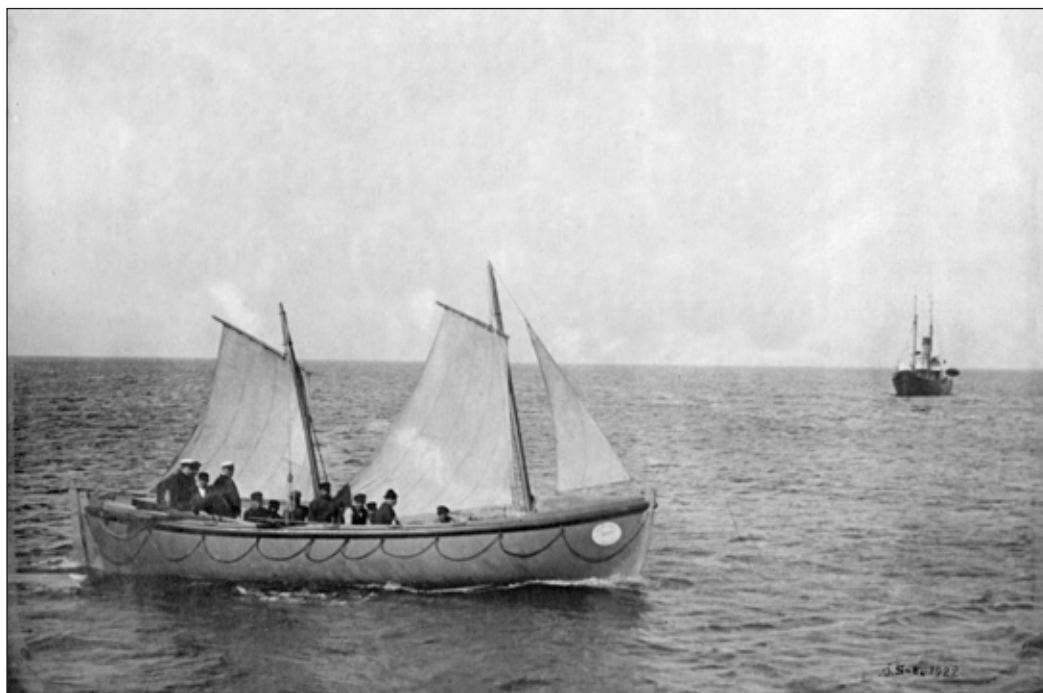


Pris 25 kr



## Lifbåt 416 och lifbåtsroddarlaget

**Ett föremål med rik historia och en ideellt arbetande förening.**

Sjöräddningsorganisationen startade år 1879 en livräddningsstationen för att hjälpa skeppsbrutna i de farofyllda vatten kring Falsterbonäset.

Den nyinrättade stationen fick en livbåt, som tillhört den nedlagda livräddningsstationen i Viken. Livbåten var placerad på en utryckningsvagn och för transport behövdes hästar för att köra vagnen med båten till stranden för sjösättning då en olycka hade skett. Båten roddes med 10 åror, men kan också seglas med två master och en segelyta på 20 kvadratmeter och kunde vid olycka bärga 26 personer. Sjövana orsbor hade kontrakt att ställa upp när det behövdes.

Lifbåt 416 som den kom att kallas efter omnumrering i början av 1900 talet, kom till Skanör redan 1872, efter några års placering i Helsingborg kom båten tillbaka till Skanör 1898, där den användes fram till 1941. Sista större insatsen gjordes 1939 då en tysk båt grundstötte öster om Trelle-

borg. Vid detta tillfälle drogs lifbåten med lastbil, men den behövde inte sjösättas då besättningen på den tyska båten räddats av annat fartyg. Lifbåt 416 ersattes med en motorlivbåt.

Lifbåt 416 överlämnades till Falsterbo Museum och sommaren 1946 uppställdes båten på sin utryckningsvagn utanför museet.

