmälan till 040-45 26 05 Rune, 040-45 11 48 Ingemar eller på cal- luna@tele2.se. Anmälan är nödvändig då lokalen maximalt tar 40 personer.

Föreningen deltar som vanligt i *Havets Dag* den 31 juli vid båtklubben i Falsterbokanalen. Vi bidrar med ett föredrag av Leif Högberg som skrivit flera böcker om den så kallade PerAlbin-linjen som vi kan se kvarlevor av lite överallt utmed kanalens östra sida inne i skogen, ett minne från krigets dagar då man byggde fort och tankhinder för att skydda sig mot eventuella fiender. Leif visar bilder och berättar om detta historiskt intressanta skeende i vår närhet. Det blir även föredrag om vårt marina arv, om oljeutvinning på Falsterbonäset, tipsrunda, prova på segling, en dykorganisation är på plats liksom Malmökoggen. Mer om programmet kommer i tidningar och affischer.

På Falsterbo museum visar vi i sommar en liten utställning om bränderna i Skanör och Falsterbo. Det är i år hundra år sedan den sista stora branden 1911.



Arkeolog Joen Leffler berättar om ett dokumenteringsprojekt kring en stenåldersboplats vid Norrjevägen i Kämpinge

### Bakgrund

Det hela började för lite mer än ett år sen då jag för första gången kom till Bärnstensmuseet för att titta på de lösfynd som samlats ihop i området kring Norrjevägen i Kämpinge. De flesta av föremålen var tillverkade i flinta och de var talrika – flera spannar, lådor och backar, fulla med både diverse redskap och avslagsmaterial. Efter första intrycket av föremålen valde jag att skriva mitt examensarbete i arkeologi kring föremålen och boplatsen vid Norrjevägen i Kämpinge.

### Första analysen av föremålen

Under arbetet med uppsatsen gick jag igenom och sakbestämde samtliga föremål som samlats in. Totalt rörde det sig om 5331 fynd, av vilka drygt 4000 bestod av avslag, vilket är den restprodukt som uppstår vid tillverkning av flintredskap. Större delen av redskapen bestod av skivxor, flintspån och pilspetsar.

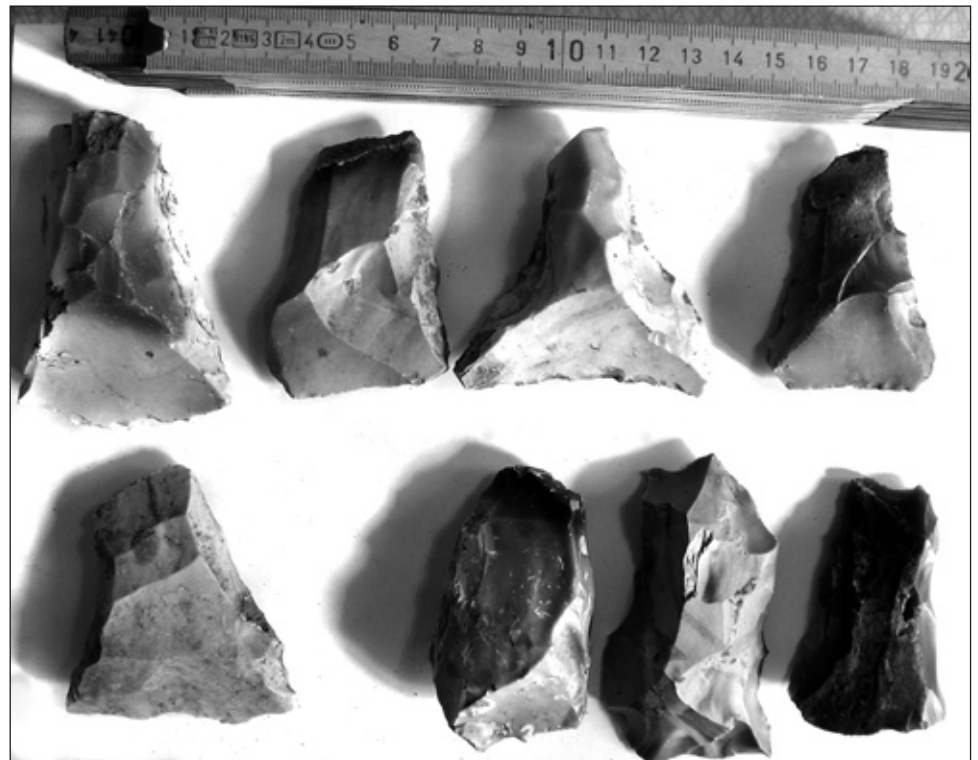
Dessa föremål var mycket intres-

santa och viktiga eftersom många av dem var daterbara, vilket visade att de härstammade från jägarstenålders sista period – Ertebölleperioden, eller cirka 5400 – 3900 f.Kr. Även avslags- materialet var viktigt och visade genom en grundlig analys, samt genom experiment att en storskalig produktion av flintföremål har ägt rum vid stenåldersboplatsen vid Norrjevägen.

