



Vårt Trelleborg

Nr 3 2009

En tidning från Trelleborgs kommun

Årgång 11

Hundra år på havet Kungsleden då och nu



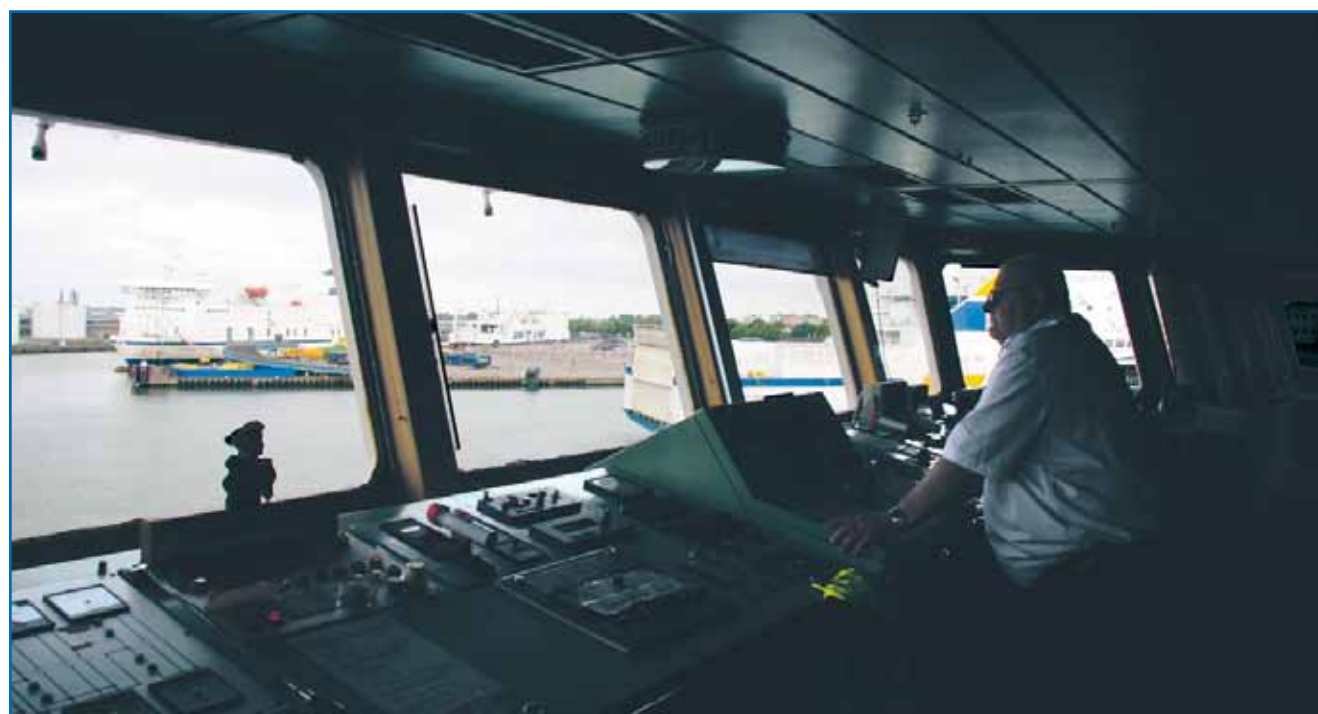
Så firas
Festen!

Sidan 3



Kungsleden
i årtal

Sidorna 4, 5 och 6



Färjorna
på linjen



Två världskrig, isvintrar, Järnridåns uppgång och fall. De senaste hundra åren har varit minst sagt dramatiska på södra Östersjön. När allt annat har förändrats har dock en sak bestått,

Kungsleden, färjetrafiken mellan Trelleborg och Sassnitz. Så gott som oavbrutet har färjorna plöjt de sextio sjömilerna mellan de båda hamnstäderna, dygnet runt, sju dagar i veckan, år ut

och år in. Läs om livet på Kungsleden 1909 och 2009.

Sidorna 5,6 och 7

Sidorna 8 och 9

LEDAREN

Medarbetare som trivs

För alla kommuner är ett av de främsta målen att ha en organisation med nöjda medarbetare. Inte som ett självändamål utan för att därigenom kunna ge en bättre service, utveckling och möjligheter åt kommuninnevånarna. Personalen är både nu och i framtiden och oberoende av konjunkturen den viktigaste nyckeln till en framgångsrik kommun.

Trelleborgs kommun har nu under två år 2008 – 2009 undersökt medarbetarnas attityder och inställning inom fyra huvudområden: Arbets-tillfredsställelse/Trivsel, Jämställdhet/Mångfald, Ledarskap och Medarbetar- och Organisationsutveckling. Vid förra årets undersökning svarade 57 % på undersökningen, ett resultat som visserligen ansågs statistiskt tillräckligt, men som inte kan anses fullgott. Stor skillnad och mycket glädjande nog så svarade hela 80 % på årets undersökning. Främsta orsakerna till detta torde vara att arbetsgivare och fack på ett positivt sätt gemensamt engagerat sig för att höja svarsfrekvensen, men sannolikt också för att undersökningen denna gången skett helt via den vanliga

posten och inte som förra året i stor utsträckning via datorerna.

Med en så hög svarsfrekvens känns det ännu mer glädjande att kunna konstatera att det s k NöjdMedarbetarIndexet (hur många procent som svarat med de högsta betygen 4 - 5 på en femgradig skala) hamnade så högt som på 80. Förra året låg resultatet på 73 en siffra som redan då ansågs bra. Företaget som utfört undersökningen åt kommunen anser att årets index ligger på en nivå som är mycket ovanlig i så här stora organisationer - mer än 3000 anställda – och är mycket bra.

Självklart varierar resultatet något mellan olika förvaltningar men generellt gäller att samtliga höjt sina resultat, vilket tyder på ett utbrett och framgångsrikt förbättringsarbete, och kanske allra mest glädjande av allt, att vid en genomgång av varje enskild fråga, så pekar dessa på en generellt ökad arbetstrivsel. Hela 93 procent av kommunens anställda avger något av de två högsta betygen som svar på frågan om man trivs med sitt arbete. Det här måste kännas väldigt stimulerande för kommunens politiker i arbetsgivarrollen och inte



minst för alla de chefer och arbetsledare på olika nivåer inom organisationen som arbetar med ledarskaps- och personalfrågor.

Även om resultatet av undersökningen således är mycket bra så gäller det att inte slå sig till ro framöver utan att bibehålla den höga nivån och framför allt förbättra de enskilda frågor och punkter som uppvisar något mindre andel nöjda. Chefernas arbete med att delegera ansvar och befogenheter och ge medarbetarna tydlig återkoppling på utfört arbete bör ytterligare förbättras, när det gäller antalet utvecklingssamtal går det att nå ytterligare en bit, liksom att frågor om jämställdhet och mångfald är ständiga utvecklingsområden.

Om personalen är nöjd med sin arbetssituation och känner att man kan vara med och påverka verksamheten så leder detta till att man kan utföra ett bättre arbete och ge en bättre service åt kommunens invånare. Det är emellertid viktigt att detta förhållande följs upp parallellt genom motsvarande undersökningar och enkäter till medborgarna – ett arbete som redan påbörjats - så att man konstaterar hur uppfattningen och upplevelsen av kommunens service verkligen är. Allas vår gemensamma ambition är att genom ett sådant förbättringsarbete ytterligare utveckla Trelleborgs kommun.

En riktigt skön sommar åt alla önskar

Rutger Persson
Kommundirektör

Må bättre ger guldkant på seniortillvaron

Att titta i ett fotoalbum, dansa en svängom, ägna en stund åt sittgympa eller sjunga en sång. Det är inga stora saker som ska till för att sätta guldkant på tillvaron på äldre dagar. Tio minuters extra omsorg kan göra stor skillnad för den som är gammal. Det är filosofin bakom aktivitetsprojektet Må bättre som just nu pågår i Trelleborgs kommun.

– Vi har två uppdrag, berättar Karin Sjöquist, projektledare för Må bättre som finansieras via statliga stimulansmedel. Dels handlar det om att bryta isoleringen för de äldre som bor kvar hemma, dels att informera och entusiasmera personalen på kommunens äldreboenden så att de

kan öka det sociala innehållet för de boende.

Häromdagen träffades personal från en lång rad av Trelleborgs särskilda boenden till en nätverksträff på Akka. Det var den tredje i en serie på fem.

– Vi vill inspirera och berätta om vikten av meningsfullt socialt innehåll i vardagen för de äldre, säger Karin Sjöquist. Projektet består av sju medarbetare som representerar olika yrkeskategorier.

Att bli gammal kan innebära att bli isolerad. Orken tryter, möjligheten att själv ta sig utanför hemmet blir begränsad, jämnåriga går bort och anhöriga kanske bor på annat håll. Ibland sviker också minnet.

Gänget bakom Må bättre arbetar på ett brett fält. Förutom direkt mot personalen

på de särskilda boendena i kommunen, så försöker man även att nå de som bor i det egna hemmet och känner sig ensamma. Budskapet sprids via vårdcentraler, bibliotek, apotek, dagcentraler och föreningsliv. Alla som är över 65 år är välkomna att delta. Under hembesöket resonerar personalen från Må bättre och den gamla kring vilka aktiviteter eller nya kontakter som kan vara av intresse.

På de kommunala äldreboendena finns aktivitetsansvarig personal som har som en av sina uppgifter att på olika sätt sätta guldkant på vardagen för de boende. Sätten är många, en del blir glada över att få drömma sig tillbaka med hjälp av gamla bilder, en annan vill lyssna på musik från sin barndom

medan en tredje gärna pysslar om sina krukväxter.

