

# 59

aug. 2015

# på Ljungen

Pris 25 kr



*Sista manuella dagen på Höllviksnäs telefonstation 1956 med föreståndarinnan Signe Jeppsson till vänster.*

*Foto: Sydsvenskan/Bilder i Syd.*

## Telefonstationerna automatiseras



KULTURFÖRENINGEN  
**Calluna**  
DÅ OCH NU PÅ LJUNGEN

# Hänt sedan sist ...

Vi tog emot 15 000 kronor vid Sparbanksstiftelsen utdelning i Skanörs hamn den 30 maj. Pengarna skall användas till att börja skanna bilder från våra arkiv.

Swedbank 



Ett nyskrivet krönikespel Röster i Valven uppfördes under några kvällar i somras i Skanörs kyrka. Calluna medverkade både när manus skrevs och genom en av rollfigurerna.

Svenska kyrkan   
SKANÖR-FALSTERBO

KULTURFÖRENINGEN  
**Calluna**  
DÅ OCH NU PÅ LJUNGEN

Traditionsenligt sponsrade vi Sandslottstävlingen på stranden i Falsterbo även i år.

FALSTERBO  
KONSTHALL 



För mer »Hänt sedan sist« se:  
[www.calluna.nu](http://www.calluna.nu)

# Telefonstationerna automatiseras, forts

Telefonstationerna i Höllviken och Falsterbo automatiserades 1956. Vi citerar reportage från Trelleborgs Allehanda:

## Tack i Kämpinge till telepersonal

Lugnt och fridfullt var det på telestationen i Kämpinge på torsdagsmorgonen och i stället för att sitta och svara »Höllviksnäs« vid kopplingsborden blev personalen föremål för hjärtliga hyllningar, som hade inletts på onsdagskvällen vilket massor av blommor gav tecken på.

Lite mera officiella hyllningar blev det dock på torsdagsmorgonen då två delegationer anlände för att tacka personalen för ett gott arbete, när de nu i anledning av automatiseringen lämnar telefonstationen.

Den ena delegationen, som bestod av kommunalnämndsordförande John Andersson, vice ordförande Arthur Löwander, brandchef Johan Jönsson och hrr Otto Lindsjö och Frans Grazeli, representerade årsabonnenterna, och den andra bestående av grosshandlare K. A. Dahl. och kapten Otto Björck, kom från Ljungens Villaägareförening. Dessutom anlände teledirektör Erik Sigmar för att framföra televerkets tack.

Årsabonnenternas talan fördes av kommunalnämndsordförande John Andersson, som sade att framtiden får visa om det blir bättre med automattelefon än vad det varit med manuell tjänst. Han tackade hjärtligt för gott arbete och överlämnade blommor och penninggåva i form



Personalen, från vänster: Clary Hansson, Elsa Persson, Signe Jeppsson, Henny Lundh, Elsa Ahl och Gunni Klang.

av check till förra förestånderskan Elsa Ahl, nuvarande förestånderskan Signe Jeppsson samt till Henny Lundh, Elsa Persson, Gunni Klang och Clary Hansson. Kapten Björck tolkade Villaägareföreningens tack och överlämnade blommor och en penninggåva.

Teledirektör Sigmar framhöll, när han tolkade televerkets tack, att Höllviksnässtationen ofta varit mycket hårt ansträngd men att personalen på ett bra sätt klarat uppgiften.

Vid en sammankomst på Kämpinge Strandhotell på förmiddagen blev personalen ytterligare. Hyllad

och den personal som deltagit i ombyggnaden tackad.

## Automatiseringen kostar 800.000 kronor

Automatiseringen skedde från och med i natt och vad som meddelades från telehåll på torsdagsförmiddagen hade allting klaffat perfekt.

Automatstationen i Höllviksnäs är utbyggd för 1.400 abonnentnr, men kan i befintlig byggnad utökas till 3.000 nr Falsterbo utbygges för 900 abonnentnr, men kan utökas till 2.000 nr.