Livräddningsstationen i Skanör drogs in år 1958. Enligt statistik hade från stationens inrättande år 1879 till år 1910, 91 människoliv räddats, varav 72 med livbåt och resterande »medelst annan åtgärd«.

Lifbåt 416 är av en typ, som i stort antal byggdes för brittiska Royal National Lifeboat Institution. Förmodligen var Lifbåt 416 det enda exemplaret av denna typ i den svenska livbåtsflottan. Utmärkande för typen är att den är självlänsande, självrätande och osänkbar. De självrätande egenskaperna får man genom en vattentät upphöjning för och akter samt en kölskena av järn. Självlänsning erhålles genom

*fortsättning på s. 2*



# Lifbåt 416 och Lifbåts Roddarlaget

## Det händer under 2011

### Årsmöte

Årets *Kulturpenning* tilldelas Skanörs och Falsterbo Lifbåts Roddarelag »För det sätt de söker bevara Lifbåt 416, ett unikt kulturföremål som symboliserar äldre tiders sjöräddning utmed våra kuster«. Kulturpenningen utgörs av ett diplom samt 6000 kr. Välkomna till Ljungkyrkan i Höllviken den 14 april kl. 19.00. Kaffe och kaka 40 kr.

### Bildspel om Kämpinge

Torsdagen den 12 maj, med kommentarer av Rune Bengtsson och Ingemar Johansson. Diskussion kring bilderna.

Ljungkyrkan kl. 19.00. Inträde med kaffe och kaka 40 kr. Biljetter på Höllvikens bibliotek.

### »Från Sillabör till Snabbköp«

Bildspel kring gamla butiker i Höllviken, Ljunghusen och Kämpinge den 16 juni på biblioteket i Höllviken (max 40 personer). Anmälan till: Ingemar 040-45 11 48, Rune 040-45 26 05 eller calluna@tele2.se

### »Fångade ögonblick«

Under denna titel kommer vi att visa fotografier från Falsterbo museums samlingar på Magasinet i Falsterbo i sommar.

Vi inviger utställningen söndagen den 26 juni. Den pågår i tio dagar fram till den 5 juli.

Det blir främst bilder av Matilda Månsson, men även en och annan bild från andra fotografier som varit verksamma på Falsterbonäset.



att livbåten är försedd med ett däck ovan vattenlinjen. Genom utrymmet mellan däck och båtens botten löper sex länsrör, som är försedda med backventiler. Lösa tankar i utrymmet under däck samt tankar bordvarts ovan däck gör typen osänkbar. Lifbåt 416:s tankar är byggda av trä och klädda med segelduk, som målats. Typen byggdes enligt diagonalprincipen, ett mycket starkt byggnadssätt. Detta innebär en yttre och en inre bordläggning. Borden i den yttre bordläggningen kryssar borden i den inre bordläggningen

och mellan bordläggningarna ligger impregnerad kalikåduk. Materialet i bordläggningarna är mahogny.

Lifbåt 416 byggdes obekant år av J. Forrestt & Son, Boatbuilders, London. Den skänktes till kung Carl XV av drottning Victoria. Längd över allt 9,84 m, djup 1,33 m, bredd 2,3 m. Deplacement ca tre ton. Efter att ha stått uppställd utanför Falsterbo museum i 45 år var Lifbåt 416 i dålig kondition. År 1991 beslutade museistyrelsen att livbåten skulle renoveras till, om möjligt, sjövärdigt skick för att därige-







nom levandegöra ett unikt föremål. I november 1991 transporterades båten till Lindhs Båtbyggeri i Smygehamn, där den undergick en genomgripande renovering och åter blev sjövärdig. Båten sjösattes i april 1992 och fördes under segel till Skanör.

Det är i år dags för genomgång av libbåtens undervattenskropp så att hon kan fortsätta att användas och traditionerna kring henne kan fortsätta. Båten skall skrapas, det gör roddarlaget, sedan skall renovering ske på Lindhs båtbyggeri i Smyge. Det är nu tredje generationen båtbyggare som skall ta vid. Man hoppas då att hitta en märkning som gör att man kan datera libbåtens tillverkningsår. Märkning av båtarna gjordes på ett speciellt sätt vid tillverkningen och gåtan kan kanske lösas.