– Det handlar om att fånga stunden, som en av deltagarna på nätverksträffen uttrycker det. Det går inte att schemalägga att idag ska vi göra si eller så, det handlar om att gripa ögonblicket när det infinner sig.

– Det är glädjande att konstatera att det görs så mycket för de äldre på våra boenden, säger Lena Volleweider. Man kan göra så mycket på bara tio minuter. Det handlar om bemötande och samspel.

Att kommunicera med dementa personer kräver kunskap, kunskap som personalen får på olika sätt. Det kan handla om hur man tolkar ansiktsuttryck och kroppsspråk och hur man är i sitt tilltal till den sjuke.

Vårt Trelleborg

Trelleborgs kommun
Algatan 13
231 83 Trelleborg
Telefon: 0410-73 30 00

E-post: trelleborgs.kommun@trelleborg.se
Hemsida: www.trelleborg.se

Vårt Trelleborg ges ut av Trelleborgs kommun fem gånger per år och distribueras till alla hushåll i Trelleborgs kommun.

Upplaga: 20 000 ex

Ansvarig utgivare:
Kommundirektör
Rutger Persson
Telefon: 0410-73 31 11
E-post: rutger.persson@trelleborg.se

Redaktör:
Informationschef
Ingrid Wall, 0410-73 31 31

Grafik & layout:
Infomaster
Susanne Nilsson

Tryck:
JMS, Vellinge

Internet:
Vårt Trelleborg kan även läsas på kommunens hemsida på adressen www.trelleborg.se/vt.

Frågor:
Om du har frågor om innehållet eller inte har fått ditt exemplar av Vårt Trelleborg kontakta:
Telefon: 0410-73 31 31
E-post: tidning@trelleborg.se

Allt innehåll i tidningen omfattas av gällande upphovsrättslagstiftning.

– Ofta är det små saker som gör skillnad.

Under hösten fortsätter nätverksträffarna för personalen som får tillfälle att prata med kollegor på andra boenden, tipsa varandra och diskutera utifrån konstruerade fall. Hur ska vi göra för att följa socialtjänstlagens paragraf "Socialnämnden ska verka för att äldre människor får möjlighet att leva och bo självständigt under trygga förhållanden och ha en aktiv och meningsfull tillvaro i gemenskap med andra."

Vill du veta mer? Kontakta Jeanette Bengtsson telefon 0708-817926 eller Helen Carlstöm telefon 0708-817970.

Fest i dagarna tre!

Kungsledens jubileum tar sin början den 3 juli, fortsätter den fjärde och kulminerar själva födelsedagen den 6 juli.

Så här ser programmet ut:

Fredag 3 juli

15:00 Sundays Down. Centralstationen

17:00 Anywhere but here, Centralstationen

19:00 Jetset, Centralstationen

21:00 EMD på utescenen framför stationshuset

22:30 - 01.00 Disco, DJ Rico och percussions

15:00 - 01:00 Mat- och Dryckesservering ute och inne

15:00 - 21:00 Tivoli vid f.d. P-hus vid Hamngatan

Bussrundturer i hamnen hela dagen



Foto: Magnus Ragnvid

Lördag 4 juli

11:00 Barnunderhållning/Britta&Mälitta, Centralstationen

13:00 Barnunderhållning/Britta&Mälitta, Centralstationen

15:00 Plattänzer, Centralstationen

16:00 Jazzband Lounge, Centralstationen

17:00 Juke Boys i Centralstationen

20:00 Alcazar på utescenen framför stationshuset

22:00- 01.00 Dansband/Date i Centralstationen

11:00 - 01:00 Mat- och Dryckesservering ute och inne

11:00 - 20:00 Tivoli vid f.d. P-hus vid Hamngatan

Måndag 6 juli

12:30 Ankomst färjan, samling Ångkvarnen

13:00 Avtäckning Falkmantavlan i Ångkvarnen

13:20 Ceremoni utanför Ångkvarnen

17:30 Ombordstigning för färjegäster

17:45 Färjan avgår

11:00 - 18:00 Tivoli vid f.d. P-hus

12:00 - 18:00 Topptälsaktiviteter utanför Ångkvarnen

13:00 - 18:00 Öppet på: Museet, Axel Ebbes konsthall, Biblioteket, Sjöfartsmuseet, Garvaregården, Trelleborg, Borgquistska hattmuseet, Utställningar, film och poststämpel i Malmrossalen Stadsrundturer. Bussrundturer i hamnen.

Med reservation för eventuella ändringar!

Sassnitz firar också!

Också på den tyska sidan kommer Kungsleden att firas rejält, med böcker, utställningar och två (!) hamnfester!

Den 3 juli visas en specialutställning i entrébyggnaden i färjehamnen i Sassnitz-Mukran. Den 4 och 5 juli är det dags för Sail Sassnitz 2009, också detta i den nya hamnen i Mukran. Då blir det seglingar i Kingsline Cup, kulturprogram av olika slag med maritima förtecken, sjöräddningsövningar, rundturer längs kusten, helikopterflygning, hamnparty, fyrverkeri och mycket mer.

Den 5 juli öppnar en specialutställning i den gamla färjeterminalen i gamla hamnen i Sassnitz som nu fått namnet Glasstationen. Ett specialpostkontor inrättas ombord på Hjorten, ett fartyg som byggts efter modell av de gamla postsegelfartygen.

Den 6 juli, själva födelsedagen, avgår m/s Sassnitz enligt tidtabell 07.45 från Sassnitz-Mukran men gör en avstickare in om den gamla Stadthafen i Sassnitz klockan 8. Sedan

Mukran togs i bruk 1998 används inte längre den gamla hamnen och stora delar av terminalanläggningen är nermonterad.

Gästerna på specialturen anländer till Trelleborg klockan 12, där en del kommer att delta i det speciella festprogrammet som äger rum i och utanför Ångkvarnen.

Den 10 till 12 juli firas hundraårsringen i gamla Stadthafen i Sassnitz med Rügener Hafentage, Rügens hamndagar. Det blir underhållning från två scener, festival med körer som sjunger sjömansmusik, shanties, drakbåtstävlingar, marknad, möjlighet att besöka och åka med stora segelfartyg och ångisbrytare, rundfart med helikopter och ett stort fyrverkeri som fått namnet "Pir i flammor".

Den elfte juli ges det också en festkonsert i Glasstationen med symfoniorkestern från musikskolan i Berlin Dahlem, en trippelkonsert för violin, violincello och piano med verk av Ludvig von Beethoven och scener ur Bizets Carmen.

Med reservation för eventuella ändringar!

Ta bussen från festen!

Låt bilen stå hemma under hamnfesten. Skånetrafiken satsar på extra trafik under fredagen och lördagen. Linje 190, österut mot Skateholm, har ordinarie avgång klockan 01, med hållplats just utanför festområdet på Järnvägsgatan.

- Dessutom sätter vi in extra stadsbussar som kommer att avgå klockan 01 när festligheterna är slut. Bussarna kommer att gå mot Albäck, Högalid och Fagerängen, säger Mats Ohlsson som är ansvarig för Trelleborgstrafiken.

- Stadsbussarna kommer att avgå från Järnvägsgatan.

Läs mer om jubileet!

Det finns mycket att berätta om Kungsledens 100-åriga tillvaro. Vill du veta mer så besök www.trelleborg.se/kungsleden. Här finns information om såväl historiska händelser som ett uppdaterat program. Bilder och annat från festligheterna kommer kontinuerligt att publiceras här.

Föreningen Gamla Trelleborg ger lagom till jubileet ut en bok som berättar om leden. Boken heter Kungsleden 100 år, bilder och berättelser under hundra år. Boken säljs dels direkt till medlemmarna, dels i festområdet under jubileet.

Ta en tur till toppen!

58 meter - lika högt som gamla Vattentornet på Stortorget - är det pariserhjul som kommer att ställas upp på parkeringsplatsen där p-huset tidigare låg. Det gigantiska hjulet är Europas största och transporteras till Trelleborg på tre olika färjeöverfarter. Det ryms nämligen inte på en eller två...

Utsikten över havet och slätten kan antas vara enastående. Mycket högre kan man inte komma i Trelleborg!

1995 besöktes Palmfestivalen av ett jättelikt pariserhjul. De som missade chansen då får nu en ny chans.

Föreningarna firar flitigt

Flera av Trelleborgs föreningar deltar i firandet av Kungsleden. Stiftelsen Ringströms Museum för Filateli, Trelleborgs Sjöfartsmuseum, Trelleborgs Vykortsklubb, Trelleborgs Filatelistklubb, Vänskapsföreningen Sverige-Tyskland och Föreningen Gamla Trelleborg medverkar i och utanför Ångkvarnen och Centralstationen med utställningar av olika slag. På Garvaregården visas en utställning som är arrangerad av Per Grönlund. Där kommer också en skalenligt modell av hamnområdet att visas upp. Bakom denna står Jan "Älgen" Svensson.

Kungsleden i siffror

När linjen var ung var det främst järnvägsvagnar och passagerare som färdades på Kungsleden. Efter första världskriget ökade godstransporterna på järnväg och efter andra världskriget kom lastbilen att bli allt vanligare. Idag dominerar gummihjulstrafiken. Sedan Berlinmurens fall har passagerartrafiken ökat kraftigt.