Den totala kostnaden för automatisering av dessa stationer uppgår till omkring 800.000 kr. Häri inbegripes kostnader för hus, stationsutrustningar, nät- och abonnentarbeten. Samtliga arbeten ha bedrivits under ledning av förste sektioningenjör H. Harwe, Malmö, Stationsutrustningarna, har levererats av televerkets verkstäder med underleverantörer. Byggnaden i Höllviksnäs har uppförts av byggmästare E. Jeppsson, Höllviksnäs, efter ritningar av arkitekt SAR Claes Laurent. I Falsterbo har uppförts ett trähus av standardtyp efter ritningar av Telestyrelsens husbyggnadsavdelning.



Den nya telefonstationen i Höllviken under byggnad dec. 1954. Foto: Sydsvenskan/Bilder i Syd.

# Dykkerie-Compagniet – del 2

»Under Bergning af Kongl. Privileg. Dykeri- Compagni.«

Del II. Vad den gamla märkplåten från Skanör kan berätta om gamla tiders skeppsbärgningar.



I *På Ljungen* 40 berättade Lars Melin om hur hans morfar Nils Melin på 1920-talet i sitt potatisland på Klockaregården i Skanör gjorde ett fynd av en liten metallplåt. Den ovala och svagt buktiga plåten visade sig vara ett märke för de anspråk *Södra Dykerie Compagniet* med bärgarens anspråk kunde resa vid framgångsrik räddning av fartyg och last. Metallskölden är nära nog unik i Sverige, endast en sköld till, och då från det *Norra Compagniets* verksamhet, har bevarats till våra dagar.

I denna och i en följande artikel behandlas den historiska bakgrunden till Dykerie Compagniernas verksamhet.

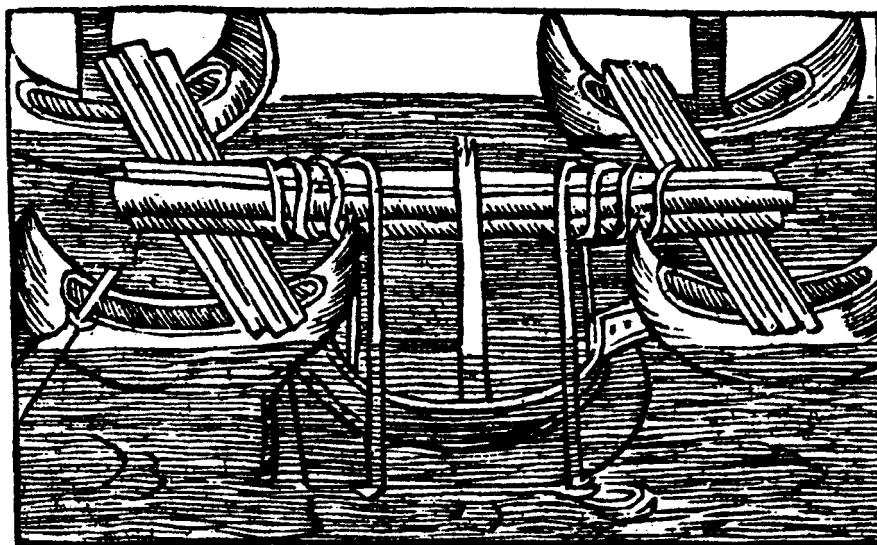


## Olaus Magnus

Det är givet, att ett strandat eller kapsejsat skepp och dess last alltid har representerat betydande värden. Och det är lika givet, att man därför i alla tider sökt bärga vrak och gods. Redan Olaus Magnus redogör i sitt år 1555 utgivna storverk *Historia om de nordiska folken* för »Huru skepp lyftas upp ur djupet«:

»Det händer nämligen understundom, att stora skepp förlisa i följd af våldsamma stormar eller till och med i den trygga hamnen, när vädret är lugnt, gå i kvaf på grund af någon oförsiktighet.

När så inträffar, plägar man lägga två eller fyra särskilt goda



»Huru skepp lyftas upp ur djupet« ur Olaus Magnus »Historia om de Nordiska folken«, 12:16. Rom 1555.

båtar på ömse sidor om vraket, fylla dessa med vatten och förbinda dem med bjälkar, hvarefter man låter skickliga dykare draga starka linor under skeppet, som man vill lyfta upp, och fastgöra dem ofantill vid bjälkarna till höger och vänster.