### Kämpingeboplatsen och dess omgivning under stenåldern

Cirka 30 km österut, mellan Trelleborg och Ystad ligger Skateholm där omfattande utgrävningar gjordes under främst 1980-talet. Man hittade bland annat stora gravfält med totalt över 90 gravar och flertalet boplatsområden. Skateholm och boplatsen vid Norrjevägen är till större delen samtida, vilket visar på att de har varit varandras grannar under en lång tid. Om man studerar geologiska omständigheter så kan man också se att människornas val av område och miljö att slå sig ned i stämmer väl överens. Området kring Norrjevägen var liksom Skateholm med största sannolikhet en lagun

*Skivxor. Exempel på redskap som hittats vid Norrjevägen.*



# Kämpinge

under denna tid av stenåldern. I detta får man tänka sig att Falsterbohalvön samt delar av fastlandet ligger under dagens vattennivå och att området kring och strax sydväst om Norrjevägen var dåtidens strandtomter. Varför människan valde att bo där är inte så svårt att föreställa sig. Klimatet var varmare än nu och närheten till havet gjorde att man med relativ enkelhet kunde fiska och fånga andra vattenlevande djur. Kosten var långt mycket mer varierad än vad vi är vana vid idag. Analyser har visat att grannarna i Skateholm har ätit inte mindre än 87 olika arter av djur.

Vad som dock kan sägas om Kämpingeboplatsen är att den visar en särprägel i många fall. Dess geografiska storlek är ett sådant exempel. Ett annat är vissa flintredskaps utformning.

## Dokumenteringsprojektet

Under arbetet med examensarbetet blev mycket gjort, men det fanns ändå mycket kvar att göra, främst vad gäller dokumentation kring boplatsen. Detta ledde till att jag sökte pengar från Berit Wallenbergs stiftelse, vilka gav mig ett anslag för att fortsätta arbetet med boplatsen kring Norrjevägen. Detta projekt är nu i startgroparna och första steget har varit att gå igenom litteratur och arkiv för att se vad som egentligen finns dokumenterat.

Hittills har det visat sig att det tidigaste skrivna dokumentet är ett brev, skrivet 1938 av en kämpingebo som hade hittat flintföremål vid Norrjevägen. Brevet var skrivet till historiska museet i Lund, vilka snabbt fattade intresse för föremålen. Boplatsen registrerades och har sedan under årets lopp varit ett mål för en rad arkeologiska undersökningar. Vad gäller Ertebölleboplatsen så finns det egentligen bara en utgrävning som har påvisat den. Denna grävning utfördes 1966 vid Stenbocksväg och man hittade flera tusen föremål och avslag av flinta. Senare utgrävningar i området, utförda av bland annat Riksantikvarieämbetet och Malmö kulturmiljö ha påvisat få eller inga spår av Ertebölleboplatsen.

Detta kan man tycka är underligt då det hittas hundratals föremål från boplatsen varje år.

## Du kan hjälpa till!

För en tid sen hölls ett möte på Bärnstensmuseet, dit många kom för att prata om områdets förhistoria. Många hade även med sig fynd från Falsterbohalvön med omnejd, vilka var mycket intressanta att titta på. Så här i starten av dokumenteringsprojektet sammanfaller detta väl med dess främsta mål. Målen är att dels dokumentera och analysera de föremål och dokument som finns i arkiven, men även att dokumentera människors berättelser och gärna titta på eventuella fynd från trakten. Har du hittat något, hört något eller kanske till och med har en samling så hör av dig så tittar jag gärna på föremålen och lyssnar på din berättelse! Extra intressant i sammanhanget är föremål hittade vid eller omkring Norrjevägen och Stenbocksväg. Alla fynd är intressanta då de kan hjälpa till att påvisa boplatsens utbredning.

Som avslutning är det tänkvärt att föreställa sig varför människan valde att bosätta sig vid Falsterbonäset redan under stenåldern. Redan då, precis som idag, upplevde människan området som attraktivt. Visst är det hissnande att tänka sig att platsen har varit bebodd under många, många tusen års tid?

## Vem är jag?

Jag heter Joen Leffler och är bosatt i Lund där jag även har genomgått större delen av min utbildning. Jag har studerat främst arkeologi men även etnologi, religionsvetenskap, geologi, m.m. Jag blev klar med min mastersutbildning till sommaren 2010 och fick några månader senare jobb genom institutionen för arkeologi och antikens historia i Lund med att dokumentera och strukturera om material från en del av institutionens äldre grävningar. Under kurser och på somrarna under min utbildning har jag ägnat mig åt att gräva. Tidsperioderna har då rört

sig om allt från mesolitikum till medeltid. Beräknat från april till september kommer jag ägna mig åt dokumentationsprojektet kring boplatsen vid Norrjevägen.

## Mitt examensarbete:

»Lösfynden berättar sin historia«

– En teknologisk analys av ett ytinsamlat material från Norrjevägen i Kämpinge.

Uppsatsen finns att läsa och hämta som pdf-fil på LUP. Enklast är att söka på titeln i exempelvis Google.

