

## Hamnbygget, Hälleviks hamn

De här raderna om hamnbygget i Hällevik, bygger i första hand på uppgifter av Natanael Hällbrink, född 1894. Han var kamrer vid bygget fr.o.m. andra året och till byggets slutförande. N.H. kallades vanligtvis för Petterssons Natanael. Algot Jeppsson, född 1897, har även lämnat uppgifter. Han arbetade vid hamnbygget hela tiden, mestadels som dykarhantlangare. Knut Knutsson, född 1895, fiskare och hamnmästare (1951 – 1967), har också haft en del att berätta.

Fiskemuseet i Hällevik är ägare till ett stort antal fotografier som Sven Hällgren tog under byggnadstiden.

Hälleviks hamn projekterades och byggdes av Statens fiskehamnsbyggnader, en underavdelning till Väg och Vatten. Samtidigt med hamnbygget i Hällevik byggdes det fiskehamnar lite varstans i Sverige. I Bohuslän byggde danska firmor, medan VoV byggde Grönhögens hamn på Öland, Gislövsläge och Östratorp i Skåne, samt förutom Hällevik, även Nogersunds och Stenshamns hamnar i Blekinge.

År 1912 började man förbereda arbetet Hällevik, bl.a. genom att borra en brunn i södra delen av läget. Denna brunnsborring lyckades så bra, genom att man påträffade ett vattenförande lager. Ett självtryck uppstod, som inte bara räckte till hamnbygget, utan rinner fortfarande när detta skrives 1985.

När hamnen projekterades var det meningen att även marinen skulle använda den, därför byggdes den större än de flesta andra fiskehamnar, den har dock hitintills icke använts för detta ändamål, utan har blivit en utmärkt fritidsbåtshamn.

Kostnaderna för hamnen beräknades på 1914 års priser och uppgick till 650.000 kr. Men när hamnen var avsynad 1926, hade den kostat 2,5 miljoner kr.

Byggnadsarbetet började 1916, ansvarig chef var löjtnant Sjökvist, Stockholm. Åt honom byggdes en villa (på nuvarande Styrmansvägen 26). Där bodde han under hela byggnadstiden. Villan, som är privatägd, finns kvar om än i något omändrat skick.

Ingenjörerna Harsten och Uddborn, var Sjökvist behjälpliga som arbetsledare.

Kamrer Axel Lindahl, första året och N. Hällbrink den resterande delen, skötte den kamerala delen av arbetet. Detta var inget latmangöra. Med hjälp av två skrivare och en förrådsförvaltare skulle c:a 500 man avlönas från Hällevik.

På själva hamnbygget jobbade c:a 200 man, medan 50 stenhuggare i Spraglehall (Krokås), samt lika många i Kullarp (Istaby), såg till att det viktigaste byggnadsmaterialet, stenen, fanns i tillräcklig mängd.



*Arbetarna samlade vid Ormahålan*

Avlöningen utbetalades varannan vecka, då fick kamreren åka i landå till Sölvesborg och hämta pengar. Det kunde ibland vara ganska stora summor, som mest var det en gång 26.000 kr.

En del av arbetsfolket var helt naturligt hällevikare, men för att arbetsstyrkan skulle vara fulltalig fick man ta folk från övriga Listerlandet och även från andra platser i Sverige.



*Stenarbetare*



*Dykarlaget*

Det första byggnadsåret var lönerna i nivå med andra likartade arbetslöner. Grovarbetarna hade 38 öre/timme, betongarbetarna 40 öre/tim, snickare o murare 45 öre och smeder 50 öre. Dykare hade 1 kr/tim när han dök, annars 50 öre.

Sommaren 1917 utbröt en strejk som varade i 5 mån. Skånska Nisse var arbetarnas förhandlare och det jobbet skötte han till kamraternas fulla belåtenhet, för när strejken

avblåstes fick grovarbetarna 168 öre/tim och de andra procentuellt lika mycket. Indexet skulle regleras var fjärde kvartal 1918. Ännu i dag kan man höra nämnas att den eller de hade tjänat sig rika på Hälleviks hamnbygge. Det är väl en hel del överdrift, men lönerna var jämförelsevis högt över medelförtjänsten mot andra arbetsplatser.

Hamnbyggets kontor uppfördes där Hälleviks Rökeri AB nu ligger (först i mindre skala Hälleviks Fiskeriförening, sedan efter skiftande öden och många tillbyggnader har rökeriet blivit Sveriges största sin bransch).

Från kontoret och söderut byggdes förråd för cement, järn, verktyg och dyl. och allt annat som behövdes för hamnbygget.

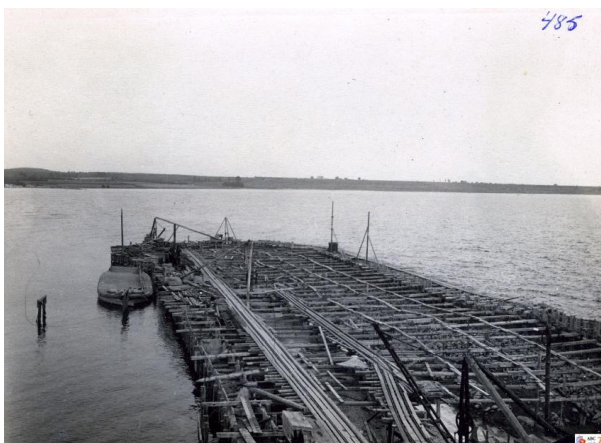
Ungefär mittemot nuvarande fastigheten Strandvägen 56 hade hamnbygget sin betongblandare. All betong till bygget blandades på platsen och kördes sedan på rallar ut till pirarna och kajer. Cement och makadam hämtades med skutor från Sölvesborg, cement 1000 säckar per gång. Skutorna var två, Gärdla lastade 23 ton och Berta 13 ton.