När omsider allt är vederbörligen anordnat, öser man vattnet ur båtarna igen, med den påföljd att dessa så småningom höja sig igen, allt efter som de tömmas, och det sjunkna skeppet i och med detsamma lyftes upp.«

Läser man Olaus Magnus noga, och begrundar det lästa, lämnar också hans text indirekt ytterligare information. Olaus Magnus beskriver en pontonlyftning. Det är fråga om ett resurskrävande projekt med hjälpbåtar, redskap och annat som inte tagits med i redogörelsen – och en sådan bärgning tog nog sin tid, även om många människor sattes i arbete. Den förlista båten kunde kanske lyftas någon aln eller i bästa fall ett par.<sup>1</sup> Därför kunde en bärgning bara ske på detta sätt om den förlista båten låg på grunt vatten. Och man får nog också tänka sig, att det lyfta skrovet på nytt bottensattes närmare land och att allt arbete med lyftningen gjordes om några el-

ler många gånger. En bärgning av detta slag torde inte heller ha kunnat ske av större eller tungt lastade skepp. Detta är Olaus Magnus också medveten om:

Men hvad krigsskeppen angår, lastade som de äro med bössor af koppar och järn samt stenklot, lyckas man knappt bärga ett enda bland de många, som af en eller annan anledning gå till botten.

Det fanns också redan tidigt skäl för Kronan att visa intresse för kustsjöfartens problem. Självklart ville man genom handfast näpsta få bukt med förekommande landpiraters tilltag, men skeppsbrotten på grund av sådana illgärningsmän var av allt att döma få i jämförelse med de ständigt förekommande sjöolyckorna som hade sin grund i sådana faktorer som nämnts ovan.

Med när det gällde sjöolyckornas följder; förlusterna av liv, fartyg och last, började Kronan under 1600-talet intressera sig för att så stora värden som möjligt skulle kunna bärgas skäligen fördelas mellan de förlista skep-



pens ägare och befraktare samt de driftiga bärgarna. Kronan önskade helt enkelt bringa ordning i bärgningsverksamheten, möjligen till förfång för den fromma befolkningen i fattiga kusttrakter, men till skipande av större rättvisa och hävdande av den egna auktoriteten.

Två förhållanden förtjänar vår uppmärksamhet innan vi går vidare.

För det första kan man fundera på vilken *rättslig grund* Kronans auktoritet vilade på. Kronans hävdade, såvitt kan förstås, en uppfattning som sedan Gustaf Wasas tid vuxit allt starkare hos landets centralmakt, nämligen den, att viss egendom tillföll Kronan även om egendomen fanns på andras mark. Det kunde gälla värdefulla mineraler till silver eller koppars utvinnande, jorden under bondens ladugårdar för salpetersjudning och annat. Sådan egendom var *regale*, hörde Kronan till. Ett liknande resonemang låg troligen nära till hands beträffande skeppsbrutet gods. Kungen i sitt råd måste, med stöd av kloke män i amiralitetskollegiet och på andra ställen i den dåtida förvaltningen, som med pannorna i djupa veck noga funderat på saken, att förliste ett skepp gick ägarna till fartyget och dess last i och med olyckan sin oinskränkta äganderätt förlustig. Men det som kunde bärgas borde inte bli bärgarnas eller upphittarnas egendom genom ockupationen utan, tyckte man, höra Kronan till, åtminstone till att styra och ställa över. Då fick Kronan möjlighet överföra sin rätt exklusivt till en bärgare, till flera i konkurrens, eller fördela den efter någon skarpsinnig geografisk princip. Och gottgöra de ursprungliga ägarna genom att de fick nettovärdet av det bärgade

godset åter sedan bärgarlönen gäldats.