Joel Leffler

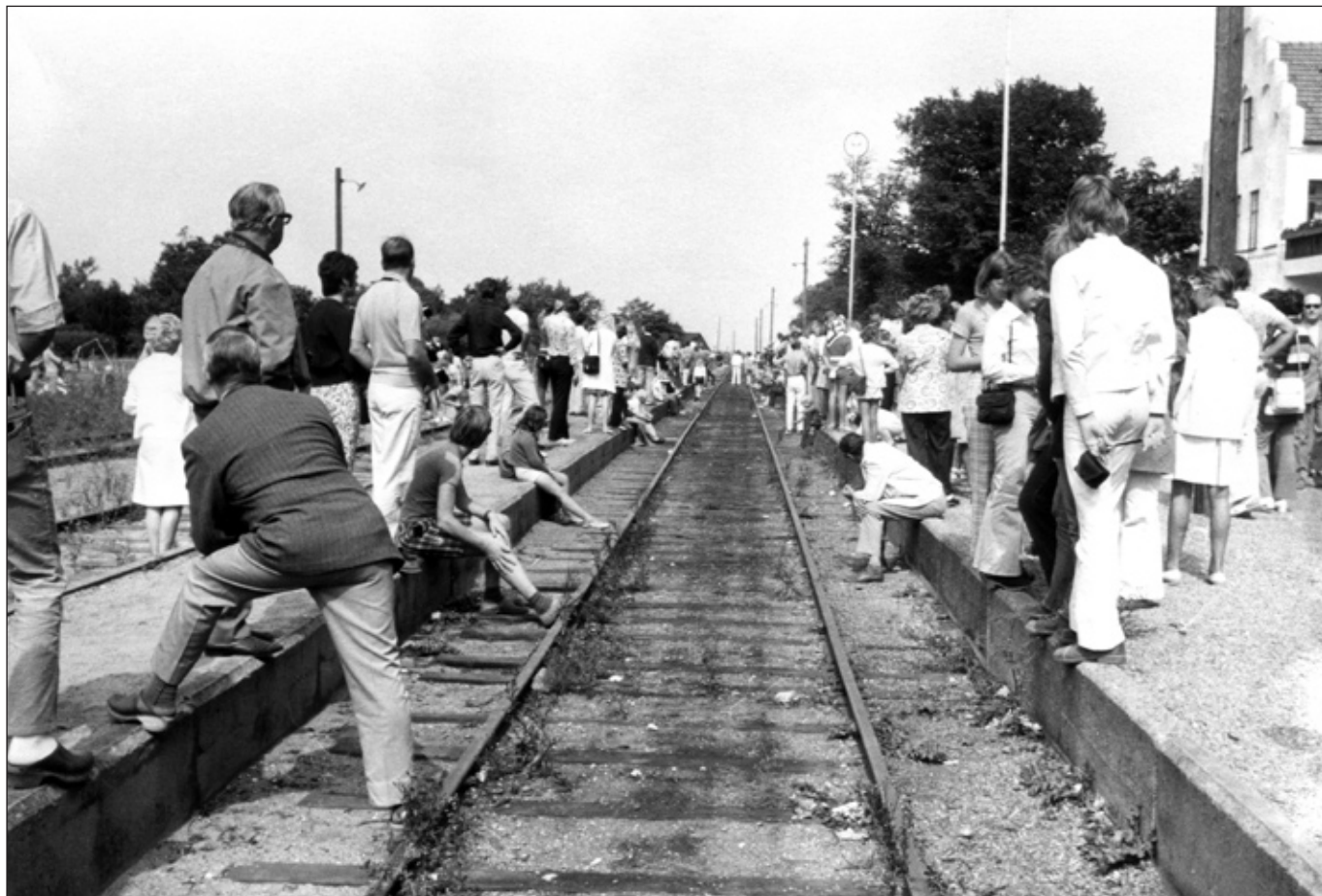
0735-43 58 99

joenleffler@gmail.com





# Tåget som gick och inte kom tillbaka



Järnvägen lades ner i år för 40 år sedan. Ett för tiden försvarligt beslut, men i backspeglarna kan man nog med fog säga att det var inget bra beslut. Tiden då var förändringarnas tid, bilen och motorvägarna var framtiden på alla sätt. Miljö och natur hade inte någon större prioritet, ekonomin i rälsbussarna var inte heller lysande. SJ hade gått med miljonförluster under lång tid. Alla sätt att spara var god ekonomi. Vägförvaltningen satte som villkor att banan skulle läggas ner för att man överhuvudtaget skulle börja motorvägsbygget. Länsstyrelsen menade att banan låg i vägen

för fortsatt samhällsutbyggnad. Kommunförbundet ville byta järnvägen mot en motortrafikled och framförallt, samliga kommuner utefter banan ville lägga ner. Varför tröttnade kommunerna? Det var antagligen så att man misströstade och hade väntat länge på banans upprustning och ingenting hade hänt. Man hade i årtal väntat på modernare vagnar, tätare turer och en allmän standardhöjning. Vägförvaltningen hade redan då motorvägen mot Lund. Man hade tankar på att fortsätta söderut dvs. mot Skanör o Falsterbo. Detta var 1953. Järnvägsfrågan kunde inte

*När kommer det ... sista tåget?*

heller då lösas och förvaltningen fick inga pengar. Kommunförbundet menade också att järnvägen låg fel och »inte den sträckning som fordras för att ge en acceptabel service åt bostadsområdena söder om Malmö«. I Skanör och Falsterbo fullmäktigeförsamling var det hård strid, majoriteten förklarade dock att de accepterade nedläggningen. Argumenten var att man förutsatte en motortrafikled. Det var första gången SJ ifrågasatte en nerläggning av järnvägen i ett expansivt samhälle som på alla sätt var i starkt

TEN Onsdagen den 19 augusti 1970

TRELLEBORG - SÖDERSLÄTT

*Stormig järnvägsdebatt i Falsterbo  
Kommunalmän beskyllda för mygel*

# Alla utom kommunen och SJ kämpar för järnvägen

Av JOHNNY WESTLING

— Det verkar kortsiktigt att lägga ner en järnväg i dag som man blir tvungen att bygga upp igen om några år, säger Michael Christensson från Falsterbo. Han är en av de tusentals människor i Falsterbo som kämpar för att deras järnvägsförbindelse till Malmö inte skall läggas ner.

