

Pukavik, en gammal, betydelsefull hamnplats, handels och sjöfartsplats.

Numera betydelselös. Öde

Från originalmanuskriptet av John Svensson
troligen införd i Karlshamns Allehanda i mitten av 1900-talet.

Där Hanö-buktens nordvästra spets tränger längst upp i det blekingska landskapets kustremsa, ligger Pukaviks goda, naturliga hamn, skyddad av en gördel större och mindre holmar, drygt ett 20-tal, bland ett myller av vikar, sund och grund mot sjösidan och en mjuk, delvis skogsklädd strandlinje åt landsidan, där kronans breda kustlandsväg, Riksväg 4, slingrar sig fram, ett hundratal meter från stranden.

Från vägen har man ett par km fri utsikt över hamnen, som numera liknar ett liten insjö, samt över skärgården, med sina delvis skogsklädda holmar, varav endast den största, Magleholme, varit bebyggd i senare tid. Här har även funnits vacker ekskog, men åskan har härjat svårt bland dessa gamla jätteträd, vars kala knotiga stammar resa sig bland numera blandade lövskogar. På södra delen av Magleholme finns en ganska stor kyrkogård från kolerapestens tidevarv.

På holmarna, särskilt på Magleholme, fanns förr möjlighet att få arrendera goda kobeten på somrarna och det var en riktig idyll att få ro ut och mjölka ett par gånger om dagen, åtminstone när inte åskan var för svår, ty den hade en särskild förkärlek för holmarna.

Även andra holmar ha säkerligen haft betydelse i tidigare skeden. Å Skansholmen finnes tydliga spår av byggnadsverk. Tegelrester, järnföremål, formad sten mm talar om att här varit gammalt fäste, vilket ju även namnet bestyrker. Stenåldersmännen i Blekinge – stenhugarna – ha emellertid här, som annorstädes huserat vilt bland "gråsuggor" och fornlämningar.

Även vrakrester finnes. T.o.m på ganska grunt vatten ligger ett par fartyg halvt begravda i dyn och stora präktiga ekplankor ha tagits upp för ej så länge sedan.

Att Pukavik sedan urminnes tider varit en bemärkt och strategiskt viktig plats, både i krig och fred, kan man lätt förstå.

Här sammantrålade förbindelserna från städer och skogsbyggd, från inland och utland. Här möttes skogs- och slättbyggd med farbar landsväg och med havets färdvägar, som här fann en trygg och skyddad hamn. Den var ju visserligen inte så värst djup, endast omkring 3½ meter, men i gångna tider fullt tillräcklig, det visade den livliga trafiken, som ända in på vårt eget århundrade gav både glans och styrka åt samhället. Sommaren lång rådde här brådska och rörelse och det var ofta trångt om utrymmet både vid de tre lastagebryggorna och för de på svaj liggande fartygen. Ved-exporten till Köpenhamn, Bornholm och till Skånestäderna ombesörjdes väl till stor del av hemmafartyg, men även skutor från Simrishamn, Brantevik och Skillinge voro ständiga gäster här, år efter år, och då de alltid gingo i vinterläger här, räknades de nästan som hemmabor.

Veden var kanske den största export-artikeln. Den kom huvudsakligen från Jämshögs socken och uppköptes, lagrades och vidarebefordrades av tre, i all sämja konkurrerande grossister, som på sina bryggor samlade väldiga förråd, vilka inte alltid hann att utlastas för sommaren.

Det tog ganska lång tid för ett vedträ och det skulle hanteras många, många gånger innan det nådde sin slutliga bestämmelse.

Bara transporten från skogen till Pukavik var en omständlig procedur som för varje litet lass tog minst en dag i anspråk för körsven, dragare och åkdon. Små hjälplätt i skogen. Långa, krokiga, backiga vägar. Och alltid gnisslande och gnällde hjulen.