1910

71 000 passagerare
72 000 ton gods

1920

97 000 passagerare
208 000 ton gods

1930

165 000 passagerare
239 000 ton gods

1940

284 000 passagerare
525 000 ton gods

1950

18 000 passagerare
446 000 ton gods
272 motorfordon

1960

169 000 passagerare
862 000 ton gods
8 122 motorfordon

1970

231 000 passagerare
2 225 000 ton gods
6 300 lastbilar
32 100 personbilar

1980

278 000 personbilar
3 380 700 ton gods
27 570 lastbilar
50 249 personbilar

1990

957 458 passagerare
4 219 190 ton gods
39 716 lastbilar
128 296 personbilar

1995

875 000 passagerare
4 187 231 ton gods
47 216 lastbilar
160 000 personbilar

2008

687 000 passagerare
1 675 personvagnar järnväg
54 400 järnvägsvagnar gods
38 500 lastbilar
170 000 personbilar
2 100 bussar
1 706 318 ton gods

Fotnot:

I början av 1990-talet startades trafik till Rostock.

Kungsleden 1908-1924

1908

4 mars. Riksdagen beslutar att anslå pengar att bygga två färjor och färjelägen i Trelleborg.

1909

6 juli. Kungsleden invigs av kung Gustav och kejsar Wilhelm.

7 juli. Första ordinarie turen med s/s Drottningen.

1910

Systerfartyget Konung Gustav V sätts i trafik.

1914-1918

Första världskriget. De svenska färjorna upprätthåller trafiken medan de tyska gör krigstjänst

1915-1918

Omfattande krigsfångeutväxling via Trelleborg-Sassnitz. Totalt utväxlas 63 463 soldater, majoriteten var ryssar.

1917

Vladimir Iljitj Lenin passerar Trelleborg i en plomberad vagn på väg hem till Ryssland för att göra revolution.

1919

Järnvägstjänstemannen Louis Hannell från Fjärdingslöv grundar Nordisk Transport & spedition, Sveriges första speditiöföretag. Hans affärsidé är att samlasta varor från olika kunder till hela järnvägsvagnar.

Många tyska och österrikiska krigsbarn kommer via Kungsleden till Sverige för att under kortare eller längre tid bo i fosterhem.

Insamling av mat till svältande i Wien organiseras, nio fullastade järnvägsvagnar skeppas ut med färjan i december.

1920-talet

Samvetslösa affärsmän tjänar pengar på den ekonomiska krisen i Tyskland. Uppemot 300 passagerare per tur åker över med färjan för att ägna sig åt "valutaschweinerei".

1924

Isvallarna utanför hamnen är åtta meter höga och för första gången sedan starten 25 år tidigare går det inte att angöra hamnen utan isbrytarhjälp.

Det började med en brygga för export av brännvin...

Ekstockar, drakhövdade vikingaskepp, Hansakoggar, segelfartyg och jättefärjor. I årtusenden har farkoster av olika slag sökt sig till den plats som så småningom skulle få namnet Trelleborg. Vägen över havet förenade människor och främjade handel, då som nu.

I år firar Kungsleden 100 år. Det har gått ett sekel sedan svenske kung Gustav V och tyske kejsaren Wilhelm II invigde förbindelsen mellan de två östersjöstäderna Trelleborg och Sassnitz. Under hundra år, med få avbrott, har färjorna plöjt Östersjöns vågor, trotsande stormar, is och två världskrig.

Kanske kan man säga att den första grundstenen till Kungsleden lades när en kunglig resolution i mars 1823 tillkännagav att en lots skulle placeras i byn. Två månader senare tillträdde mästerlotsen Bentin sin tjänst. Behovet av lots hade ökat eftersom det börjades Söderslätt producerade spannmål, andra jordbruksprodukter och brännvin som skeppades ut via Trelleborg. Omvänt behövde trelleborgarna trävaror.

Det var de stora jordägarnas intresse att kunna skeppa ut sina varor som låg bakom bildandet av Hamnbyggnadsaktiebolaget i Trelleborg 1861. Den drivande kraften bakom detta var greven Corfitz Beck-Friis på Börtingekloster. I mars 1862 fick företaget kunglig stadfästelse. Den 20 september samma år seglade Malmrosfamiljens vedskuta "Njord" in i den nya hamnen.

Redan från starten var intresset bland traktens lantbrukare stort och 1865 hade bolaget byggt en hamn bestående av två pirar av sten och en större lastbrygga av trä. Inlopp och hamnbassängen var muddrade till ett djup av första åtta, sedan elva fot.

När Trelleborg återfått sina stadsrättigheter 1867 fördes förhandlingar mellan bolaget och staden att ta över hamnen.

Att skapa en direktförbindelse mellan Sverige och Tyskland var av stort intresse, och eftersom den

nya hamnen i Trelleborg så gott som alltid var isfri, så borgade detta för att förbindelsen skulle kunna fungera året runt. På den tyska sidan hade järnvägen Bergen-Crampas-Sassnitz blivit klar 1891 och nu kunde man färdas direkt till Berlin utan att byta tåg. På den svenska sidan fanns järnväg mellan Trelleborg och Lund sedan 1875.

Den första maj 1897 invigdes postångarrutten mellan Trelleborg och Sassnitz.

I början reste cirka 20 000 passagerare årligen via Trelleborg-Sassnitz, en siffra som steg till det dubbla de sista åren innan tåg färjorna tog över 1909. Mer än 90 procent av Sveriges utrikespost gick med båtarna mellan Trelleborg och Sassnitz. Godsmängden var dock liten, fartyget saknade lastutrymmen.

Framgångarna med postångartrafiken bäddade för nästa steg i utvecklingen, tåg färjor. Redan 1898 beställde regeringen en utredning om en ångfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Sassnitz. Denna blev färdig först 1903 och konstaterade att en daglig förbindelse mellan de båda Östersjöhamnarna var nödvändig. 1906 var det dags för en ny utredning, och historien upprepade sig – grannstäder på ömse sidor havet vädrade morgonluft och ville vara med i leken.

Till sist konstaterades dock återigen, Trelleborg och Sassnitz var de bästa alternativen. 1907 startade överläggningar med tyskarna i frågan och den 4 mars 1908 beslöt riksdagen att anslå medel för att bygga två färjor och för att anlägga färjelägen i Trelleborg.

Besluten mottogs med stor glädje i Trelleborg. Flaggor hissades och stadens ledande personer samlades på Stadshotellet. Stadsfullmäktiges vice ordförande Frans Malmros erinrade i ett tal om dagens betydelse för staden och utbringade ett leve för Sveriges regering och riksdag.

Så här berättar Trelleborgs Tidningens gulnade tidningssidor om händelsen:

"Ångfärjefrågan löst – feststämning i Trelleborg.

Båda kamrarna biföllo i onsdags, den 4 mars, statsutskottets enhälliga tillstyrkan av k. m:ts propositioner beträffande anordnande af en ångfärjeförbindelse Trelleborg-Sassnitz samt inlösen af jernvägen Malmö-Kontinenten.

Då telegrafan i onsdags e.m. strax före kl 2 bragte hit underrättelsen, att ångfärjefrågan blifvit i riksdagen på ett för Trelleborg lyckligt sätt och det glada budskapet genom Trelleborg Tidningens extrablad blifvit känt i hela staden, klädde samhället sig som genom en tyst öfverens-

kommelse i rik flaggskrud.

Vid 9-tiden på kvällen samlades öfver ett 80-tal representanter för skilda samhällsklasser till en kollation å Stadshotellet, vid hvilken gemensam supé intogs under angenäm stämning.

Stadens nya ångfärjor för linjen Trelleborg-Sassnitz komma att byggas, den ena vid Lindholmens varf, Göteborg, för en kostnad av 2 295 000 kr, den andra af Messrs Swan, Hunter & Wigham Richardson Ltd, Newcastle upon Tyne, hvars anbud slutar på 102 950 pounds eller 1 873 690 kr. Sammanlagda kostnader för de båda svenska färjorna blir således 4 168 690 kr.

Till entreprenör att utföra de tvenne ångfärjelägena i Trelleborgs hamn har järnvägsstyrelsen antagit firman A P Gunnarsson & Co, hvars anbud löd å 430 000 kr.

De omfattande hamnarbetena staden åtagit sig med anledning af inrättandet af ångfärjeförbindelsen ha af stadsfullmäktige uppdragits åt N C Monberg, Köpenhamn, som inlämnat det lägsta anbudet, slutande på 710 000 respektive 718 000 kr.

Inseglingsrännan skall fördjupas och breddas, hamnen yttre del fördjupas och vestra hamnarmens yttre del flyttas".

Ingrid Wall



15 000 trelleborgare hälsade kung och kejsare välkomna



6 juli 1909.

Få datum har haft större betydelse för Trelleborg än denna sommardag för hundra år sedan. Såväl kung som kejsare och 15 000 trelleborgare fanns på plats för att inviga stadens – kanske rentav Sveriges – nya stolthet, tågfarjelinjen mellan de båda Östersjöstäderna Trelleborg och Sassnitz.

Redan på måndagskvällen den 5 juli ångade det kungliga extratåget in i banhallen på Trelleborg nedre. På perrongen trängdes nyfikna trelleborgare tillsammans med borgmästaren, stadsfullmäktiges ordförande, höga sjöofficerare och andra prominenta personer. I kungens följe fanns bland andra statsminister Lindman och utrikesminister Taube. Följet tog sig genom folkmassan längs kajen till pansarbåten "Oscar II". När kungen blev ombord hälsades han med fyra leverop och musik följt av den kungliga salutens 21 kanonskott från örlogsfartygen på redan.

Redan vid femtiden på morgonen avgick "Oscar II" med sin kungliga last mot Sassnitz, eskorterad av pansarbåtarna "Manligheten" och "Tapperheten" samt torpedkryssaren "Claes Ugglå". I

Sassnitz väntade kejsaren ombord på sin kryssare "Hohenzollern" och innan omfattande invigningsceremonierna tog vid så gjorde de båda majestäterna artighetsvisiter hos varandra. Efter fartygsbesök och frukost startade överfarten mot Trelleborg vid halv tre på eftermiddagen.