— Ligger vi inte ner järnvägen, får vi ingen motorväg, tror stadsfullmäktiges ordförande Nils Erik Andersson.

— Det har vi aldrig sagt, säger vägverket.

— Järnvägen lönar sig inte och kommunerna vill att vi skall lägga ner, säger SJ.

Den 23-åriga kampen om Falsterbo-banans nedläggning går i dagarna in i ett intensivt skede och kommunikationsminister Bengt Norling väntas snart gripa in.

Falsterbo är ett av de få ställen i Sverige där kommunalparpar verkar för en nedläggning av järnvägen. Det är en expanderande bygd och många människor föredrar att åka tåg då vägförbindelsen är usel.

SJ har kunnat dra in vissa tåg och höja biljettpriserna och ändå få passagerarantalet att öka.

Nu har SJ som så många gånger förut sedan 1947 föreslagit att linjen skall läggas ner då de anser att linjen inte lönar sig. SJ menar att ingen tung industri är planerad i om-

rådet så man kan inte påräkna någon godstrafik på linjen som skulle kunna finansiera passagerartrafiken.

Vägverket som planerar att bygsa ut motorväg söderut för E6 och för dem skulle järnvägsnedläggningen vara fördelaktigt då de kunde utnyttja mark som blir ledig.

I dag kan det ta fyra timmar att färdas de tre milen från Malmö till Falsterbo i de långa bilköerna. Det är inte så konstigt att antalet tågresenärer ökar trots de höga biljettpriserna.

Frågan om nedläggningen av järnvägslinjen Falsterbo-Malmö ligger nu hos kommunikationsdepartementet och väntar på prövning.

14

TRELLEBORG - SÖDERSLÄTT

SYDSVENSKA DAGBLADET SNÄLLPÖ

## Bevarandet av järnvägen till Skanör kan betyda en skattehöjning på 2 kr

framåtskridande. SJ kunde vid ytterligare utredning som begärdes av kommunikationsdepartementet visa att banan gått med en halv miljon i förluster de senaste 20 åren. Resandantalet hade minskat. SJ:s statistik visar 119 800 resande 1960 och trots ett ökat antal invånare var antalet resande 1969 67 400. SJ sade också att det inte finns någon större tung industri längs banan så man kunde inte räkna med någon godstrafik som skulle kunna kompensera förlusterna på persontrafiken. Från kommunhåll i Skanör och Falsterbo menade man också att skulle järnvägen vara kvar kom invånarna i just Skanör och Falsterbo att få en skattehöjning med två kronor. Förlusterna från banan skulle komma att debiteras kommunen och eftersom Vellinge och Rängs kommuner sagt ja till nerläggning skulle det bli Skanör och Falsterbo som fick betala. »Vi kan heller inte ha kvar järnvägen för att sommargästerna tycker den är idyllisk« sade man från kommunalt håll.

Man var också rädd för att de

40 miljoner som anslagits till vägbygget Malmö-Vellinge-Höllviken skulle gå förlorade om man sa nej till nerläggning. En framsynt nej-sägare menade:

— Regionen kommer att öka, det visar sig i tankar om ett kommande Örestad. I alla storstadsregioner har det visat sig att spårbunden trafik är den bästa och där den inte finns bygger man nytt. Vi vill att planeringen inte bara sträcker sig över fem eller sex år framåt, utan perspektivet borde vara 20 till 30 år.

Nu med visst facit i hand kan man lyckönska denna person som då tyckte vad nästan alla anser idag.

Nej-insändare rekommenderade snabba enmansbetjänade förortståg liknande de i Stockholmsområdet. Då skulle säkert många fler ta tåget och slippa bilköer och parkeringsbekymmer i Malmö.

Frågan väcktes naturligtvis också om SJ var ett samhällsorgan som måste gå med vinst. SJ var ett statligt serviceorgan och det borde inte finnas ekonomiska grunder att lägga ner något så vitalt som

en järnväg. Förslaget om nerläggning kom under 1970 och genast bildades en stark opinion mot förslaget. Motiveringarna var många och allmänna upprop i form av protestlistor lades ut i affärer och överallt där folk samlades. »Skanör och Falsterbo förlorar charmen när en motorväg brakar in på halvön«, kunde man läsa i en artikel i SDS. Vad är trivsel värd?

Initiativtagare till nej-aktionen var Barbro Carlberg och Mikael Kristersson som under denna hektiska tid arbetade hårt med många och täta diskussioner med »kommunalgubbar« och andra beslutsfattare. De ingick



fortsättning på nästa sida





även i delegationen som uppvaktade kommunikationsministern.

Beslutsfattarnas misstag kan enligt en insändare sammanfattas i några punkter: Lönsamheten hade att göra med SJ:s oförmåga att anpassa trafik och anslutningar till resenärernas krav. Någon undersökning av Näsetbornas önskemål hade inte gjorts. Man hade inte förmågan att se längre fram i tiden än några år. Vägförvaltningens hot om att anslagen till motortrafikleden inte skulle beviljas var när allt kommer omkring bara hot. Hela områdets expansion har inte beaktats. På sikt kommer vi att bli åtminstone 20 000 människor som dagligen behöver ta sig fram till sina arbetsplatser utanför Näset och

Barbro Carlberg och Mikael Kristersson

trafiken kommer att bli olidlig.

