

Bygget av Hälleviks hamn

De här raderna om hamnbygget på Hällevik bygger i första hand på uppgifter från Natanael Hällbrink, född 1894. Han var kamrer vid bygget från och med det andra året och till byggets slutförande. Natanael kallades vanligtvis för "Petterssons Natanael". Algot Jeppsson, född 1897, har även lämnat uppgifter. Han arbetade vid hamnbygget hela tiden, mestadels som dykarhantlangare. Fiskare Knut Knutsson, född 1893, var hamnmästare 1951–1967 och har också haft en del att berätta.

Fiskemuseet på Hällevik är ägare till ett stort antal fotografier som Sven Hellgren tog under byggnadstiden.

Hälleviks hamn projekterades och byggdes av Statens fiskehamnsbyggnader, en underavdelning till Kungliga Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen (VoV). Samtidigt med hamnbygget på Hällevik byggdes det fiskehamnar lite varstans i Sverige. I Bohuslän byggde danska firmor, medan VoV byggde Grönhögens hamn på Öland, Gislövsläges och Östra Torps i Skåne samt Hälleviks, Nogensunds och Stenshamns hamnar i Blekinge.

År 1912 började man förbereda arbetet på Hällevik, bland annat genom att borra en brunn i södra delen av läget. Denna brunnsborrning lyckades bra genom att man påträffade ett vattenförande lager. Ett självtryck uppstod, som inte bara räckte till hamnbygget, utan vattnet rinner fortfarande när detta skrivs 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 hittills inte använts för detta ändamål, däremot har den blivit en utmärkt fritidsbåtshamn.

Kostnaden för hamnen beräknades enligt 1914 års priser uppgå till 650.000 kr. Men när hamnen var avsnad 1926 hade den kostat 2,5 miljoner kronor.

Byggnadsarbetet började 1916. Ansvarig chef var löjtnant Sjökvist, Stockholm. Åt honom byggdes en villa på nuvarande Styrmanvägen 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, det första året, och Natanael Hällbrink, den resterande tiden, skötte den kamerala delen av arbetet. Detta var inget latmansgöra. Med hjälp av två skrivare och en förrådsförvaltare skulle cirka 500 man avlönas från Hällevik.

På själva hamnbygget jobbade cirka 200 man, medan 50 stenhuggare i Spraglehall (Krokås) och 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 kronor.

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.

kvartal 1918. Ännu i dag kan man höra berättas att den eller de hade blivit rika på Hälleviks hamnbygge. Det är väl en hel del överdrift, men lönerna låg högt över medelförtjänsten på andra arbetsplatser.

Hamnbyggets kontor uppfördes där Hälleviks Rökeri AB nu ligger på Strandvägen 17, 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 dylikt och allt annat som behövdes för hamnbygget.

Ungefär mittemot nuvarande Strandvägen 56 hade hamnbygget sin betongblandare. All betong till bygget blandades på platsen och kördes sedan på räls ut till pirar och kajer.

Cement och makadam hämtades med skutor från Sölvesborg, cement 1.000 säckar per gång. Skutorna var två, *Gerda* lastade 23 ton och *Bertha* 13 ton.

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 "Snabeln", ett litet skogsområde cirka 300 meter ifrån vägen. Från vägen till hålan byggdes en träbro som man körde på.



Dykarlaget.

Det första byggnadsåret var lönerna i nivå med andra likartade arbetslöner. Grov-arbetarna hade 38 öre/timme, betong-arbetarna 40 öre/timme, snickare och murare 45 öre samt smeder 50 öre. Dykare hade en krona/timme när de dök, annars 50 öre.