I Trelleborg var stämningen exalterad. Redan vid 18-tiden hade stora människomassor samlats. Tidningarna rapporterar om 15 000 människor som trängdes i hamnområdet. På hamnbron samlades de speciellt inbjudna gästerna och spanade ut mot horisonten. Så äntligen - vid 19-tiden kom ångfärjan "Drottning Victoria" in genom pirarmarna. Strax därefter kom den tyska "Deutschland" och gästerna från de båda fartygen samlades i den speciella invigningspaviljongen.

Kungen kom med sin uppvaltning i en ångslup över den östra hamnbassängen bort till hamnbron där han togs emot av borgmästare von Geijer och vice häradshövding Malmros. Kungen hälsade på gästerna och inspekterade hederskompaniet från Södra Skånes Infanteriregemente.

"Under tiden överlämnades ordenstecken till de representanter för staden, som hugnats med dessa utmärkelser" rapporterar Trelleborgs Tidningen.

En stund senare kom den tyske kejsaren till hamnbron; "Här mottogs kejsaren, som tydligen var han i sitt bästa solskenslynne, af konungen, hvarefter de båda monarkerna gingo längs fronten af hederskompaniet. God dag gossar! utropade kejsaren på go svenska helt gemytligt."

Också här blev de ceremonier av olika slag innan kejsaren, kungen och fyrtio inbjudna gäster åt middag ombord på "Oscar II". Mindre prominenta gäster åt middag ombord på Drottning Victoria där man smyckat vagnsdäcket till middagslokal.

Efter maten åkte sedan kungligheterna och deras uppvaltning tillsammans med tåg till Malmö där kejsar Wilhelm blev ombord på "Hohenzollern" som väntade på Malmö redd.

Förutom den kungliga glansen kunde trelleborgare och tillresta njuta av musik från Skånska Dragonregementets musikkår i Stadsparken, och på kvällen sköts ett tjugigt fyrverkeri av från den östra pirarmen. Att det började regna framåt kvällen var ing-

enting som bekymrade de festande besökarna, flertalet stannade kvar för att vinka av det kungliga taget.

Att den 6 juli var en stor dag uppmärksammades också i Stockholm, där Dagens Nyheter publicerades följande dagsvers med anledning av att Verner von Heidenstam fyllde 50 år och Sverige fick en tågfarjelinje till Tyskland:

"Två rykten fördes i går till torgs hr Heidenstams och Trelleborgs två rykten, som ej göra svensken sorg; ty oupphörligen håller man fram den svenska färgen hos Heidenstam, den svenska färjan hos Trelleborg."

Dagen därpå, den 7 juli, började vardagen för Drottning Victoria, färjan som mer än någon annan kom att bli symbol för Kungsleden. I nära sextio år gjorde hon tjänst på Östersjön. Än idag talar många varmt om den vackra vita färjan med sina karakteristiska skorstenar, Drottningen som hon kom att kallas, har för alltid seglat in i en plats i trelleborgarnas hjärtan, trots att det i år gått ett helt sekel sedan hon sattes i trafik.

Ingrid Wall

Foton: Trelleborgs Museum

Kungsleden 1929-1942

1929

Svenskbyborna kommer med färjan till Trelleborg. 900 personer har utvandrat från Ukraina till sina förfäders hemland Sverige. De möts av en stor människomassa, däribland prins Carl och prinsessan Margaretha.

1931

Den isbrytande färjan Starke tas i trafik.

1936

Berlinolympiaden lockar mängder av resenärer till Kungsleden. Extraturer och extratåg behövs för att klara anstormningen.

1939

1 september. Klockan 06.45 på morgonen den första september kommer ett telegram till Trelleborgs färjestation från kapten Tesenfitz ombord Deutschland. Det löd – Deutschland trifft nicht ein – Deutschland ankommer inte. Fartyget hade likt alla andra tyska fartyg i Östersjön fått telegram att återvända till tyska hamnar och strax innan Trelleborg hade den tyska färjan vänt åter mot hemlandet som just invaderat Polen.

1940

Drottningen fryser fast i packisen utanför Arkona tillsammans med Starke. När provianten tagit slut, flögs mat och andra förnödenheter ut till fartyget med en Junker, JU 52. Till slut lyckades det dock den svenska statsbrytaren Ymer att få loss de båda färjorna och lotsa dem till Sassnitz hamn.

1942

Starke minsprängs utanför Rügen och flera järnvägsagnar spårar ur. Ombord finns 44 mans besättning samt tio personer i restaurangpersonalen. Flertalet räddar sig över till isbrytaren Oden och Kungen, men en grupp frivilliga stannar kvar för att försöka rädda färjan. För att hålla fartyget flytande dumpas sex järnvägsagnar över bord. En tankvagn lastad med bensin springer läck, bensinen sprider sig över isen och fattade eld. Lågorna slår upp mot Starkes skrov. Färjan går inte att rädda, nio timmar efter minsprängningen sjunker hon. Starke bärgades i april 1943.

Kungsleden 1945-1998

1945

Förintelselägren i Tyskland och Polen öppnas, utmärklade och knappt vid liv kommer tusentals överlevande till Trelleborg.

Tyska trupper kommer i tåg från Norge och i väntan på att skeppas över till hemlandet får soldaterna bo i tältläger vid färjestationen.

Eftersom Sassnitz hamn bombats sönder under slutet av kriget, trafikerar Drottningen Gdansk i Polen, senare också Gdynia och Odraport. Färjan skeppar järnvägsvagnar till Polen och kol därifrån. Kungen seglar under en tid till Warnemünde.

1949

Tyskland delas officiellt i Västtyskland, BRD, och Östtyskland, DDR. Under Berlinblockaden 1948-1949. är det bara via Trelleborg-Sassnitz och Gedser-Warnemünde som man kan ta sig till och från Berlin med tåg och bil.

1952

Drottningen går på grund utanför Sassnitz. Tre bogserbåtar försöker dra loss henne men det tar nästan en vecka innan fartyget är flott. När "Drottningen" gjorde comeback i september samma år hade hon byggts om till bilfärja. Sommaren därpå börjar hon trafikera Travemünde.

1958

m/s Trelleborg tas i trafik, den första färjan som byggts efter kriget.

1959

f/s Sassnitz tas i trafik. De båda nya färjorna och Drottningen möts vid Rügen för att fira Kungsledens 50 år.

1968

Kungen och Drottningen lämnar Trelleborg för sista gången för att huggas upp.

1982

Nya m/s Trelleborg i trafik.

1989

Berlinmuren faller, Järnridån rivs ner. Äntligen kan östtyskarna resa med färjan till Trelleborg och det dröjer inte många dagar innan gatorna är fyllda med tyska besökare.

1998

Trafiken flyttas från Stadthafen till Mukran.

m/s Trelleborg gör fem varv runt jorden över Östersjön – varje år!



Foto: Ingrid Wall

Olle Sundin har varit skeppare på Trelleborg i många år och kan varena våg på vägen mellan Trelleborg och Sassnitz.

Sakta glider den stora färjan från kajen i Trelleborg. På bryggan ger kapten Olle Sundin order, order som vant åtföljs av styrman och rorgångare. m/s Trelleborg stävar ut på ytterligare en resa till Sassnitz, en i en oändlig rad av färjeturer som i 100 år gjorts mellan de båda östersjöstäderna.

Världen har förändrats dramatiskt under det sekel som gått sedan Kungsleden invigdes 1909, men färjornas eviga lunk är densamma. Fem gånger per dygn lämnar m/s Trelleborg sin hemmahamn eller Sassnitz för att utgöra en del i den flytande bron över Östersjön.

Klockan är en kvart före åtta denna måndagsmorgon. Solen kämpar för att ta sig genom dimslöjorna. I Trelleborgs hamn är det som vanligt full aktivitet. Färjor kommer och går. Ute på redan väntar m/s Mecklenburg-

Vorpommern. Arbeten i det nya färjeläget gör att hon får tillbringa förmiddagen ett stycke från land.

Olle Sundin gör som så många gånger förr. Rutinerna sitter i ryggmärgen. Olle har varit med länge. Om något år har han varit till sjöss i ett halvt sekel, han var bara femton när han mönstrade ut första gången. Även om han sett alla de sju världshaven trivs han bra hemma i Östersjön. Sällan har han stannat så länge ombord i ett och samma fartyg som Trelleborg.

- Framför oss har vi 62 sjömil till Sassnitz/Mukran, säger Olle medan han gör sig redo att säga god morgon till passagerarna på ett 20-tal olika språk. För säkerhets skull har han en fuskklapp, men han börjar kunna uttrycken vid det här laget.

En sjömil, eller nautisk mil som är den riktiga benämningen, är liktydigt med

1 852 meter. Det gör avståndet mellan de båda hamnarna till 114 824 meter eller nära 11,5 mil. Fem turer per dygn blir 57,5 mil, på ett år färdas fartyget närmare 21 000 mil eller drygt fem varv runt jorden! Och det utan att lämna Östersjön...

m/s Trelleborg är det nionde svenska fartyget som under längre tid seglat på Kungsleden under de hundra år som gått. Det har hunnit gå 27 år sedan hon sattes i trafik. Under sina år på linjen har hon hunnit med vid pass 50 000 turer över Östersjön, ett rekord som antagligen bara slås av föregångarna Drottningen och Kungen som gjorde tjänst på Kungsleden i nära sextio år!

Trelleborg har hunnit en bit ut på Östersjön. Havet ligger blankt och i matsalen trängs passagerarna kring frukostbuffén. Det märks att det är konfirmation, student och midsommar som stun-

dar, stora bagagekärror är än så länge tomma, men ska så småningom fyllas med flak och kartonger. I takt med att den danska kronan blivit allt mera värd än den svenska, har intresset åter ökat för att tura till Tyskland och fylla på förråden.