I konselj den 13 augusti 1970 beslöts att banan skulle läggas ner. En sista desperat uppvaktning gjordes från nejsägare här nere som uppvaktade kommunikationsministern Bengt Norling. Protestlistor med över 3 600 namn hade ingen verkan. Banan skulle läggas ner i augusti 1971.

Arbetet från nejsägare hade varit enormt. På alla upptänkliga sätt hade man försökt att påverka och få underskrifter på protestlistorna. Tidningarna hade ofta härvidlag varit nejsägarnas förlängda arm. Otaliga artiklar och insändare hade nästan dagligen funnits i de olika tidningarna.

Sista tåget avgick den 22 augusti 1971. Dagen blev trots allt en folkfest. Lions ordnade jippo, sålde bitar av rälsen, musikkår och poststämplor med sistadagsstämpel fanns också och framförallt stinsen Stig Mårtensson uppvaktades för sin gärning å Falsterbostation, där han under flera år varit något av en »hustomte« och på alla till buds stående sätt hjälpt resande och även på sin fritid ställt upp för kringboende sommargäster både som nyckelvakt och blomvattnare.

I sin bok *Stinsen i Falsterbo* berättar Stig att han och hustrun väcktes tidigt på dagen efter sista tåget, då kom maskiner och började ta bort räls och syllarna. De på SJ var tydligen rädda för att beslutet kanske skulle rivas upp och allt skulle börja rulla igen.

Egentligen gick sista tåget redan 1965 då sista persontågsförande ångloket gick kl 19.06 och var framme på Södervärn i Malmö 19.55.

Pendlare Malmö-Trelleborg: S.O.S. 15.8.70  
**Fy för obekväma bussar!**  
**Vi vill ha tågen tillbaka**

**Välj tåget för badutflykten**

Badresebiljetten: Södervärn—Skanör/Falsterbo säljes alla dagar juni—augusti. Pris kr. 5:—. Barn halvt pris. Framresa från Södervärn före kl. 11.00. Återresa med valfritt tåg samma dag. Badresebiljetter säljes sön- och helgdagar även från bl. a. Lund och Malmö till Ystad.

Pröva också de nya partibiljetterna, ger 10 enkla resor i valfri riktning, ca 15 % billigare än motsvarande tur- och returbiljett.

**SJ** **VÄLKOMMEN**  
till järnvägsstationen  
för biljetter och närmare upplysningar.



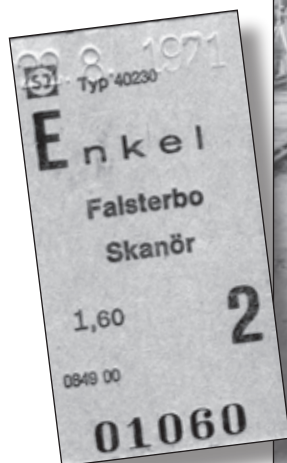
Det vinkades av från Falsterbo av en del intresserade och i övrigt var det inga andra festiviteter. Ingen bana i Sverige hade haft ånglok så länge som Falsterbobanan. Så kallade badtåg gick under helgerna fram till augusti 1965.

I stället kom då rälsbussarna. Ett tågset på tio vagnar hade man från början, sedan gick man ner till åtta vagnar, fyra med motor och fyra utan.

Med anledning av att det år 2004 var hundra år sedan järnvägen drogs hit ner arrangerade Calluna en utställning på Magasinet i Falsterbo med namnet Tåget har gått. Bland de över femtonhundra besökarna beklagade alla att banan försvann. Nya tider nya samhällsbyggare sneglar så smått på detta som ett nygammalt kommunikationssätt ner till Näset. Vi får se framtiden an.

ihj

Lokförare PG Larsson  
med familj.



Sista ångloket.



# Staden Skanörs samhällsklasser



Följande artikel, upptecknad 1942 av Inga Osterman-Tillström, berättad av Agnes Osterman, född Åberg 1879 i Skanör och dotter till Handlanden Johan Åberg, Skanör och dennes Hustru Emili Lindström. Källa: Lunds Universitets Folkminnesarkiv.

Borgmästaren, prästen och lotsåldersmannen ansågs vara det översta skiktet i Skanör på 1880- och 90-talet. De kallades av övriga borgare för »noblessen«. På grund av det så gott som konstant spända förhållandet mellan borgmästare och präst, ett förhållande som blivit ett ordstäv »i Skanör späns aldrig borgmästare och präst« ett ordstäv som troligen har sin upprinnelse sedan den siste illitterate borgmästaren Grieses tid – då umgicks emellertid inte prästens och borgmästarens.

Under min uppväxt på 80- och 90-talet var kyrkoherde Pfaff och borgmästare von Mühlenfels två

verkliga skolexempel på denna osämja mellan präst och borgmästare, de skydde inga medel för att göra livet surt för varandra. Däremot var umgänget livligt mellan borgmästare von Mühlenfels och lotsåldersmannen eller som han då titulerades överlotsen Stjernberg.

Nästa sociala skikt utgjordes av stadens köpmän, som först förekom i singularis sedan blev ett par stycken, skolläraren som också var kantor, samt hela raden av kofferdikaptener, vilka var lika traditionsbundna som klassmedvetna.

Denna »skepparklass« såg att börja med en smula ned på nästa skikt – det tjugotal lotsar med familjer som i och med inrättandet av den nya lotsstationen i Skanör blev stadens enda tjänstemannakår och som hade ganska goda inkomster, ibland bättre än många av kaptenerna. De flesta lotsarna bodde i Mellangatan i en lång rad »lotsahusen«. Socialt och sällskap-

*Stora Torget i Skanör omkring 1870. Rådhuset till vänster och skolan till höger. Rakt fram syns Lilla Mellangatan som gick ned till Gåsatorget.*

ligt utgjorde lotsfamiljerna länge den slutna krets.