*Hamnkontoret under byggtiden*

Grus till betongen hämtades från Stiby med hästvagnar. Det jobbet skötte Bernt Jönsson (Backa-Bernten) och Ola Jeppsson (Jeppas Ola). Grushålan finns ännu kvar och ligger i den s.k. Snabeln, ett litet skogsområde c:a 300 m ifrån vägen. Från vägen och till hålan byggdes en träbro som man körde på.

Bredvid betongblandaren fanns också smedjan, samt inte att förglömma ett litet varv eller båtbyggeri. Där jobbade c:a 20 timmermän och båtbyggare. Chef för dessa var en Englund från Vårgårda. Efterhand som hamnbygget fortskred, byggdes där nästan en liten flotta av båtar. Den största var en skuta som lastade 110 ton, den användes till stenfrakt från Kullarp och Spraglehall till hamnbyggen i Östratorp, Gislövläge och även till Herrvik. En femcylindrig dieselmotor drev fram den och namnet var träffande nog Stenbjörn. Vidare byggdes där två stora pråmar och två mindre, samt ett antal kobbar och mindre båtar. (Det finns även antecknat ett mudderverk med självlänsande pråmar.)



*Fångdamm*

Något bör nämnas om förfaringssättet vid byggandet av vågbrytarna, när här tillämpades ett nytt system med gjutna betongplattor under pirarna. Detta tillgick så, att fångdammar restes på ömse sidor om den blivande piren. Först pålades det och hammarband fastsattes på pålarna, sedan 2½" spontad plank, dubbla plankväggar med c:a 120 cm avstånd emellan. Mellanrummet fylldes med pinnmo för att inte vattnet skulle kunna tränga igenom. Pinnmon togs i den sk "ormabacken" som ligger c:a 300 m från hamnen. Den rallades med vagnar till pirarna. Att det inte var små mängder som kom till användning kan man se om man tar en titt vid "Ormahålan".

Planken till fångdammarna inköptes från Östergötland. Det var både många och långa plank, en del var 22 fot, som kom till användning för detta ändamål. Stockarna kom från Småland, där ett helt skogsparti inköptes och högs ner. Hammarbanden var 6x6" och mycket av detta sågades upp till denna dimension.

När fångdammarna var klara, pumpades vattnet mellan dem bort. Pumparna drevs den första tiden med lokomobiler, sedan av olje- och elektriska motorer. När vattnet var borta göts bottenplattor och därpå pirarna av stenblock, dessa kallades löpare och bindare, som högs till efter ritningar. Merparten av stenen kom från Kullarp, varifrån den forslades på rallar ner till sjön, vinschades i pråmar eller i de tidigare nämnda skutorna, Gerda och Berta, som forslade dem till Hällevik.



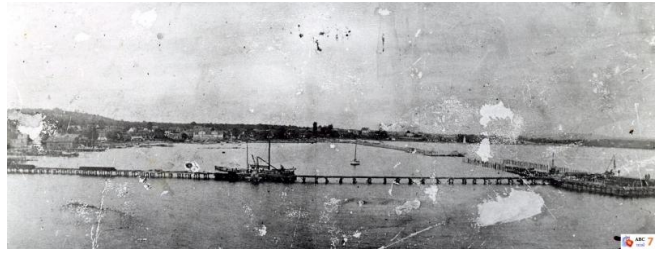
*Pirhuvudet påbörjat*

Mycket virke åtgick det till ställningsbyggen, som var rätt så omfattande. Till detta inköptes träd från Siretorp. När piren var färdig, revs fångdammarna och pinnmon fraktades bort.



*Grovarbetare*

Ett så omfattande och långvarigt arbete som detta, råkade helt naturligt ut för olyckor. Någon dödsolycka inträffade inte, men skador av olika slag hände allt emellanåt. Materiella skador hände också ibland, en gång hade t.ex. en fångdamm om 120 m längd just färdigställt, när det på natten blåste upp en storm, så att på morgonen låg alltsammans sönderbrutet och ilandkastat på badstranden.



*Mittpiren byggs med bro från land.*

När bygget var färdigt togs kranar och andra hjälpmedel till andra hamnbyggen. Det mesta från Hällevik kom till Herrvik på Gotland för att användas till hamnbygget där.

Elof Hellgren blev den förste hamnmästaren 1926 -1950, därefter kom Knut Knutsson 1951 -1967. Han hade då skött en hel del av jobbet åt Hellgren. Han var ju riksdagsman och vistades den mesta delen i Stockholm. 1968 blev John S. Nilsson den som skötte hamnsysslan ett par år tills Kjell Svensson övertog den 1971 -1976, sedan Gösta Johnsson 1977-1985.

Efter det att Hälleviks hamn blev färdigbyggd, byggdes hamnarna med kasuner, utförda antingen med träkar eller gjutna i betong. Dessa sänktes på avsedd plats för att därpå bygga pirar eller kajer.

Det kan omtalas, apropå den raserade fångdammen, som medförde stora kostnader, att ledningen beslöt att inköpa från Tyskland, profilerad stålspons, med förhoppning att den skulle motstå stormarna bättre. Så blev emellertid inte fallet. Vid första storm vek spanten sig i vattenytan, det gick inte att dra upp den sedan, utan den fick brännas av vid botten nästa isvinter.

Fiskaren Per Hellberg, Hällevik, var under tiden hamnbygget pågick, nattvakt. Från det att arbetarna lämnade jobbet på kvällen till på morgonen, gick han och tittade till så att pumparna gick, ingen brand uppstod och eldade i kaminer så att bl.a. dykarnas kläder torkade o.s.v.