Sommaren 1917 utbröt en strejk som varade i fem månader. "Skånska Nisse" var arbetarnas förhandlare och det jobbet skötte han till kamraternas fulla belåtenhet, för när strejken avblästes fick grovarbetarna 168 öre/timme och de andra procentuellt lika mycket. Indexet skulle regleras var fjärde

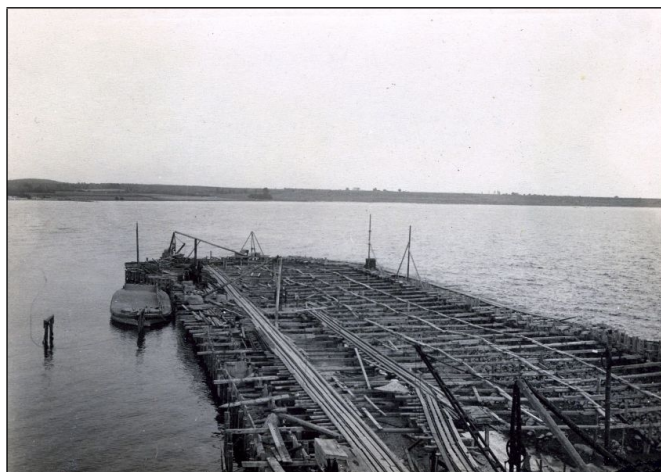


Hamnkontoret under byggtiden.

Bredvid betongblandaren fanns också smedjan och, inte att förglömma, ett litet varv eller båtbyggeri. Där jobbade cirka 20 timmermän och båtbyggare. Chef för dessa var Englund från Vårgårda. Efterhand som hamnbygget fortskred byggdes där nästan en liten flotta av båtar. Den största var en skuta som lastade 110 ton. Denna användes för frakt av sten från Kullarp och

Spraglehall till hamnbyggena i Östra Torp, Gislövsläge och 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.

Något bör nämnas om förfaringssättet vid byggandet av vågbrytarna, eftersom 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 två och en halv tums spontad plank, dubbla plankväggar med cirka 120 cm avstånd emellan. Mellanrummet fylldes med pinnmo för att vattnet inte skulle kunna tränga igenom. Pinnmon togs i "Ormahålan" som ligger cirka 300 meter 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".



Fångdamm.



Pirhuvudet har påbörjats.

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 höggs ner. Hammarbanden var 6 x 6 tum och mycket av virket 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 byggdes pirarna av stenblock. Dessa kallades löpare och bindare, som höggs till efter ritningar. Merparten av stenen kom från Kullarp, varifrån den forslades på räls ner till sjön, vinschades i pråmar eller de tidigare nämnda skutorna, Gerda och Bertha, som forslade dem till Hällevik.

Mycket virke åtgick till ställningsbyggena som var ganska omfattande. Till detta inköptes träd från Siretorp. När piren var färdig revs fångdammarna och pinnmon fraktades bort.

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

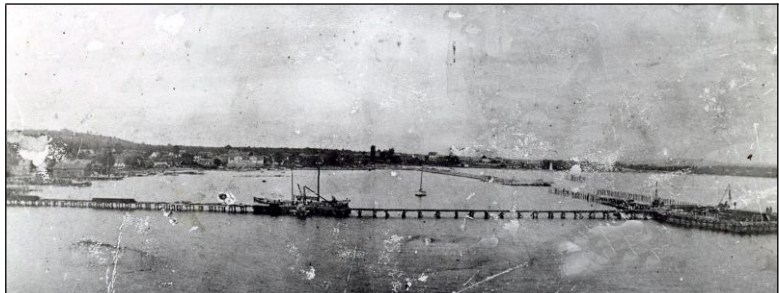
När bygget var färdigt togs kranar och andra hjälpmedel till andra hamnbyggen. Det mesta från Hällevik kom till Herrvik på Gotland för att användas till hamnbygget där.

Elof Hällgren blev den förste hamnmästaren 1926–1950, därefter kom Knut Knutsson 1951–1967. Han hade då skött en hel del av jobbet åt Hällgren. Han var ju riksdagsman och vistades för det mesta 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 blivit 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 profilerad stålspont från Tyskland med en förhoppning om att den skulle motstå stormarna bättre. Så blev emellertid inte fallet. Vid första storm vek sponten sig i vattenytan. Det gick inte att dra upp den, utan den fick brännas av vid botten nästa isvinter.



Mittpiren byggs med bro från land.

Fiskaren Per Hellberg, Hällevik, var nattvakt under tiden hamnbygget pågick. Från det att arbetarna lämnade jobbet på kvällen fram till på morgonen gick han och såg till att pumparna gick och att ingen brand uppstod. Han eldade även i kaminer så att bland annat dykarnas kläder torkade.

Textförfattare: okänd

Bearbetning för publicering: Johnny Hilmansson