Därefter och ungefär socialt jämställda kom sedan sjömän av lägre grad – konstaplar, stewardar, matroser etc. – fiskare, gårdsägare och hantverkare som smed, skräddare, murare, skomakare, målare och toffelmakare. Sist kom ett par husmän, som gick på arbete hos andra, tröskade och skar torv. Alla stadsbor hade jord, åtminstone till husbehov, utom lotsarna och några hantverkare.

Tidigare, alltså på 60- och 70-talet, var den sociala indelningen något annorlunda enligt vad min mor fru Emilie Åberg berättat. Prosten Nordström och hans levnadsglada familj befryddad på mödernets sjukaptensfamiljerna Fredrik och Olaus Ols, angav tonen inom »gräd-



dan« till vilken vidare hörde bl.a. Hans Petterssons, Anders Petterssons, Kristoffer Olssons, Andreas Axelssons, Dybergs, Westerbergs, Lindströms – alla skepparfamiljer. Dessa umgicks med varandra under sirliga och traditionsbundna former i ett sällskapsliv, vilket särskilt blommade under helgerna. Den tongivande damen var då »fru Clara«, frun i Hans Pettersonska gården. Klasskillnaden var markant.

### Förändringar

Efter branden 1885 ändrade staden delvis karaktär eftersom många av de burgnare skepparfamiljerna då flyttade från staden till framför allt Trelleborg och Malmö, där de och deras barn slog sig fram till goda inkomster och god social ställning, dels inom det gamla sjömansyrket, dels som driftiga köpmän och ämbetsmän. Den decimerade skepparklassen höll sig fortfarande ganska strängt för sig själv men så småningom in på 1900-talet suddades gränsen mellan skeppare och lotsar ut, och numera, 1942, kan man nog påstå att lots- och fyrpersonalen är den dominerande klassen i samhället.

De av Skanörs innevånare som hade lantbruk till enda yrke höll styvt på att de var stadsbor. De tog bestämt avstånd från bondeklassen och ville aldrig kallas bönder utan gårdsägare.

Det fanns i min barndom på 1880-talet fyra skomakare i Skanör av vilka skomakarna Olsson och Larsson ansågs som de finare. De gjorde bättre dam- och barnskor i lack- och getskinn ja t.o.m. siden-skor som i elegans inte stod efter de större städernas alster. Anders Klein gjorde sjöstövlar och arbets-skor och Kristen Lindberg gjorde också grövre skor men sysslade mest med att göra träskor, vilket han var ensam om.

Före branden 1885 hade min far

affär, vilken förde alla slag av varor från ved, stenkol, sprit av alla slag, manufaktur, livsmedel, kolonialvaror, och då hade vi anställda en bokhållare som expedierade kunderna, en bodkarl som skötte magasinet, en båtkarl som fraktade varorna från Malmö eller Köpenhamn samt en dräng som skötte lantbruket och förrättade varukörslor mellan Skanör och Malmö. Av dessa intog bokhållaren en plats för sig, och han åt ensam efter familjen i matrummet, medan alla de övriga jämte de två pigorna åt tillsammans i köket.

I min barndom bodde fiskare, hantverkare och övrigt småfolk företrädesvis vid Västergatan samt på Möen och Värnen medan Mellangatan och Östergatan kantades av de burgnare borgarna – skeppare och lotsars hus.

### Titulering

Alla skeppare titulerades kaptén och deras hustrur fru, och döttrarna mamsell på 1860-70 och 80-talet. Efter branden då mycket av det gamla i staden nivellerades ut, bortföll av sig själv mamselltiteln och vi flickor som växte upp efter branden titulerades alltid fröken när vi hunnit över konfirmationsåldern.

Inom staden, stadsbor emellan förekom emellertid ingen titulering av de ogifta utan de kallades alltid helt enkelt vid förnamn, och när de omtalades sade man t.ex.

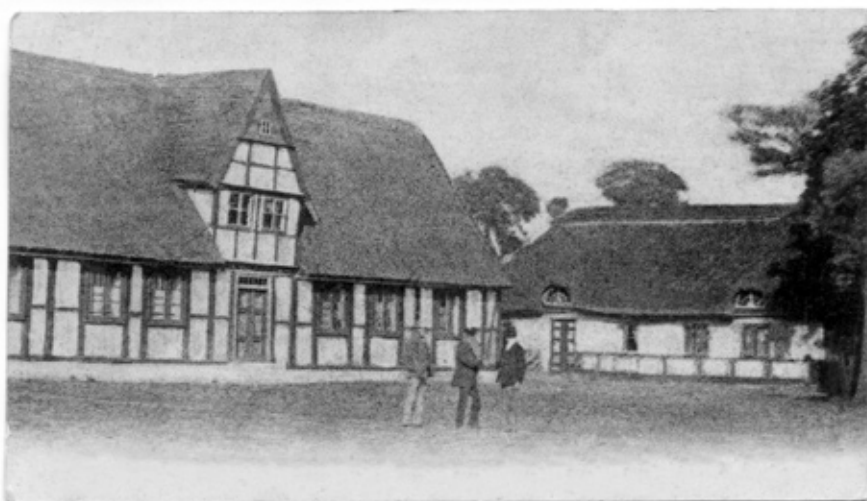
Åbergs Agnes, Johan Mats Herman etc. Från min vuxna tid på 1890-talet minns jag endast tre damer som fortfarande kallades mamsell – kaptén Fredrik Olssons ogifta äldre döttrar mamsell Helene och mamsell Marie samt deras faster mamsell Christine. Tanttiteln förekom inte, mig veterligen – alla äldre kvinnor inom vårt umgänge och stånd kallades moster, männen farbror. Såväl män som kvinnor under vårt stånd kallades enbart vid förnamn även av oss barn.