- Några järnvägsvagnar har vi inte med oss idag, varken ut eller hem, konstaterar skepparen, De sämre tiderna märks här. Men passagerartrafiken på järnväg har ökat, det verkar som om allt fler upptäcker tjusningen med att åka på räls ut i Europa. Och nu i maj har vi haft bra beläggning på personbilar och lastbilar.

Solen lyser på Rügens kritklippor när Trelleborg närmar sig hamnen i Mukran. Sedan elva år tillbaka är det den ryskbyggda hamnen som utgör den tyska angringen, gamla stadshamnen i Sassnitz seglar man förbi.

Den gamla hamnen rymmer många minnen, både goda och onda. Besättningsmännen kan vittna om känslan att dag ut och dag in se hur Sassnitzborna stod uppe på backen och titta ner på fartygen som kom och gick, utan en möjlighet att få åka med. Ilskna schäferhundar och kraftigt beväpnade Vo-Pos skyddade arbetarparadiset. När muren föll den 9

november 1989 dröjde det inte många timmar innan de första DDR-medborgarna lämnade sitt grå Sassnitz för att för första gången inte bara i tanken få resa med färjan över till Trelleborg.

Före tolv år Trelleborg på plats i läget i Mukran, snart börjar bilarna rulla av. Lastbilar och personbilar i en strid ström töms ur färjans buk, för att snart ersättas av

nya. Järnvägsdäcket får hysa lastbilar i brist på vagnar, och snart fylls färjan ånyo av konferensgäster, bilresenärer och lastbilschaufförer. Tunga kärror baxas ombord, lastade med drycker. Andra har försett sig med samma vara i shopen ombord och bär på tunga plastkassar med klirrande innehåll.

Några timmar senare lägger Trelleborg åter till i sin

hemmahamn för ytterligare ett kort uppehåll för lastning och lossning. Några besättningsmän går av, andra kommer på, nu väntar en veckas ledighet respektive tjänst ombord. Trelleborg gör sig redo för ännu en resa över Östersjön, över samma vågor som hon och hennes företrädare seglat på i hundra år.

Ingrid Wall

Fler fartyg som seglat på Kungsleden

s/s Starke. Byggt 1931 i Kiel och i Göteborg, för att kunna gå i is. 94 meter, efter ombyggnad 111,55 meter. 230 respektive 260 meter spår. Starke minsprängdes 1942 och låg på havets djup nära ett år. Skrotades 1972.

m/s Trelleborg (1). Levererades 1958, byggd i Helsingör. 138,38 meter, 403 meter spår. Såldes 1977 till Grekland som Homeros. Omdöpt till Nissos Kypros. Högs upp i Indien 2003.

f/s Sassnitz. 1959, byggd i Rostock. 137,50 meter, 381 meter spår. Såld till Malta 1986, som Silver Paloma. Upphuggen i Indien 2000.

m/s Skåne (1). Klar 1966, byggd på Uddevallavarvet. 147,60 meter lång, 19 knop, 465 meter spår. Skybar i skorstenen. Såldes 1989 till Italien som Moby Dick. Upphuggen i Indien 2002.

m/s Drottningen (2). 1968. Uddevallavarvet. 115,70 meter. Spårlängd 255 meter. Såld 1977 till Egypten, fick namnet Alzahraa. Såld till Cypern som Paloma 1986, Såldes till Kina 1993 under namnet Jin Hu. Såld till upphuggning 2005 i Kina.

f/s Warnemünde. 1963, byggd i Rostock. 136,44 meter lång, 328 meter spår. Såld till Italien 1995 och fick namnet Admiral. Såld till upphuggning i Turkiet 2003.

f/s Stubbenkammer. 1971 i Norge. 124,67 meter lång, 372 meter spår. Såld 1983, ombyggd till bilfärja och fick namnet Bohus II. Därefter såldes hon till Panama som Subic Adventure, kom åter till Norge som Einar Tambar-skjelve. Såldes till Venezuela som Petronila Mata. Högs upp 2007.

f/s Rügen. 1972, i Rostock. Längd 152,74 meter, 481 meter spår. Såld till Förenade Arabemiraten som Regent I, Upphuggen i Pakistan 2005 under namnet Beauport.

m/s Götaland 1993, byggd i Danmark, 149 meter, förlängd 1994 till 183 meter, 175 meter spår. Seglar idag mellan Trelleborg och Travemünde.

m/s Svealand. 1997, byggd i Danmark. 149 meter, 575 meter spår. Senare i trafik för Nordö i Malmö.

f/s Rostock. 1977, 158 m, 606 meter spår, reservfärja.

f/s Sassnitz. 1989, Danmark, 171 meter, 711 meter spår.



Klaffen läggs till rätta i Sassnitz, bilförarna är ivriga att köra av färjan.



Färjan backar, i styrhytten står rorgångare, styrman och kapten.



Välkommen ombord! Kapten Olle Sundin hälsar resenärerna.



De vita kritklipporna på Rügen har väglett sjöfarare i alla tider.



Tyskland – kanske är det inköp som hägrar?

Hundra år på Östersjön

Historian om Kungsleden är historien om dess fartyg. Ett tjugotal färjor har seglat på linjen sedan 1909, färjor som upplevt dramatiska händel-

ser och lugn vardagslunk. Två världskrig, is, minor och torpeder - men också politiska förändringar från kejsar Wilhelm via diktatorn Hit-

ler och Sovjetstyrda Honecker till dagens demokratiska Tyskland. Med färjorna kom en fläkt av den stora världen till Trelleborg, med färjorna

kom historiens vingslag att svepa över Trelleborg. Minsprängda fartyg, människor på flykt, förintelsens offer – alla utgör de en del av den

mångfacetterade historien som är Kungsledens.

Ingrid Wall

Victoria - drottning av Kungsleden

Drottning Victoria gick av stapeln den 21 februari 1909 på varvet Swan, Hunter & Wigham Richardson i Newcastle i England. Hon hade byggnadsnummer 802, och ingen möda hade sparats för att göra fartyget elegant. Det sägs att delar av ritningarna användes också vid bygget av den olycksaliga Titanic några år senare ...

Drottningen, som hon kom att kallas under hela sin tid, var 113,33 meter lång, 16,24 meter bred och hade ett djupgående på 5,18 meter. Hon drevs med två ångmaskiner som gav henne en fart av sexton knop. Drottningen hade två spår om totalt 165 meters spårlängd, vilket rymde mellan sexton och arton järnvägsvagnar.

Passagerarkapaciteten var imponerande – 975 personer. Hon ägdes av Statens Järnvägar och hade Trelleborg som hemmahamn.

När första världskriget bröt ut togs Drottningen ur trafik och seglade till Stockholm. Redan den 26 september var hon emellertid tillbaka i Trelleborg och återupptog trafiken till Sassnitz. Under hela kriget upprätthöll Drottningen förbindelsen mellan Trelleborg och Sassnitz, medan de tyska färjorna från tid till annan användes för tjänst inom marinen.

Den 12 april 1917 reste en sedermera världsberömd man med Drottningen. Det var Vladimir Iljitsj Lenin som på tyska (!) statens bekostnad reste hem för att delta i revolutionen i sitt hemland. Det sägs att han köpte ett par nya byxor i Kleins varuhus under uppehållet i Trelleborg, en uppgift som dock aldrig kunnat verifieras..

Året efter krigsslutet kom stora mängder krigsbarn till Trelleborg. Barnen hämtades från Berlin och åkte med tåg via Trelleborg till fosterhem i Sverige och Norge. I juli kom färjans namne resandes från Tyskland. Drottning Victoria hade tillbringat nio månader i Tyskland hos sin mor

änkestorhertiginnan Louise av Baden. Den dagen kom Drottningen eskorterad av de svenska torpedbåtarna Vega och Vesta.

Under krigsåren klarade sig Drottningen undan minor och andra faror, men på 1920-talet kom prövningarna slag i slag. 1926 kolliderade fartyget med danska Dronning Dagmar, i januari tre år senare råkade hon ut för hårt väder. Då slet sig järnvägsvagnarna från sina förankringar och det var bara tack vare heroiska insatser från besättningen som faran kunde avhjälpas.