### Ian Bulmer

Den andra anmärkningen gäller termen *dykeri* som kommer att förekomma i det följande. Dykeri var under denna tid en samlings-term för bärgningsåtgärder under vattnet. Det var i regel fråga om att med långskaftade verktyg, sågar, borrar, hakar, gripklor, lyftsaxar, håvar och liknande don, blottlägga, få tag i och till ytan hala upp till exempel de dyrbara bronskanonerna från de övre batteridäcken på ett förlist örlogsskepp eller last från ett grundstött och förlorat handelsfartyg. Att dyka på vraken i modern mening var det alls inte tal om. Däremot kunde det hända en dykarklocka kunde tas i bruk när möjlighet bärga riktigt stora värden var i utsikt. En dåtida dykarklocka kan liknas vid ett stort klockformat kärl tillverkat av trä med blymantel, koppar eller gjutjärn som firades ner i havet med sin öppning nedåt. Dykaren fick följa med i djupet stående på en liten plattform, ofta en blyplatta, som hängde i rep någon aln under klockans öppning. Dykaren stod alltså med benen och underkroppen i det kalla vattnet, fick hålla till godo med den skämda luften som komprimerats i klockans övre del, kisa så gott han kunde ner i det mörka djupet under sig och med sina enkla redskap försöka trä, låt oss säga en repslinga, runt en flera hundra pund tung bronskanon.<sup>2</sup> Och han fick akta sig för att halka av sin plattform där nere i djupet.

Att sådant primitivt dykeri framgångsrikt ägde rum är väl känt sedan 1600-talets början. Den kunskapen har vi därför att de omfattande bärgningsarbe-

tena på *Regalskeppet Wasa*, som förliste på Stockholms ström den 10 augusti 1628, dokumenterades på olika sätt; i rättegångsprotokoll, kungliga privilegiebrev och andra handlingar. *Wasa* kantrade och sjönk just som fartyget var färdigbyggt, riggat och bestyckat. Vraket var således mycket värdefullt. Nu slumpade det sig så, att en engelsk ingenjör vid namn Ian Bulmer befann sig i Stockholm och förespeglade Kronan, att han visste hur man skulle kunna bärga *Wasa*. Redan tre dagar efter förlisningen gav riksrådet honom fullmakt, att försöka. Såvitt kan förstås, gav sig Bulmer i kast med en pontonlyftning med hjälp av pråmar, materiel, verktyg och en mängd arbetsfolk som ställdes till hans förfogande. Grundtekniken var alltså den samma som Olaus Magnus redogjort för, även om Bulmer tänkte sig att vinda upp fartyget till ytan när det väl lyft från botten på 32 meters djup och hängde i grova trossar och kedjor. Men i praktiken var *Wasa* med alla sina grova bronskanoner och lättare stycken för tungt. Bulmer mäktade inte bärga regalskeppet. Men han lyckades trots allt att få skrovet att lämna botten och stå rakt. För detta fick han »efter Konung Gustaf II Adolfs nådiga beslut« en ersättning om 1 000 daler.

### Hans Albrecht von Treileben

Under de följande årtiondena organiserade ett antal både svenska och utländska dykerikunniga män, med Kronans samtycke, flera försök att bärga *Wasa*. När det med tiden stod utom tvivel, att en bärgning av skrovet inte var tekniskt genomförbar, inriktades deras verksamhet på bärgning av vrakets värdefulla artilleripjäser av brons. Några

## Dykerie-Compagniet, forts.

få bärgades men småningom avbröts försöken. Det var först på 1660-talet som en period av framgångsrikt dykeri genomfördes på *Wasa*. Drivande var en man med utländsk bakgrund; Hans Albrecht von Treileben. Han begärde 1658 kungligt dykeriprivilegium och hänvisade till framgångsrika dykningar på 18 famnars djup utanför Göteborg samma år.<sup>1</sup> Treileben hade bland annat med dykarklocka bärgat ett 8 pundigt kopparstycke från en sjunken dansk örlogsmän, *Sancta Sophia*. Detta var vid tiden en stor sak. Treileben beviljades också av Karl X Gustav ett omfattande privilegium »att bedriva dykeri och bergareaffärer« för de kommande 21 åren med rätt städsla högst 20 medhjälpare, tullfrihet för dykeriattiralj och andra förmåner.