Yrkesbeteckningar förekom nästan enbart för hantverkarna t.ex. Nils Skraddare. Hustrurna omtalades gärna med mannens förnamn lagt till sitt eget t.ex. »Beata Jonas« . Där mannen allom veterligt stod under toffeln blev förhållandet det omvända t.ex. »Hans Lisas« .

Det var en oskriven lag att alla hälsade på varandra med nickning till gelikar, medan man neg och bugade för ståndspersoner. Underordnade tilltalade överordnade med herr och fru.

Inom »noblessen«, dvs. inom borgmästare och prästfamiljerna samt de förnämre skepparfamiljerna, kallade barnen föräldrarna pappa och mamma, i övrigt var far och mor det vanliga. Det förra

*Hans Pettersgården till vänster och Borgmästargården till höger, däremellan låg den ursprungliga infarten till Skanör.*





ansågs finare. Nu, 1942, är far och mor den enda vedertagna tilltalsformen. När förändringen skett är svårt att exakt ange. Den kom så småningom efter järnvägens tillkomst i början av 1900-talet och berodde väl på att skanörborna då först på allvar rycktes ur sin isolering och därefter vid kontakten med andra skåningar antog de gängse benämningarna, far och mor.

### Dans och bal

När det på vintern, särskilt vid helgerna, var bal hade »noblessen« ofta subskriberad bal på gästgivaregården, medan de enklare klasserna samtidigt dansade hos Truls Mårtens. Detta var före branden 1885.

Sommarkvällar dansade alla samhällsklasser gemensamt på Gröningen framför kapten Magnus Jeppssons långa hus.

Under min uppväxttid utgjorde borgmästaren och överlotsens dvs. von Mühlenfels och Stjernbergs den exklusivaste umgängeskretsen. Prästen, kyrkoherde Pfaff, umgicks mest med skolläraren och en och annan religiös trosfrände ur de s.k. läsarekretsarna. Vid bjudningar hade borgmästarinnan alltid finare placering än prästfrun och denna å sin sida satt framför rådmännens fru. Övriga gäster fick i regel placera sig själva.

*Skanörs kyrka omkring 1878. Skolan skymtar till vänster och till höger ser vi norra gaveln av Klockaregården. Denna låg inne på kyrkogården och revs omkring 1890.*

### Promenader

Att promenera mitt på dagen under vardagar ansågs inom alla samhällsklasser opassande och som tecken på grov lättja. Det förekom följaktligen icke heller. Men på vintrarna i skymningen när det inomhus blev för skumt att se och att arbeta, brukade ungdomarna av alla klasser promenera uppåt Ljungen ungefär till den stora pil kallad »kärlekspilen« som ännu står kvar (1942) i vägkorset där vägen från Skanör möter vägarna från Falsterbo och Malmö. Lite längre bort stod en annan stor pil som kallades »tårpilen« därför att dit brukade flickorna följa sjömännen när de på våarna gick till sjöss. Ungefär samma promenadväg tog också de äldre vid någon särskilt vacker vintersöndag, men det var dock endast »noblessen« som då söndagspromenerade. Ungdomar och äldre gick också på söndagen var för sig. På söndagseftermiddagen på sommaren brukade både skeppar-, lots- och hantverkarfamiljer med barn och blomma gå till Bagarebacken där de antingen endast promenerade och satt på bänkarna eller också hade de kaffe

med sig och slog sig ner i gräset i den s.k. »vildparken« som låg bakom den med gångar försedda delen. Där hade också barnen sina små trädgårdsland. Barnen samlades också i »vildparken« de mindre lekte indianer och far och mor, de större änkeleken, banka läder och ringlekar.

Jag tror inte att fiskarefamiljerna brukade göra utflykter till Bagarebacken. Mitt på vardagarna den varmaste delen av sommaren brukade också vi barn och vuxna hemmadöttrar få ledigt från sysslorna en timma mitt på dagen för att bada ute vid revlarna. Däremot kan jag inte minnas att någon av mina föräldrars generation någonsin badade kallbad.

Den ende skanörsbo som var ägare till en ridhäst och också använde den var sjökapt. Söderlings son Gustav Söderling som var handlande i Östra Greve. Om söndagsförmiddagarna kom han ridande hem till Skanör på sin svarta häst med sadel och sporrar, styv hatt, ridspö och mycket snobbig med gult knollrigt hår och mustascher. Då skyndade alla skanörsbo till sladderspeglarna för att beskåda, och ofta ganska beskt kommentera denna ovanliga syn.

Det var nästan regel att man i Skanör gifte sig inom sin klass, men partierna gjordes inte upp av föräldrarna utan det var i allmänhet de ungas tycke som var det avgörande. Oftast sökte en skanörsbo sin make eller maka inom staden och dessa ingiften var inte alltid av godo.