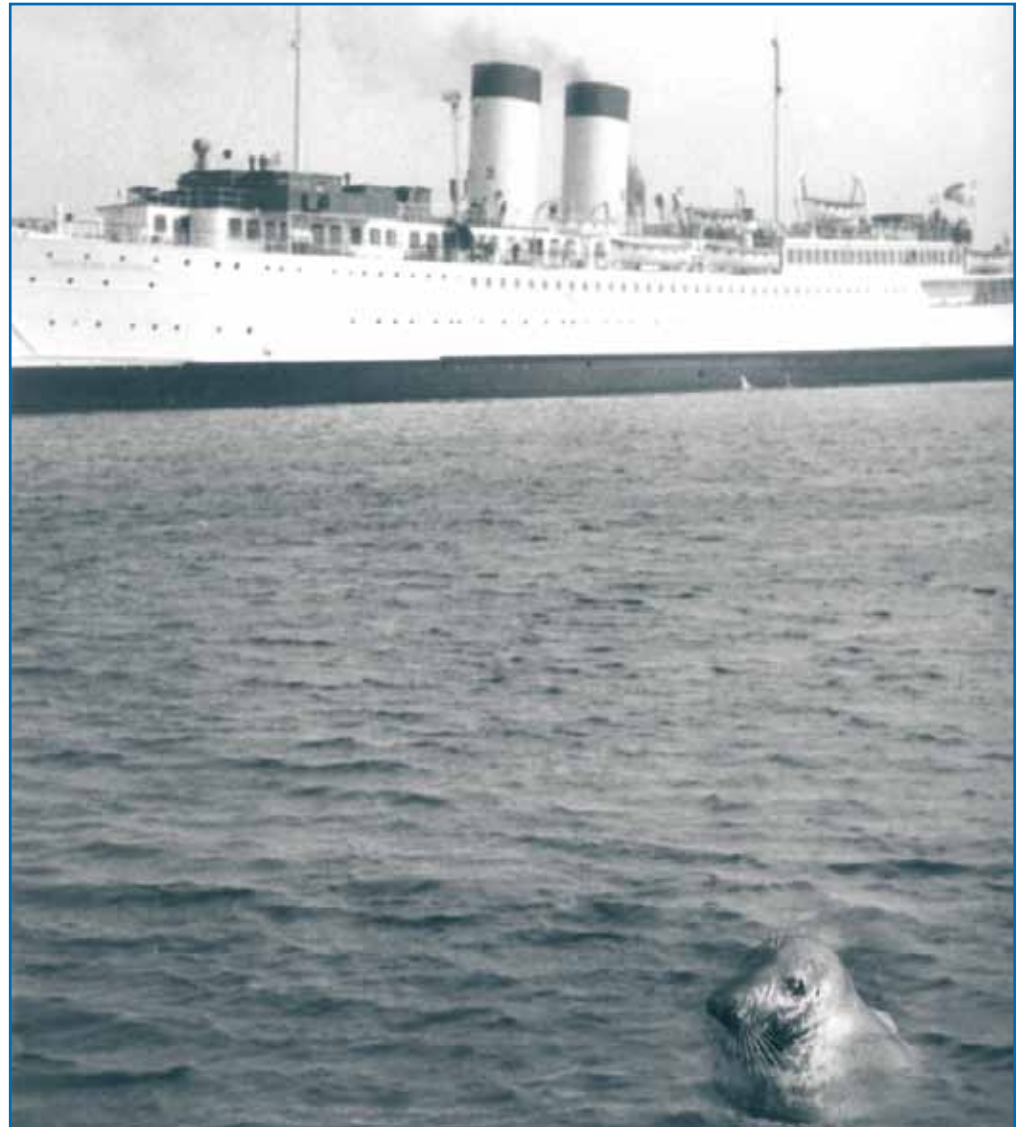
En månad senare var isläget så besvärligt att trafiken fick ställas in. 1937 fick Drottningen assistera tyska Preussen som frusit fast.

Den första september 1939 invaderade Tyskland Polen och andra världskriget var ett faktum. Två dagar senare gick Drottningen mot Stockholm och Finnboða varv för att utrustas till minläggare. Hon fick temporärt byta namn till "H M Hjälpkryssare Nr 3" och beväpnades med bl.a. tre 120 mm kanoner modell 1894 och 450 minor modell 14.

I mitten av oktober var arbetet färdigt och Drottningen kommenderades ut i Kustflottan. Ett enda uppdrag fick hon utföra – att lägga minor på Ålandsleden den 6 december.

Drottningen behövdes på sin plats i Östersjötrafiken och redan den 8 januari var hon åter i Trelleborg. I Sassnitz hade det samlats svenska järnvägsvagnar som måste hem. Skeppet avrustades och återgick i färjedrift även om hon behöll sin status som krigsfartyg. I februari samma år frös hon in i packisen utanför Arcona tillsammans med isbrytande färjan Starke. När provianten tagit slut, flögs mat och andra förnödenheter ut till fartyget!

I juni 1942 inställdes den civila passagerartrafiken på Kungsleden. I maj 1944 kolliderade Drottningen utanför Arcona med den finska ångaren Pollux. Efter varvsbesök



var hon åter i trafik i juli. I september inställdes trafiken helt. I juni 1945 fick SJ åter rådighet över sin färja – kriget var till ända.

I november samma år började Drottningen trafikera Gdansk i Polen. Detta sedan de polska statsbanorna hyrt 1 300 järnvägsvagnar som skulle fraktas över Östersjön. Mellan april 1946 och februari 1948 gick Drottningen i linjetrafik mellan Trelleborg och Gdynia, Sassnitz hade varit stängd för trafik ända sedan krigsslutet. I februari 1948 flyttades trafiken till Swinoujście, eller som hamnen då hette, Odraport.

Reparationerna i östra Tyskland fortskred och i mars 1948 var Rügendam provisoriskt återuppbyggd vilket gjorde att trafiken till Sassnitz kunde återupptas.

I maj 1952 gick Drottningen på grund i hårt väder utanför Sassnitz hamn. Trots att såväl Starke som Kungen

kom till hennes hjälp gick det inte att dra fartyget flott. Först när de tre bogserbåtarna Harald, Hermes och Karl tog i med gemensamma krafter gled hon av grundet. I samband med det följande varvsbesöket byggdes maskinerna om och Drottningen fick en ny och modernare skorsten. I november samma år gjorde hon en provtur till Travemünde och sommaren därpå började hon gå i trafik på den västtyska Östersjöhamnen. Fram till 1964 trafikerade hon rutten sommartid. Under vinterhalvåret seglade Drottningen tidvis mellan Malmö och Köpenhamns frihamn.

Från 1954 blev Sassnitz återigen målet för färjetrafiken. I februari frös hon ånyo fast i isen och det krävdes assistans från statsisbrytaren Thule för att hon skulle komma loss igen.

1958 sattes nya Trelleborg i trafik och Drottningen gick

i delpension, hon fick status som reservfärja och lades upp i Trelleborg. Den 16 december 1967 gjorde hon sin sista resa mellan Malmö och Köpenhamn. Den 4 oktober 1968 köptes det stolta fartyget av Persöner Materialhantering i Ystad och fjorton dagar senare gjorde hon sin sista tur – från Trelleborg till Ystad där hon högs upp.

Idag lever ett stycke av Drottningen kvar. Hennes förstaklass-matsal och rök-salong finns på Trelleborgs konferenscentrum och används dagligen. När Drottningen högs upp skänktes delar av inredningen till Trelleborgs kommun. Efter många år i ett källarförråd på Rådhuset kunde inredningen åter tas till heder i slutet av 1990-talet, till glädje för många som var med när borden och stolarna seglade på Östersjön.

Ingrid Wall

Kungen – steget efter sin gemål

Först i mars 1910, nästan ett år efter Kungsledens start, kom Konung Gustav V till sin hemmahamn för första gången. I motsats till sitt systerfartyg byggdes Kungen i Sverige, på Lindholmens Varv i Göteborg. Här gick hon av stapeln den 19 juni 1909.

Kungen fick byggnummer 402, fartyget var 113,47 meter lång och 16,24 meter bred. Djupgåendet var 5,18 m och hon drevs av två trecylindriga ångmaskiner, byggda på Lindholmen-Motala verkstad. Antalet bruttoregister-ton uppgick till 3062.

Det kungliga fartyget gjorde 16,5 knop, hade två spår med en total längd på 165 meter vilket motsvarade sexton till arton järnvägsvagnar. 974 personer kunde ångtågfärjan ta ombord.

Den 14 mars 1910 gjorde Kungen sin jungfrutur. I

samband med utbrottet av första världskriget togs hon tillfälligt ur trafik, men redan den 21 augusti var trafiken i gång som vanligt. I oktober 1915 inställdes färjetrafiken till följd av ubåtsfaran. En månad senare var hon åter i gång på leden, nu försedd med rejäla blågula nationalitetsbeteckningar målad på fartygssidorna.

Vintern 1929 lade sig isen i södra Östersjön och färjetrafiken fick stora bekymmer. Det tog upp emot fyrtio timmar att ta sig mellan Sassnitz och Trelleborg!

Under andra världskriget, 1940, utrustades fartyget med skyddsutrustning mot minor. I september 1944 inställdes färjetrafiken. I november 1945 trafikerade Kungen tillsammans med Drottningen den polska hamnen i Gdansk. Uppgiften vara att skeppa över 1300 järnvägsvagnar som hyrts

ut till polska staten för att transportera kol. Året därpå seglade fartygen linjen Trelleborg-Gdynia eftersom trafiken till Sassnitz var inställd. Under knappt ett år, mellan juni 1947 och mars 1948, upprätthölls trafiken till det som skulle komma att bli DDR, via Trelleborg-Warnemünde. Från februari 1948 trafikerade SJ linjen Trelleborg-Odraport, nuvarande Swinoujscie. Som första färja kunde Kungen gå in i Sassnitz hamn den 10 mars 1948 sedan hamnen ställdes i ordning och Rügendamm åter öppnats för trafik. Åtta dagar senare passerade det första snälltåget sedan kriget från Rügendamm i riktning mot Sassnitz och färjehamnen. Tåget skeppades över till Sverige med Kungen och gick sedan vidare till Stockholm.

1952 stänges Sassnitz hamn åter, sovjetmakten



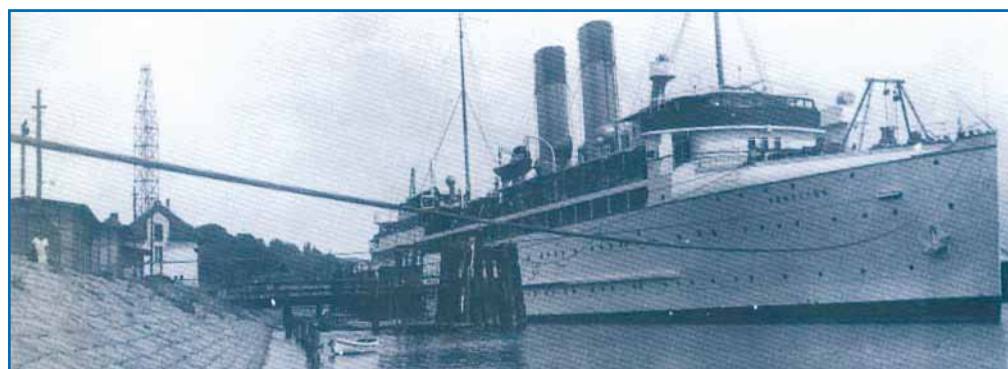
planerade att använda den som flottbas för delar av sin Östersjöstyrka. SJ tvingades åter att segla den längre vägen till Warnemünde. Vid årsskiftet 1953/54 byggdes Kungen om och försågs med oljeeldning.