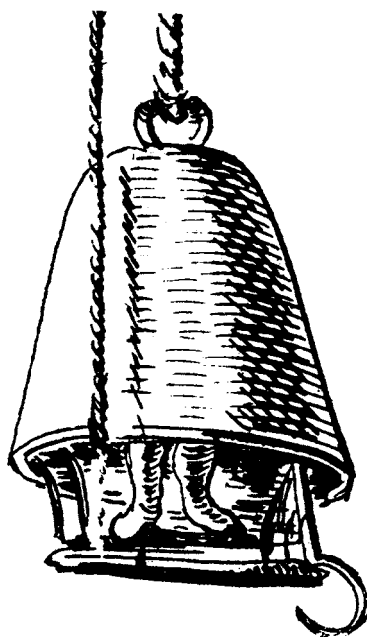
Den 27 augusti 1663 gav Kronan Treileben, som enkom för ändamålet bara ett par veckor dessförinnan trätt i delägarskap med en dykerikunnig och praktiskt erfaren tysk vid namn Andreas Peckell, ett utvidgat privilegium som också omfattade *Wasa*:

Privilegium för Hans Albrecht Treuleben (sic), adt uptaga twenne nedsunkne Chroneskiep *Wasen* och *Sophia*, på sin egen bekostnadh, och dem sedan för sig och dhe sine niuta och behålla.

Treilebens delägarskap med Peckell var lite nödtvunget. Peckell hade nämligen lyckats fånga Kronans intresse genom att förespegla dess företrädare, att en bärgning av regalskeppet *Wasa* enligt pontonmetodens principer ännu var möjligt och Treileben hade, så vitt man kan förstå, funnit det klokt att knyta tysken till sin verksamhet.

Man kan kanske med moderna termer beskriva herrarnas samarbete så, att Treileben var entreprenören medan Peckell var ingenjören när det gällde teknik och dykarbasen när det kom till praktiskt arbete. Men, redan efter omkring ett år, hade den förre utmanövrerat den senare från bärgningsarbetena på *Wasa*. Man kan förmoda, att det vid den tiden hade blivit uppenbart, att inte heller Peckells teknik skulle kunna lyfta vraket och att Treilebens dykare då också hade hunnit lära sig vad Peckell möjligen hade vetat om dykning med klocka som de inte tidigare känt till.

För, som vi väl vet, *Wasa* blev inte upptagen från Strömmens botten på 1600-talet. I stället bärgade Treilebens manskap med hjälp av en dykarklocka under de svåra förhållanden som rådde på *Wasas* vrak inte mindre än 53 av fartygets kanoner. Dykeriarbetena var riskfyllda, resurskrävande och tog lång tid. För att komma åt artilleripjäserna på de undre batteridäcken måste däcken till dels sågas sönder, brytas upp och



Treilebens dykarklocka.

virke av värde bärgas – allt på respektive från omkring 32 meters nattsvart djup. Men resultatet var varken mer eller mindre än en bragd i sitt slag. Och portalen till en ny era när det gällde bärgning av förlista skepp och deras last.

Sammanfattningsvis kan man säga, när det gäller dykeri på *Regalskeppet Wasa* under 1600-talet efter fartygets förlisning 1628, att det var många män som kände sig kallade ta sig den svåra uppgiften an. Stora värden lockade framåt personer som ofta hade drag av äventyrare och lycksökare. Men den främste av dem när det gällde att uppvisa resultat, Albrecht von Treileben, ter sig trots allt mest som en dådkraftig organisatör väl värd att minnas för sina – och sina mäns – insatser.

Lars Melin

### Kommentarer:

<sup>1</sup>) En aln var 0,5938 meter.

<sup>2</sup>) Ett skålpund var i runda tal 425 gram, det vill säga, vid ungefärliga uppskattningar av vikt, omkring ett halvt kilo.

<sup>3</sup>) Nationalencyklopedin: Famn är ett gammalt svenskt längdmått. Ursprungligen avståndet mellan en mans fingertoppar då han höll sina armar utsträckta. Måttet normaliserades småningom men varierade i olika landsändor. Enligt förordningar på 1730-talet var en famn 1,7814 cm. Treilebens bärgningar från *Sancta Sophia* ägde således rum på dryga 32 meters djup i öppet hav.

# Hos Mäster i Ljunghusen



Här ligger idag Ljungskolan sedd från Ljungskogens livs mot Höllvikenhållet, men tidigare låg här en handelsträdgård.

Mitt i bild ser vi själva butiken med växthus åt båda håll med gurkor och tomater. Längs vägen fanns blomsterodlingar för självplockning. En stor bukett kostade på 1960-talet 2 kronor. På fälten runt omkring odlades kål, lök och andra grönsaker. Mitt över vägen fanns fruktträdgården med äpplen och päron, bär och blommor.

