



HAMNMINNEN

Av Karl Ivar Olnäs

Ur svärfar "Lalles" (Karl Ivar Olnäs) arkiv fann jag nedanstående minnesbild från vår älskade hamn. Vår hamn har i alla tider symboliserat återkomsten, tryggheten, resans mål men också äventyrets början, en arbetsplats, förbjuden lekplats, förväntan och hopp. /Anders Nilsson

Så här skriver Lalle:

En ny epok i hamnens historia började 1964 efter invigningen av en ny ytterhamn och förbättringar i den inre. Man kan säga att Sölvesborg blev något av en storhamn och sedan dess har ytterligare förbättringar gjorts.

Hur såg det ut förr, då vi bara hade den gamla inre hamnen att bjuda på? Tanken går till 20-talet, då man var pojk och blev yngling och ofta tittade på båtar. Hamnen hade under hand muddrats och kajer förbättrats. Det var en sjudande verksamhet här nere, rederier tillkom och Sölvesborg var på toppen när det gäller småtonnage. Framför allt styckegods kom till och åkte från staden genom reguljär trafik från Stockholm och Göteborg via Malmö. Det var liksom nutidens långtradare, de små ångarna från Sveabolaget, Stockholm och Fallenius, Göteborg. Godset lades in i plåtskjul, där stadens handlare och rörelseidkare fick hämta sina varor. På kajen staplades det gods, som skulle skeppas ut även till utlandet. Det var lådor från Glasbruket, läder i stora rullar från Läderfabriken, behandlad sten från Granitbolaget och stora säckar med potatismjöl från olika fabriker i orten.

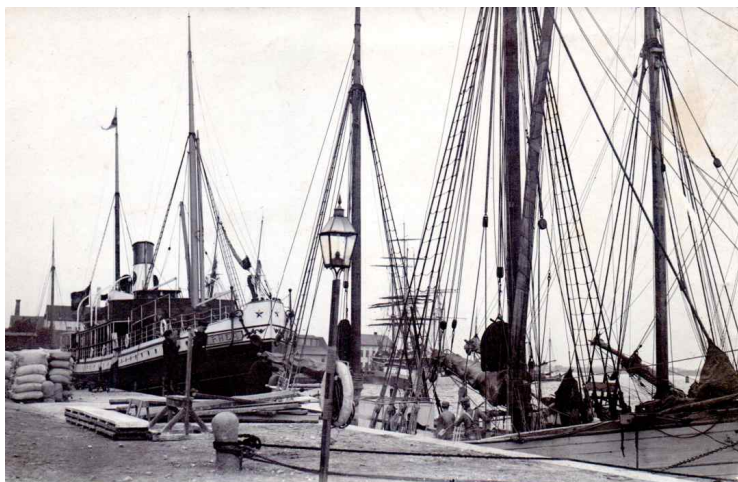
Andra större båtar, Falkviks "Pelle" som exempel, kom med kol och koks till industrier och kolhandlare. Dessutom många laster till Ivöverken, Bromölla för



framställning av cement och porslin, som senare skickade ut. Tyska skutor med lera var en vanlig syn. Sten från Gylsboda per järnväg till stenkranen i hamnen på köl till bl.a. Tyskland. En ångare hette "Gylsboda" och gick med bara sten. (Anm. i slutet av denna artikel beskriver Anders Nilsson närmare ångaren Gylsboda och dess öden).

En något frän lukt kändes när man lossade hudar från skutor trots att de låg i mängder av salt. De skulle till Läderfabrikens garveri i egna hästfordon.

En fin stam av stuvare fick träda fram och jobba hårt. Kol och koks karrades fram till stora högar i land, som lager för framtiden. Högt över marken fick man ta sig fram på plankor. Ett hårt jobb, som knäckte ryggarna.



Till slut fick man en kran med tillnamnet "Brödtjuven". Det blev många byten av kranar under årens lopp.

Ett 20-tal ordinarie hamnarbetare blev profiler i staden och tanken går tacksamt till dessa idoga män med sin märkliga bas. De älskade sin bod där de samlades i väntan på order. Man drack kaffe till smörgåsar och drog sina historier. Extra jobbare fick sitta i ett hörn och vänta på sin tur. Kortleken åkte då ofta fram.

Hamnkontoret i en röd länga med vita knutar och den ståtliga Tullkammaren låg nära varandra. Vidare fanns Importbolaget med B. Österbergs Skeppsmäkleri nära kajen.

Bakom Tullkammaren i en liten park låg Badhuset. Senare kom Lagerhuset att ligga där för böndernas räkning.

Intilliggande Järnvägsstationen hyste i sin andra våning Solvesborgs Skeppsmäkleri med fin överblick över hamnens verksamhet. Hamnens egen serviceman Knut Aronsson bodde helt nära hamnen och i hans hus fanns skriv- och lärum för sjömän.



Vid Trädgårdsgatan med sin esplanad längs järnvägslinjen mot Karlshamn fanns en skeppshandel till stor nytta för våra sjömän. I gatan fanns ytterligare en mäklare Hansson men först och främst ett café, där man även kunde få en bit mat. En äldre stuga flyttades något längre och utvidgades. En samlingsplats inte bara för sjömän utan för alla som under vissa former älskade en öl. Ju saltare korven var ju mer öl drack man.



Ett 25-tal båtar kunde ligga inne samtidigt. Du förstår vilket rörligt liv det blev i land. Idag är kajerna ofta tomma med Lagerhusets fula siluett. Men när sillen på våren går till lever hamnen på nytt upp som förr en gång.

Karl Ivar Olnäs

Ångfartyget "GYLSBODA". [Signal JPMD/SEPK/4478](#)



Byggd år 1905 av A.G. Neptun i Rostock NB 251

Tonnage: 240 brt, 184 nrt. 400 tdw

Dimension: 40,16 x 7,60 x 3,51 meter

Maskineri 2 cyl compoundmaskin på 240 ihk av varvets tillverkning

Den lilla välkända ångaren sjösattes den 19 augusti 1905 för Rederi AB Vånevik i Stockholm och fick i dopet namnet "GYLSBODA".

1911 28 augusti övertogs fartyget av Svenska Granitindustri AB i Stockholm.

1916 köptes hela bolaget upp av Fernströms Granitindustrier AB i Karlshamn.

Fartyget anlöpte ofta Sölvesborgs hamn för att inta stenlaster i regel till Tyskland. På en resa Valleviken-Uddevalla med cement kom fartyget den 28 februari 1924 in i svår is i närheten av Utklippan. Under flera dagar gjordes hopplösa försök att komma in till Simrishamn eller Karlshamn, men packis satte stopp. På fm den 2 mars kunde GYLSBODA dock komma in till Åhus, där hon efter någon timme ställde sig med fören i botten flytande på maskinrumsskottet.



Hon kunde dock snart pumpas läns, varvid det visade sig att ett rör till en vattenklosett hade frusit sönder i isen!

1944 9 juni såld för 120.000 kr till Rederi AB Ingman (T Carlbom) i Stockholm och omdöpt till "INGMAN".

1946 7 maj avyttrad för 157.500 kr till Compania Maritima Virona SA i Panama nytt namn "VIRONA".

Såldes våren 1952 till holländska upphuggare och ankom 10 april till Henrik-Ido-Ambacht.

(Anm. Min farfar Karl Nilsson var maskinist på S/S Gylsboda när han gick bort år 1922 då 29 år gammal)

Anders Nilsson