Den 31 mars 1955 gick Kungen på grund vid inloppet till Sassnitz. Trots flera försök från den svenska färjan Starke gick det inte att få henne av grundet förrän nästa dag.

1959 blev Kungen reservfärja sedan östtyskarna satt in nya Sassnitz på leden. 8 juni 1968 gjorde Konung Gustav V sin sista tur på Kungsleden. I oktober samma år högs hon upp på Persöner i Ystad. Delar av hennes inredning har bevarats, bland annat på Sjömansgården i Malmö och i en restaurang på Skeppsbron i Stockholm.

Ingrid Wall

Preussen – seglivad färja hamnade i Asien



Tyska Preussen har rekordet i att vara seglivad – ännu 1985 var hon i tjänst!

Preussen var systerfartyg till Deutschland och sattes i trafik i juli 1909. Likt sin syster var hon byggd på Vulcanvarvet i Stettin, var nära 114 meter lång, drygt 16 meter bred och hade ett djupgående på 4,90.

I januari 1924 frös de båda tyska fartygen fast i drivisen. Fartyget Braunschweig försökte få de båda loss, men fick ge upp. Först efter tre veckor i isen kunde en svensk isbrytare befria båtarne. Vintern 1937 frös Preussen fast i isen och gjorde av med alla sina kolreserver. Drottningen kom till undsättning och gemensamt släpade de båda besättningarna fyrtio ton kol i säckar över isen. Vid Lucia-tid samma år gick Preussen i hårt väder

på Djävulsgrundet utanför Rügen. Vattnet forsade in och det bar sig inte bättre än att fartyget sjönk. De sexton järnvägsvagnarna kunde så småningom bärgas men en ny storm gjorde att arbetet att bärga själva fartyget fick avbrytas. Under ovädret fick vraket ytterligare skador men på självaste nyårsafton kunde dykare täta läckorna och fartyget bogseras till Sassnitz redd.

Först i december 1944 utrustas Preussen med beväpning och i januari 1945 börjar hon trafikera Danzig och Windau. Under årets första månader evakuerades soldater och andra undan de framryckande sovjetiska styrkorna med hjälp av Preussen. Bara några timmar innan Sassnitz utsätts för häftiga luftangrepp den 6 mars, har Preussen lämnat hamnen för att gå till Swinemünde. Nu

fanns ingen återvändo, hemmahamnen var obrukbar. Istället seglade Preussen till danska Århus för att hämta flyktingar. I maj tas hon över av de allierade och används för repatriering på linjerna Trelleborg-Travemünde och Lübeck-Gdynia.

I mars 1946 överlämnades färjan till Sovjetunionen som krigsskadestånd, Preussen bytte för alltid namn till Krylyon. I maj 1950 kom hon till Vladivostok, 1975 togs fartyget ur trafik och användes istället som bostadsskepp för arbetarna vid hamnbygget Wostochny i Wrangelbukten utanför Vladivostok. Tio år senare, 1985, användes hon fortfarande som bostad. Hennes vidare öden är oklara, men troligen har även den seglivade Preussen huggits upp vid det här laget.

Ingrid Wall

Deutschland – flaggskepp som blev krigsskadestånd



Från flaggskepp på södra Östersjön till ryskt krigsskadestånd i Stilla havet – ångfärjan Deutschlands liv på de sju haven inrymde åtskilliga doser dramatik.

Deutschland byggdes för den nya ångfärjeleden Trelleborg – Sassnitz och löpte av stapeln på Vulcanvarvet i Stettin den 17 februari 1909 som nummer 292. Hon var drygt 113 meter lång, 16,26 meter bred och hade ett djupgående på 4,90 meter, antalet bruttoregister-ton uppgick till 2882, farten var 16,5 knop. Två spår på tillsammans 160 meter kunde lasta mellan sexton och arton järnvägsvagnar. Passagerarantalet uppgick till 975.

I svår snöstorm gick Deutschland på Kullagrundet knappt sju sjömil sydost om Trelleborg. Dagen därpå drogs hon av grundet av

svenska bärgningsångaren Diana.

Den 19 oktober 1942 torpederades hon av den sovjetiska ubåten U2 utanför Trelleborg. Arton personer omkom.

Första maj 1945 lämnade Deutschland sin hemmahamn för sista gången. Under tiden maj 1945 till mars 1946 seglade hon mellan Trelleborg och Travemünde med sammanlagt 18 165 personer, huvudsakligen anhöriga till tyska militärer. Deutschland förde också hem tyska trupper från Norge och polska medborgare från Lübeck till Gdynia.

Till följd av Potsdamfördraget överlämnades Deutschland som krigsskadestånd Under åren 1950-51 moderniserades fartyget i Vladivostok. 1963 skrotades Aniva, tidigare Deutschland.

Ingrid Wall

Renare avlopp

Trelleborgs kommun ställer höga krav på reningen av de enskilda avloppen och kommer inom kort att börja jobba aktivt med att kontrollera hur de enskilda avloppen når upp till dessa krav. Varför inte vara förutseende och lösa problemet redan i sommar. Kontakta Christina Mauritzson på miljöförvaltningen för att få mer information på telefon 0410-733249.

Byggstart för cykelväg

I höst startar bygget av cykelvägen mellan centrala Trelleborg och Skegrie. Kostnaden uppgår till fem miljoner, varav Vägverket svarar för 2 250 000 kronor. Cykelvägen ska gå från Hedvägens förlängning via Pergos lager och därefter följa den gamla järnvägens sträckning. På det viset binds V Tommarp, Snarringe och Skegrie samman av cykelvägen. Till våren ska bygget vara klart.

Udden byggs ut

Uddens förskola på Stavstensudde kommer att kompletteras med ytterligare två avdelningar. Utbyggnaden kommer att vara klar under nästa år och kosta knappt tio miljoner.

Vikingakvinnor ger namn

Harald Blåtands fru, frilior och döttrar har fått ge namn åt kvarteren på nya Västervångsområdet – Ylva, Tofa, Benedikt, Ulvhild, Gyrid, Estrid, Åse, Gyda och Sigrid kommer kvarteren att heta enligt förslag från namnkommittén. Gatorna får namnen Harald Blåtands väg, Sven Tveskäggs väg och Håkons väg.

På Serresjöområdet fortsätter orkidéerna att ge namn. Gatan i det nya området får namnet Skogsnyckelvägen, medan kvarteren kommer att heta Skogsnyckeln, Vaxnyckeln, Johannesnyckeln, Luktsporren, Göknyckeln, Storsysslän, Rödsysslän, Purpurknipproten och Brunkullan.

I Beddingstrand får två gator namnen Röksvampsvägen och Murkelvägen.

Konst-igt kunnande på Klämman

Behöver du en guide bland Trelleborgs offentliga konstverk? Anlita Jamila, Victoria, Gustav, Simon, Elias, Emilia eller någon annan av förskolebarnen bland Hilmas Stjärnor på Klämman.

Sedan i vintras har barnen ägnat minst en dag i veckan åt att lära mer om Sjöormen, Irrblosset, Gestalt i storm och alla de andra statyerna. Resultatet har blivit en egen konstutställning och ett stort kunnande.

- Det hela började med att den första varelsen kom på plats i Stadsparken i mitten av februari. Våra barn var med på invigningen och så föddes intresset för den offentliga konsten i Trelleborg, berättar Lena Hemlin som är förskollärare på Klämman. Från Rådhuset fick vi ett exemplar av boken om konsten i Trelleborg och sedan dess har vi besökt många av dem.

En dag i veckan har varit avsatta för rundvandring i Trelleborg. Konstboken har gett fakta och ett besök på ort och ställe gett inspiration att skapa eget. Uppe under takåsarna i det gamla prästbostället vid Gamla Torg har



barnen sedan skapat sina egna konstverk i lera. Sedan har dessa ställts ut, komplett med namn på verket och upphovsmannen/kvinnan. Ingen har kunnat undgå att se vilken skaparglädje som

beritarna och studiebesöken har gett. När fröknarna tillfälligt tappat bort namnet på ett av de offentliga verken kan Elias direkt berätta vad den heter och var den finns.

- Det har varit väldigt trev-

ligt att jobba med det här, och så har både barnen och säkert också deras föräldrar, fått lära sig mer om Trelleborg, konstaterar personalen på Klämman.

Ingrid Wall

Så fick Söderängen nytt uteliv

Tack vare stora insatser från personal och föräldrar har barnen på Söderängens förskola fått en ny och spännande utemiljö. Odlingsslådor, tunnel, en egen "buss" med bilverkstad, fågelbad och vattenbana är bara något av allt det nya som barnen har att ägna sig åt. Och att det hela dessutom var en överraskning gör ju inte saken sämre...

Det har gått halvannat år sedan en projektgrupp bildades på Söderängens förskola i Anderslöv. Då hade förskolans lekhall byggts om till matsal, och det behövdes nya ytor för medveten och spontan rörelseträning.

-Vi ville också väcka barnens nyfikenhet och lust och att utforska och lära genom att göra utemiljön mer inbjudande med många valmöjligheter till lekar och aktivitet, säger Marie Nilsson, Caroline Gudmé och Helena Petrisi i projektgruppen.