Det påstods att man använde sniglar till vagnsmörja och när det var torrt i luften var det ont om sniglar. Då gnällde hjulen: Dä ä långt te Vigena, dä ä långt te Vigena. Men när det sedan bar hemåt igen gick det ju lättare och då lät det så här: Nu har ja' vatt där, fallerallera, nu har ja' vatt där, fallerallera. Hjulen hoppades väl på bättre tillgång på sniglar nästa dag.

Pukavik, en gammal, betydelsefull hamnplats, handels och sjöfartsplats.
Numera betydelselös. Öde

Utlastningen till fartygen sköttes huvudsakligen av flinka kvinnohänder. Det var ett roligt arbete, som gick med skämt och glam och de klingande skratten hördes vida omkring.

Gatsten var den andra export-artikeln som satte sin prägel på Pukaviks hamn. Omkring sekelskiftet lastades här ut många tusen ton av denna tunga vara och det var märkvärdigt att inte kajer och bryggor sjönko i djupet av trycket från de hushöga stenstaplarna, som trots den livliga utskeppningen, inte syntes minska, vare sig i höjd eller omfång.

Stenen skeppades i regel på utländska kölar och om somrarna gästades hamnen av många tyska och holländska fartyg, mest mindre, tjalkar, koffar och galeaser, men även ångbåtar lastade här. Dessa senare kunde dock ej taga full last i den inre delen av hamnen, utan måste hala ut ett litet stycke, varigenom transporten blev längre och drygare för små-pråmarna, med thy åtföljande merförtjänster för transport-arbetarna –stenhuggarna, som kappades med att visa sin djärvhet och goda sjömannabedrifter genom att de lastade ner sina pråmar så att dessa förr eller senare sjönk på resan och lämnade sina befälhavare att flyta på årorna tills hjälp anlände. Visst vankades det utskällning på äkta svenska, men annars var sådana äventyr med roliga än farliga och de bara muntrade upp den ständigt växlande stämningen i hamnbilden.

Den mesta gatstenen köptes av tyskarna, men även Holland, Belgien och Frankrike köpte sten.

En annan export-artikel, som, under förra seklet skeppades över Pukavik, var ekbark.

Denna vara gick väl huvudsakligen till garverier i Norrland och Finland. Att den inte var av så ringa omfattning, visade de stora lagermagasin som funnos och jag har ofta beundrat de praktiska trögrep som användes att skyffla bark med. Den sista lasten jag minnes, intogs av en råsegelskonare, som gick till Uleåborg i Finland.

Importen var mera blygsam. Den gällde huvudsakligen kalk och salt, samt sporadiskt ekvirke till varvet.

Under tidigare skeden hade emellertid Holje Bruk, som det då hette, sin import av järnplåt och andra förnödenheter över Pukaviks hamn och därifrån med oxvagnar över de branta backarna, som hörde den tidens vägar till, dessa krokiga, slippriga och stundom snöfyllda stråten, som bara blevo sämre ju längre från Pukavik man kom. Det var arbete. Men det var samtidigt liv och rörelse.

Så får vi väl inte glömma hamnens viktigaste livskälla. Varvet.

Skeppsbyggeriet i Pukavik har gamla anor. Det kan ju med säkerhet spåras tillbaka till mitten av förra århundradet, men har nog i mindre skala existerat långt tidigare. (I Björkenäs-delen av viken ligger ett gammalt forntida fartyg halvt begravet i dyn på grunt vatten. Av detta vrak har stora präktiga ekplankor tagits upp för inte så länge sedan.)

När Carl Johansson i slutet av 1800-talet började bygga fartyg, kunde man väl knappast kalla arbetsplatsen för varv. Han åtog sig reparationer vid den gamla allmänningen "Norre nabb" som sedan urminnes tid var uttagen till torkplats för fiskegarn och här sträcktes sedermera kölen till hans först nybygge. Skonerten Axel, ett lite vackert fartyg om 37 netto (*oläslig fortsättning av raden i manuskriptet*).

Detta fartyg blev en god reklam för det nya "varvet". Dess beställare och redare var kapt. J Larsson Magleholme. Fartyget kom förvisso i rätta händer och blev en verklig prydnad för Pukaviks handelsflotta.