Under 1860-70 och början av 80-talet gick alla utan undantag till vardags i träskor eller trätöfflor t.o.m. borgmästare von Mühlenfels hade träskor på vintern. Till detta bar kvinnor och flickor schal och schalett med tre undantag – borgmästarinnan, prästfrun och överlotsens fru, som alla på vintern hade skinnmössor, på sommaren hatt.



## Söndagskläder

Söndagsklädseln var för de äldre skepparfruarna kapetthatt och persiska schalar hopfästa på axeln med silvernålar, medan de yngre fruarna av samma klass och med dem jämställda hade pellerinkap- por och vanliga hattar oftast rikt garnerade med de strutsplymer deras män fört med sig utifrån. Kvinnorna från de mindre burgna hemmen, hantverkare och fiskar- hustrurna gick på söndagarna i fina lamaschalar och svart silkescha- lett. När det var fest, bröllop eller liknande, hade alla skepparfru- arna och också lotsfruarna ståtliga, pompösa svarta sidenklänningar, medan »noblessens« tre främsta damer borgmästarinnan, prästfrun och överlotsens fru hade sidenklän- ningar i någon ljusare färg. Fruarna från klasserna därunder hade svarta ylleklänningar. Det ansågs som ett slöseri om en skepparfru inte kunde ha sin svarta sidenklänning i minst tjugofem år.

Sjömännen hade aldrig hatt, utan på sommaren vita, på vintern mörka mössor som de köpt i Eng- land. Först när de blev skeppare skaffade de sig en styv söndagshatt. På sommaren kunde man för övrigt få se en och annan gammal skep- pare t.ex. Magnus Jeppsson, syssla i sin trädgård iklädd vit tropikhjalm s.k. Stanleyhatt.

## Hemmet

Vad som skiljde »noblessens« hem från hantverkare och fiskarehem- men var framförallt förmaket, ett rum som endast användes då det var gäster och som var möblerat med stoppade och med ylledamast klädda möbler, handgjorda av mahogny, björk eller någon gång teakträ som någon manlig medlem av familjen fört med sig utifrån. En chiffonjé fanns alltid i detta rum likaså en atenienn (hyllbord för prydnadsaker) på vilken alla de snäckor och andra kuriositeter från främmande land som maken haft med sig hem kunde radas upp. Ett

skrivbord förekom däremot sällan – själv kan jag inte minnas att jag sett ett sådant annat än hos prästen, borgmästaren, Stjernberg och far. Pinnstolar var speciellt föraktat och förekom endast hos de fattigaste, där möbleringen kompletterades med utdragssoffor och fällbord. Också dessa hade emellertid i regel minst två eller tre rum, men de använde i vardagslag vanligen en- dast köket och rummet intill. Inom skepparklassen var sängkammaren med sin högt uppbäddade och med vita sängomhängen försedda äkten- skapsäng, sina utdragssoffor för barnen, och det runda bordet mitt på golvet med stolar runt omkring det egentliga vardagsrummet.

*Jan Ringdahl, Staffanstorp*



*Östergatan norrut från nuvarande Skep- paregatan omkring 1878. Längst ner i gatan ser vi Rådhuset och kyrkan. Vi skimtar även Klockaregården.*





På Ljungen ges ut av  
KULTURFÖRENINGEN  
CALLUNA

Styrelse  
Ingemar H. Johansson  
Christian Kindblad  
Eila Mårtensson  
Bertil Björck  
Rune Bengtsson  
Thomas Törnqvist

Redaktör  
Christian Kindblad, *chk*  
christian.kindblad@telia.com

Ansvarig utgivare  
Ingemar H. Johansson, *ihj*  
calluna@tele2.se

Grafisk form  
Christian Kindblad

Tryck  
Holmbergs, Malmö

Adress  
Kulturföreningen Calluna  
Västra Mölledalsvägen 18  
236 34 Höllviken  
040-45 11 48

Callunas hemsida  
www.calluna.nu

Medlemsskap  
Sätt in 130 kr på vårt konto  
plusgiro 250862-0

Tidningen utkommer  
med 3-4 nummer per år.

Återge gärna våra artiklar  
men ange alltid källan.

Ljung, *Calluna vulgaris*



KULTURFÖRENINGEN  
**Calluna**  
DÅ OCH NU PÅ LJUNGEN



Skollovskolonierna  
på Ljungen  
av Ingemar H Johansson  
130 kr.



Falsterbohus  
– med tårna i sanden och  
klackarna i taket  
180 kr



Kämpinge  
av Ingemar Johansson  
och Christian Kindblad  
170 kr.



På Ljungen  
nummer 1-25  
samlade i bokform  
180 kr.



Fru Kungen  
Drottning Margareta I  
av Marie Sjögren  
70 kr.



Skanör och  
Falsterbos historia  
från A till Ö  
av Christer Melin  
95 kr.



Tåget har gått!  
av Christian Kindblad  
50 kr.



Posten i Skanör  
och Falsterbo  
av Lars Dufberg  
80 kr.



Från Sillabör  
till Snabbköp  
av Ingemar Johansson  
och Christian Kindblad  
160 kr. Nu 100 kr.



Stora Hammars  
kyrka 100 år  
av Ingemar Johansson  
50 kr.



Historier från  
Skanör  
av Anders Carlsten  
130 kr.



Stinsen i  
Falsterbo  
av Stig Mårtensson  
125 kr.



Resande över  
Ljungen  
av Christian Kindblad  
90 kr.



Ett stycke  
kanalhistoria  
av Sven Lundström m.fl.  
50 kr.



Höllviken  
– bilder och minnen  
från förr  
125 kr.