Barnen fick svara på frågor om vad de tycker om att göra

när de leker ute och vad de tycker ska finnas på gården. De fick också rita och berätta efter egen förmåga. Det visade sig att sand och vattenlek var populära, liksom att klättra i träd, gunga och cykla. Några barn önskade sig kojor och buskar för kurragömma, andra ville ha fria ytor att sparka boll, medan någon önskade sig en hinderbana.

En kväll i vår samlades personal och föräldrar för att skrida till verket med insamlat material och stor dos uppfinningsrikedom.

- Kvällen blev en succé. Vi planterade en tunnel av salix, fräste rabattar och gjorde odlingsslådor av pallkragar, rullade matjord, planterade träd, tillverkade en buss och bilverkstad av lastpallar, målade, snickrade bänkar och sandlåda, förankrade däck och kabelvindor och gjöt fast trädstubbar för ballsträning.

- Belöningen fick vi nästa dag när barnen kom och undersökte sin nya utemiljö,



somliga stod bara och tittade en lång stund medan andra rusade iväg för att testa något som såg spännande ut. Vi upptäckte raskt att barnen hittade egna lösningar på hur man kunde använda materialet, en femårig pojke utbrast – det här är nog den bästa dagen i mitt liv!

Nu fortsätter arbetet tillsammans med barnen. Man

odlar i sin lådor, bygger kojor, planterar buskar, har gjutit en vattenbana och fågelbad. Föräldrarna har fortsatt att engagera sig och det händer nya saker kring Söderängen. Invigningen skedde nyligen med tal, ballongsläpp, rörelsesånger och fruktkorg till barnen.

Ingrid Wall

Kalendern

I kalendern hittar du ett urval av olika evenemang. Kalendern är inte fullständig och vi reserverar oss för eventuella ändringar.

Fler evenemang och info finns på www.trelleborg.se/ evenemang.

Tips om evenemang mailas till turist@trelleborg.se.

Utställningar

Garvaregården
6-26.6 Små Guldkorn

Köpmanmagasinet, Smyge
30.5-27.6 Smygehuk Art Festival 2009.
30.5-30.8 Konsthantverkssalong.
3.7-26.7 Way of Art.

Församlingshemmet
-10.7 Minnesutställning Sture Bengtsson.

Axel Ebbes Konsthall
29.5-13.9 Effulgent
19.9-8.11 Eviga ögonblick

Trelleborgs Museum
5.6-6.9 Liten på jorden - Ralf Borselius.

Trelleborg
- 4.7 "Vikingar" Foto av Kristers Parmstrand.
5.7-31.8 "Petras vikingatid". Vernissage 5.7 kl 13.

Galleri IsieTio
16.6-5.7 Hjördis Hansson, Iréne Larsson, Maj-Lis Suikkonen, Gun Wild Nordlund, Lars Flodin-Nostalgi.

Bokenäs konsthall
6.6-28.6 Sommarutställning.

Mat & Dryck

23.6, 14.7, 25.8 Whiskyprovning, Köpmanmagasinet.

30.6, 7.7, 4.8 19:30 Vinprovning, Köpmanmagasinet.

3-17.7, fredagar. Grillkvällar Köpmanmagasinet.

4-5.7 11-16 Skånsk mat i Smygehuk.

11-12.7 11-16 Hallondagar, Bodarpsgården.

23-26.7 Fransk matmässa på Algatan.

21.7 19:30 Råkafton, live-music, Köpmanmagasinet.

Musik

26-27.6 Sveriges sydligaste Spelmansstämma.

3.10, 17.7 och 7.8 Pubafton med livemusik, Köpmanmagasinet.

6.7 19:30 Claes Malmberg med musiker på Thurevallen, Beddingestrand.

12.7 19:30 Musikcafé med Durfåglarna på Köpmanmagasinet.

13.7, 27.7, 24.8 19 Sommarkonsert med melodikryss i Stadsparken. Trelleborgs Musikkår.

16.7 19:30 Västafrikanska rytmer - Maher och Sousou Cissoko, Trelleborgs Församlingshem.

19.7 19 Dana Dragomir gästtar S:t Nicolai kyrka.

23.7 Carry Persson. Petra Pietschmann och Per Friendahl i S:t Nicolai kyrka.

24-25.7 Sveriges sydligaste Jazz- & Bluesfestival.

29.7 kl 19 Gästspel på Trelleborgens amfiteater av ungdomslandslaget i blåsmusik.

30.7 19:30 Helen Sjöholm och Jojje Wadenius Trio på Thurevallen i Beddingestrand.

30.7 19:30 Svarta havets Don Kosackkör på Trelleborgs Församlingshem.

1-2.8 18:00 Skånska Operan ger Tosca. Operan spelas inomhus på Jordbergs gods.

5.8, 12.8, 19.8 Allsång med Söderslätts Musikkår i Stadsparken. Allsångsledare är Fritte Friberg och Kryddan Peterson.

5.8 20 Köln Nya Filharmoniska Kammarorkester i S:t Nicolai kyrka.

10.8 19-20 Storbandskonsert i Stadsparken.

22.8 11.00 Konsert med Jard och Carina Samuelsson i Stadsparken.

30.8 Trelleborgs Manskör på Köpmanmagasinet.



Marknader

26-28.6 Vångafesten. Axels nöjesfält, knallar samt Bennix orkester.

31.7-2.8 Gislövs marknad.

15.8 Anderslövs marknad.

28-29.8 Palmfestivalen.

Standup

Smyge Standup:
18.7 19:30 Adde Malmberg och Göran Ebenhart.
14.8 19:30 Anna-Lena Brundin och Martin Svensson

22.7 21 Stand-up festival på Parkens utescen.

För barn

6-10.7 9-16 Funcamp-läger. Östervångsstadion. Anmälan senast måndag 15 dagar innan resp. kamp börjar.

3.8 Cirkus Olympia gästtar Smygehuk.

22.8 16 Smuggel i Smyge - med Sjörovar Mange och Katta Pirat.

Loppis

2.8 10-16 Loppis vid Köpmanmagasinet.

8, 15.8 Barnens loppis, Olof Palmes plats.

9.8 11-14 Växtloppis Köpmanmagasinet.

Idrott

Allsvenskan på Vångavallen
13.7 19 TFF - Örebro
8.8 16 TFF - IFK Göteborg
24.8 19 TFF - Halmstad BK

19.7 10-16 Öppet hus på Maglars GK. Gratis golflektion 10, 12 och 14.

Midsommarfirande

19.6 13-16 Spelmanslaget, Köpmanmagasinet.

19.6 Söderslätts Folkdanslag på Dalabadet.

Övrigt

20.6 15 Friluftsgudstjänst Köpmanmagasinet.

24.6 18 Byavandring i Gislöv.

26.6-12.7 Sommarlustspel Jins Månsen med Trelleborgsrevyn i Parken.

5.7 kl 13-17 Möllornas dag. Skegriemöllan visas.

9.7, 6.8 18-21 Veteranbilsträff, Smygehuk.

16.7 19 Författaren Björn Ranelid kåserar, S:t Nicolai kyrka.

1-16.8 Antik på Udden - En antikutställning, Smygehuk.

9.8 19:30 Sjömansvisor & Skepparhistorier, Smyge.

14-16.8 En helg i hästvåg på Trelleborg.

13.9 11-15 Mitt i Byn i Stora Beddinge.

Kungsleden 100 år

3, 4, 6, 7 Programmet finns på sidan 3.

Öppettider

Anhörigcenter
Västergatan 33
Telefon 0410-73 39 87
Tis-Tor 09.00-12.00

Badhuset
Renovering pågår av Badhuset. Se öppettiderna på www.trelleborg.se/badhus som uppdateras efterhand som renoveringen pågår.

Axel Ebbes Konsthall
Tis-Sön 13-16

Biblioteket
Juni-Augusti enligt följande:
Stortorget
Mån-Fre 10-18, Lörd stängt
Anderslöv
Mån, Tor 10-14, 15.00-18.30
Tis, Ons 13-17
Gislöv
Mån 12.30-15, Ons 12.30-14
Tis 12.30-19, Tors 12.30-17
13.7-9.8 Semesterstängt
Skegrie

Vecka 27, 32-33 Stängt
Vecka 26, 28-31
Tis, Tor 14.00-16.30
Ons 16-19

Smygehamn
Öppet dagligen
Bemannat tors 14.30-15.30
Bokbussen

Extra sommarturer vecka 26-33, se turlista. Ring 0410-73 31 80, 0708-817 188

Familjecenter Backafall
Syster Jennys väg 6
Mån-Tor 09.00-15.00
Fre 09.00-14.30

Hattmuseét
Sista lördag/månad kl 10-14

Medborgarkontoren
Sockenvägen 2B:
Mån - Fre 09.30 -13.30
Stängt vecka 27-31

På biblioteket:
Mån - Tor 10-18, Fre 10-16
6.7-7.8, Må - To 10.00-16.30
Fre 10-16

Sjöfartsmuseét
Lörd 10-14, sönd 13-16

Trelleborg
Dagligen 10-17
Guidning kl 11 och 14

Trelleborgs museum
Tis-Sön 13-17

Ungdomsgårdar
Anderslöv
Mån - Fre 16.00 - 21.45
Backafall

Mån, tis, tor, fre
14.30-17.15, 18-21.45
Lör 14.30-17.15, 18.00-21.45

Ons gruppverksamheter
15.6-18.8: Mån-Fre 10-16
Filmverksta'n Backafall

Mån, ons 09.30-17.30
Tis, tor 14.00-17.30
Gasverket

Må-Tor 15-22, Fre-Lör 15-23
Tjejloftet

Mån, tis 17.00 - 22.00
Smygehamn

Tis, tor 18.00 - 21.30
Fre 18.00 - 22.00