Under tiden Libbåt 416 renoverades bildades i Skanör-Falsterbo en sammanslutning, Skanör-Falsterbo Libbåts Roddarelag 1992, som åtog sig att underhålla och levandegöra museiobjektet. Sommartid vistas libbåten i Skanörs hamn, antingen uppställd på sin uttryckningsvagn vid hamnplanen eller förtöjd vid någon av bryggorna. Regelbundet gör man övningsrodd och libbåten deltar i olika begivenheter. Man har libbåtspremiär 1 maj varje år, då båten tas ur sitt »båtskjul« i Skanörs hamn. Det hus som sedan 2006 finns i Skanörs hamn som ett »hemma« för libbåten och dess roddarlag. Skjulet är byggt efter en förebild

*Mönstring av Libbåtsroddare 1912.*

*Främst till höger: uppsyningsman Olof Eksten, främst till vänster Båststyrare Nils Hansson.*

*Bakom dom: roddarna från vänster Klas-Albert Landgren, Anders Rosenström, Carl Månsson, Jöns Rosenström, Alfred Månsson, Karl Larsson, August Andersson, Anders Trulsson, Valfrid Persson, Nils Bengtsson, Oskar Rosenström, Lorentz Andersson och Jöns Trulsson.*

*Kuskar, från vänster: Ludvig Larsson, Severin Larsson, Albert Hjort och Oskar Olsson. Vid trossvagnen: Severin Knutsson.*

*Fotograf: Matilda Månsson, Falsterbo.*

som fanns en gång på lotsplatsen i Skanör. Att kalla huset ett skjul är lite för anspråkslöst men enligt expertis heter en förvarningsplats för libbåten så. Numera är det också konstgalleri, då libbåten inte är hemma.

Roddarlaget utgör genom sitt arbete ett gott föredöme för den ideella kultursatsning som görs på flera håll i kommunen.

Du kan bli stödjande medlem för denna verksamhet som vill föra en kulturtradition vidare genom att sätta in 150 kr på bankgiro 5800 2783. För detta förutom att Du stödjer en fin verksamhet får Du en inbjudan till möte och trevlig samvaro i roddarlaget klubbstuga i Skanör hamn några gånger under året.

IHJ

[www.roddarelaget.se](http://www.roddarelaget.se)

[www.gallerilibbatsskjulet.vpsite.se](http://www.gallerilibbatsskjulet.vpsite.se)

## Söderslättsdagen

blir i år den 11 juni på Köpmanmagasinet i Smygehuk kl. 10-18. Vi kommer att finnas där med våra böcker.

## Höstens program

Höstens program är redan spikat, men det kan komma överaskningar! Vi återkommer med mer information i nästa nummer av *På Ljungen*.

## »Historier och sägner«

Bengt Hansson berättar på Ljungkyrkan den 25 augusti kl. 19.00

## »Bränderna i Skanör och Falsterbo«

Christian Kindblad berättat och visar bilder på Bäckagården i Skanör den 8 september kl 18.00.

## Hänt sedan sist

Vi sålde böcker på Lorensdals julmarknad i december. Trots rykande snö och varningar i radio, kom det folk. Kommersen var det inget fel på och som vanligt pratade vi med intressanta människor och skapade kontakter.

## Medlemmar

Redan i början av februari hade 546 av våra 644 medlemmar betalt in sin medlemsavgift.

Har du missat att betala in din avgift så är det hög tid att sätta in 130 kr på plusgiro 250862-0.