Handelsträdgården byggdes mot slutet av 1890-talet av AB Ljunghusens Strandbad. Tomten var på 17,5 har. Det fanns fem drivhus, bostadshus, lada, stall och en mängd andra mindre byggnader.

1905 anlade bolaget en hästspårväg längs Störvägen från stationen till stranden. Den försåg villaägarna i Ljungskogen med både person- och godstran-

sporter och från Ljungskogens livs kom mjölk och bröd varje morgon. Det kostade fem kronor per hushåll och sommar.

Hästarna stallades på trädgårdsmästeriet där också vagnarna förvarades under vintern.

Harry Nilsson, oftast kallad mäster Nilsson, kom från Jönköping och tog över odlingarna efter kriget. Omkring 1970 revs allt för att gör plats för skolan.

chk

Bilden ovan är från 1944 efter en ombyggnad och renovering. Foto av Berndt Johnsson.

Under: Reklamtext på kvittona: »Ständigt färska blommor & grönsaker«.

Höllviken 243  
Ständigt fräska  
blommor & grönsaker

Harry Nilsson  
Ljunghusen  
Ljungskogens  
Handelsträdgård

**Ljungskogens Handelssträdgård**  
HARRY NILSSON

TELEFON 45 0243  
Filia: HÖLLVIKENS TRÄDGÅRD ankn.  
POSTGIRO 86052  
Postadress: LJUNGHUSEN

LJUNGHUSEN den 18/1959

*Hon Majors St. Rundblad Ljunghusen*

LÄMNA & ÅLBERG		DEBET	
An	200 - Douglasgran iukt jord + plant	16 -	
	3 + bergfäll	19 50	
	3 + tall stam	19 50	
	20 + " svinna	80 -	
Juni 3	300 pelargonier	8 25	
	12 + petunia	7 20	
	Jord o pelargonier	4 50	
6	300 pelargonier	7 50	

Till höger: en räkning från 1959.

# Föredrag på Skanörs bibliotek

## Skanör brinner!

Christian Kindblad berättar om bränderna i Skanör 1874 och 1885.

Onsdagen den 23 september kl. 18:30.

## Falsterbohus och Moje Björkman

Om en restaurangman i världsklass.

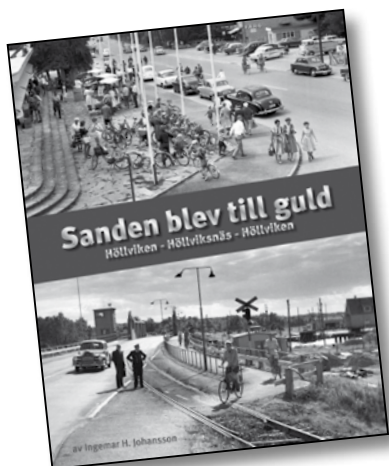
Onsdagen den 4 november kl. 18:30.



Skånelinjen  
»Per-Albinlinjen«  
längs Falsterbokanalen  
30 kr



Skanör och Falsterbos historia  
från A till Ö  
95 kr



Sanden blev till guld  
230 kr

Sanden blev till guld har mottagits på ett fantastiskt positivt sätt. Lovorden ger en känsla av stolthet och att arbetet utförts bra.

»Jag är synnerligen imponerad över det arbete ni lagt ner på denna bok. Samtliga böcker ni gjort och gett ut är mycket bra men denna anser jag vara den absolut bästa. Ni gör ett fantastiskt arbete och betyder mycket för att bevara viktig historia och kulturen i vår kommun«.

Det stärker föreningen i våra ambitioner att arbeta vidare ...

Callunas böcker finns att köpa på biblioteken i Skanör och Höllviken samt på ICA Toppen och Asps bokhandel i Höllviken.



På Ljungen ges ut av  
KULTURFÖRENINGEN  
CALLUNA

### Styrelse

Ingemar H. Johansson  
Christian Kindblad  
Eila Jonsson  
Bertil Björck  
Rune Bengtsson  
Thomas Törnqvist  
Lars Melin

### 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 150 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