Beställningar på nybyggen började komma och det blev stundom brått på varvet. Men byggmästaren, som var en både kunnig och driftig man, hade den åsikten att allt arbete som skulle bli riktigt, måste göras för hand och något maskinellt fick inte förekomma på hans varv. Arbetet blev därför både tungt och senfärdigt. Han var själv en utomordentlig mästare i att hantera verktyg och arbetarna fingo givetvis träna upp sig i både handlag och skicklighet.

Man han ni regel med ett nybygge per år och 1899 byggdes två skonare – "Alma" och "Nordstjernen" – samtidigt.

Pukavik, en gammal, betydelsefull hamnplats, handels och sjöfartsplats.
Numera betydelselös. Öde

Byggmästare Johansson var en teoretiskt skolad man, men klarsynt och praktiskt erfaren. Han gjorde sina fartygsmodeller själv i lämplig skala, sågade sönder dem i tvärsektioner och gjorde ritningarna efter dessa, förstörade utslag och gjorde mallar i naturlig storlek, justerade med säker blick och prutade aldrig en hårsån på linjernas smidighet och skönhet. Han gick före i arbetet och tolererade inte någon som helst slarv.

Då han tidvis blev överhopad med beställningar och inte kunde ta emot alla, etablerade sig en arbetare och släkting till honom, Sven Johannesson som egen företagare och satte upp en stapelbädd ett par hundra meter söder om. Även här byggdes några fartyg, bl a 3-mast sk. "Klippon", "Hanna", "Kajsa" och "Sofia".

När skeppsbyggmästare Johansson i mitten av 1920-talet började närma sig den vedertagna pensionsåldern var han en hårt sliten man, som i över 40 års tid, med kraft och personlig insats lett sitt företag, oftast från solen uppgång till sena kvällen, i ur och skur, under bar himmel, under isande snöstormar och under glödande sol, samt ofta efter slutat dagsverke, hem-arbete med ritningar, kalkyler och beräkningar.

Hur många flytetyg i stort och smått som Johansson byggt, visste han väl knappast själv, men hundratalet förslår inte långt.

År 1926 överlät han varvet till en av sina forna elever, skeppstimmerman Albert Svensson, hjälpte honom i gång och bistod med råd och arbetshjälp.

Den svenssonska epoken har nyligen varit skildrad i denna tidning och det må bara erinras att han, i motsats till sin företrädare böjde sig för tidens krav och mekaniserade arbetet.

Han började sin verksamhet där en gång med att bl a dra slipstenen och fick alltså lära sig hur en slipsten ska dras.

När han slutade behövde man inte dra slipstenen. Den gick av sig själv, bara man gitte trycka på en knapp.

Pukavik.

Ingen enda namnbräda bär numera detta fordom så kända namn. För endast ett par månader sedan kunde man i denna tidning läsa om att det sista fartyget hade försvunnit från Pukaviks handelsflotta, som ända fram mot sekelskiftet 1899-1900, eller åren däromkring, uppgick till över tjugotalet.

Man minnes:

Skonerterna "Axel", "Solide", "Nore", "Emelie-Ellida", "Olga", "Bertha", "John", "Drott", "Pallasen", "Harald", "Silva", "Ludvig" och den sista "Berta", samt 3-mast-sk. "Falken".

Galeaserna: "Ludvig", "Maria", "DenFörste", "Hamina", "Vega", "Vesta"

Sluparna: "Carl XV", "Mathias".

Jakterna: "Linnea", "Neptunus", "Henrietta", "Hakomilla", "Hannina", "Carolina" Cecilia", m fl.

Vintertid var hamnen till trängsel fyllda med vinterliggare, först och främst hemmaflottan, men även fartyg från andra platser gingo i ide i denna billiga och lugna hamn, med dess möjligheter till reparationer. Det var en skog av master.

Vad man nu förgäves spanar efter är fartyg, rigg, segel, rusch, liv och rörelse. När man rusar landsvägen fram, ser man visserligen de stora varvsbyggnaderna. De tjänstgöra nu som skrotupplag. Sic transit ----.

J.S.