**På Ljungen**  
2006-2010  
nummer 26-40  
samlade i bokform  
180 kr.

# Att jobba på fyrskeppet Falsterborev

1958, då jag var femton år, fick jag ett tvåveckors vikariat när en man i besättningen skulle fylla femtio år. Vikariatet blev förlängt med två dagar på grund av en västankuling som inte ville sluta. Under tiden gick avlösningssgubbarna på land och väntade i lotshuset och efteråt berättade man att de andra skojade med jubilarerna och sade: »synd, nu kommer du för sent och jobbet är förlorat«, men femtioårsfesten fortsatte ju i mindre skala på lotshuset så det var inte så svårt att gå på landbacken. Sedan blev det ju som vanligt då lotsbåten gick tillbaka till Fyrskeppet!



Författaren då det begav sig

Det var inte lätt för en femtonåring att sitta still i två veckor på ett fyrskepp som inte rörde sig mer än upp och ner! Vakterna var två timmar med arbete på förmiddagen 8–12 därefter lunch och vakttjänst och eftermiddagssömn för dem som inte hade vakt. Fan ta den som gjorde ljud ifrån sig på eftermiddagen. Det var därför som jag fick namnet Bullerström!

Under min första vakt på fyrskeppet var det nästan bara kuling hela tiden och under den första kulingen anropade min far mig från kanalen där han var båtman (det var i VHF:båtradios barndom) och frågade hur det var och om



Falsterborev i sin glans dagar

han skulle hämta mig. Hur det nu skulle gå till?

Efter denna tid arbetade jag på andra ställen och gjorde bl.a. lumpen mellan 1962 och 1964 och när jag hade muckat började jag på Lotsdistriktsfartyget Malmö där jag jobbade från våren 1964 till augusti samma år som semesteravlösare. Det första jobbet var att gå till Stockholm för att hämta och bogsera kassunen till Höllviksfyren utanför Klagshamn som ersatte två stycken lysbojar vilka markerade starten på den muddrade inseglingen till Falsterbokanalen. En kassun är en flytande betongkonstruktion som bogseras till platsen för att sedan sänkas till botten och i detta fall bli en fyr. I augusti var det slut med jobbet på Malmö, så det var bara att packa väskan och åka ut till fyrskeppet igen för att fortsätta karriären på Falsterborev där jag sedan arbetade fram till påsken 1965.

Vintern 1964-65 blev mild, men när jag gick ut till avlösning i mars slog vintern till och två veckor senare var sundet istäckt och vi pågar trodde att vi skulle få vara med om att lämna positionen, men det närmaste vi kom var att det knakade och sprakade i skeppet då isen kom drivande från sundet och sedan var det vår!

Vakterna på fyrskeppet var mellan fyra och sex veckor med lika lång tid iland. Jag kan berätta att när man hade varit ute sina veckor var det svårt att komma iland till tempot i trafiken som visserligen var lägre än idag men ändå intensivt med tanke på veckorna ombord. Men efter några dagar i land gick det att köra bil igen. Under veckorna ute på skeppet varvades kulingar och stormar med en och annan fin dag och ibland med tjocka då det var dubbel vakt, en i maskin och en på däck, och ett väldigt tutande! Det var långt mellan de fina dagarna, men ibland med god sikt kunde man höra »John från Limhamn« säga: »Man ser bara två skorstenar som ryker!« (i Limhamn) Fyrmästaren skulle purras så snart ett krigsfartyg eller ett ryskt fartyg siktades för de skulle fotograferas. Styrman skulle som vanligt ta vattenprover varje dag. Hur gör man idag? Tänk på statistiken.

Under hösten släppte vi varje kväll ut några »sillanäringar«, som är flytande fiskegarn för att fiska sill, från aktern på skeppet för att få lite för vintern. En kväll kom en skuta akter om oss och seglade av garnen och det blev ett väldigt ståhej

eftersom det var en skiftesdag och då brukade inte hela besättningen vara nykter (detta hände en gång i veckan). Allt gick bra eftersom vi unga var vid god vigör! Det var första gången som jag såg en Stenbit. Den satt i garnet och den var bara 1 dm lång. Luen, som han kallades, och jag höll den vid liv i en pyts där sugproppen höll den fast vid botten till nästa dag då Kullaborna kunde berätta för oss vad det var för fisk, som har en kraftig sugskiva på magen. (En lue är ung påg på småländska; en flicka kallas deka.)

Avlösning med proviant och ny personal kom med lotsbåten från Falsterbokanalerna varje torsdag om det inte blåste för mycket. Dessa dagar började snacket bland dem som skulle iland redan på morgonen om hur resan skulle gå till. Några hade ju delar av två månadslöner på fickan. Bl.a. beställdes taxi till Malmö med mellanlandning i Vellinge för tankning på bolaget. Delar av besättningen var från Malmö men några var ju från Kullabygden och skulle vidare.

Mattiderna var som följer:

08.00: morgonkaffe med skorpa



10.00: frukost vilken bestod av lagad mat exempelvis Wienerschnitzel med stekt potatis

12.00: kaffe med kaka

16.00: middag

18.00: kaffe med smörgås

Därefter kallskuret som stod framme i byssan (köket på ett fartyg) hela natten för vakten.

*Isen kom drivande och fyrskeppet som låg kvar på sin position gjorde en rädda i isen.*



Före lunch var det arbetspass och styrman höll vakt. Efter lunch började vakttjänst fram till nästa morgon med tillfälle till middags-sömn – fan ta den som väsnades. Arbetet ombord bestod av städning, mässingsputs och målning. Stig höll på i 8 månader med att först knacka av gammal färg och därefter på nytt måla ankarspelet! Emellanåt kom lotsbåten från kanalen då det var lotsningar framförallt norrut men även för avtagning av lotsen från sundet.

Vid ett tillfälle kom British Petrol, ett av oljebolagets BP:s tankfartyg, norrifrån och höll ner mot fyrskeppet och jag tänkte att nu smäller det men det var bara lotsen som ville meddela att »här var ju för fan ingen lotsbåt så jag går till Trelleborg och lämnar!«.

Vid ett tillfälle på hösten 1964 kom det många segelbåtar och rundade Falsterborev. Det var en dansk kappsegling som hade fyrskeppet som rundningsmärke. Femton år senare gick en dröm i uppfyllelse ty då startade Light Vessel Race från Skanör!

Det fanns tillfällen när pilken åkte i sjön men det var sällsynt att man fick någon fisk. Men en gång när en av de snabbgående Johnsarna (Johnsonslinjens fartyg) närmade sig kom Otto Täth, som en gång hade flytt från Estland i en liten båt, och sa att vi skulle komma för nu skulle det bli torsk.

När man avlöste på Otto på natten kunde man sitta och lyssna på hans berättelse om hur flykten från Estland hade gått till. De seglade från hemlandet i en snipa och lyckades att ta sig fram till Gotland och sedan försörja sig i Sverige. Med sådana historier att lyssna till, blev vakten kort!

Vi pilkade och drog upp torsk tills båten passerat och sedan var det slut men det räckte till middag för åtta man. En annan gång när vi körde för tjocka, alltså mistluren på,



dubbel vakt, en i maskin och vanlig vakt på däck, hade vi reservskeppet 8:an (det är 8:ans fyrtorn som står utanför klubbhuset i Skanörs Båtklubb idag).

Jag satt i vakthyttan på morgonen och tog fram pilken och kastade ut den över relingen på skoj och satt inne i hyttan och drog och fick upp några torskar. Men Wille Eneberg från Åhus, som var kock, kom upp och frågade vem fan som trummade på räckverket (racket runt fartyget). Ljudet gick rakt ner i hans hytt. Strax efter kom fyrmästaren som direkt klädde sig i full mundering och gick ut på däck och pilkade men utan resultat och visade sitt dåliga humör (pågar skall inte hålla på med sånt!)

Vid ett tillfälle när det hade varit tjocka i flera dagar kom en dansk fiskare upp och bad att få ligga på vår utsida eftersom han hade garn i sjön och behövde vila över natten och det fick han naturligtvis. Men han förtöjde utanför min hytt på babordssidan med påföljd att det inte gick att ha hyttventilen öppen på grund av fisklukten.

När det var tjocka var det ibland spännande eftersom det har funnits tillfällen när fyrskepp har blivit rammade. Vid ett tillfälle på vintern gick vi upp i fyrtornet och såg en massa master men inga båtar. Då

var det spännande och en skuta var mycket nära att ramma oss!

1965 stod det en ångbåt som hette Saga, som var utan botten, på grund på Blenheimsgrundet och ryktet gick att man skulle bärga fartyget vilket också påbörjades. En morgon vid frukosten kom vakten ner och satte sig och började äta och berättade att Saga var bärgad! Samtliga åt upp på rekordtid och rusade upp i vakthyttan. Fan, båten var ju inte borta – alltså grundlurade.

Fyrskeppet Nr 8 Reserv avlöste Falsterborev som skulle på varvsbesök, och efter detta skulle 8:an till Göteborg och avlösa Vinga som skulle på sitt årliga besök på Eriksbergssvarvet!

När vi skulle lämna var det två man nere i kättingboxen (en kraftig plåtlåda där man lägger ner ankarkättingen när ankaret skall upp). På fyrskepp fanns inte självstuvande boxar utan två man låg på knä med krokar och drog kättingen rätt i boxen som var cirka 2,5 meter lång. Jag kan berätta att det var ett tungt arbete. Kättingen var av den typ som hänger vid parkeringen vid hamnkotoret!

Då jag samtidigt skulle på landpermission blev jag erbjuden att bemanna på resa Malmö – Vinga. Detta var en mycket minnesvärd resa med den legendariske fyrmäs-

taren Hartvig Nilsson från Falsterbo som befälhavare och enda gången som jag har styrt efter en kompass indelad i streck. Jag kan inte ens berätta om hur den är indelad, men det gick bra.

Det var en upplevelse att komma in till Hartvig i hans salong, vilken var inredd som från seklets början, liksom övriga hytter på Vinga, för att skriva reseräkning för att därefter åka med färjan från Eriksberg till andra sidan Göta älv med skepparen som var känd för att ha en fjälla i varje hamn.

Efter tiden på fyrskeppet jobbade jag på tjänstefartyget Malmö i arton år och då var jag på alla fyror som Sjöfartsverket hade hand om från Vingaskär vid Väderön till Ölands Södra kassun och upp i Kalmar-sund med allt vad det innebär med gasning och batteribyte, och var med om bl.a. två stycken omläggningar av utprickningssystemet.

Det största var System A då allt blev upp och ner och det blinkade i hela maskinrummet på lotsdistriktsfartyget Malmö.

Men en stor upplevelse var det när Falsterborev 1972 drogs in! Ankaret drogs upp med all sin kätting, huvudmaskinen startade men fartyget rörde sig inte eftersom man inte hade varit inne för rengöring på två år!

Propellern var fullbevuxen med snäckor och kunde inte klyva vattnet med påföljd att Malmö fick bogsera in oss till Trelleborg där stora festligheter ägde rum. Bror Duktig, Sven Lundström, tipsade om att en grodman kanske kunde fixa problemet och det stämde. Han rensade propellern från snäckor. Sveriges första och sista fyrskepp avslutade en epok

*Sven Lundström*

*Fyrskeppet Nr 8 Reserv.*



# Efterlysning



Vi samlar just nu uppgifter om affärlivet i Skanör och Falsterbo. Resultatet skall bli en bok om några år. Det tar tid att sammanställa uppgifter, samla bilder och intervjua »di gamle«. Från 1930-talet och framåt är det många som minns, men när

det gäller 1800-talet och början av 1900-talet får vi förlita oss på skriftliga dokument.

Ibland räcker dock inte dokumenteringen till. Dessa två bilder kommer från Falsterbo museums samlingar och är tagna av Matilda

Månsson. De ser ut att vara tagna före första världskriget, men vi vet inte i vilka affärer.

Minns någon inredningen? Den bör ju ha funnits kvar länge. Hör av er!

ChK





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.