

ACC. N:R M. 11276

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND
—

Samtalet var hemma hos Nils Persson, Släbo-Nissen eller Spele-Nissen kallad. I det huset bodde tidigare en som kallades Spel-Anders, och sen gick namnet i arv till Nils Persson.

Samtalet fördes f.ö. mest med Per Persson, som då och då rådförde sig med Nils Persson.

ACC. N:R M. 11276:1a.

LUNDS UNIV.
FOLKMINNES-
ARKIV



neg. IV:12:59.

Hammästare Per Persson
Bromölla, född 1877.

"Jag är född 1877, på sydliga änden av Ivön.

1887 byggde de upp en kalkugn. Det var en dansk, en dr Nielsen, som lät uppföra den. Min farsa och jag vi gick i sjön och plockade kalksten, som de hade till den ugnen. Den plockade vi i strandkanten på den sydliga änden av Ivön, och så seglade vi hit den i öppna båtar. Sen kom det nya ägare efter dr Nielsen. Det var en så kallad ingenjör Hermansen från Danmark, och en greve Lerche, kanske det var två Lerchar. Sedan undersökte de Ivön vid Klacken, och där fann de kalksten och chamottekaolin, och sedan så började Ivöverken att växa upp lite grann så smått. Sen byggde de ju tegelverk och eventuellt större kalkugn, och sen började arbetet 'florera upp' så småningom.

De fann som sagt kalk vid Klacken, och det lönade sig att bryta den. Det var vanlig murkalk. Det blev naturligtvis en del slagg; den tog de till gödningskalk. Jag vet inte hur många hektoliter de kunde stoppa i en ugn, 8-10 hektoliter eller vad det kunde vara. Det togs så mycket kalk som fanns på sydänden, men den lösa sanden förskjuter sig där och lägger sig över kalken, så det är olika vid olika tillfällen hur mycket man kan finna där. Vi tog upp kalkstenen med händerna. Det låg en bit här och en bit där, och så plockade vi upp dem i öppna

båtar och seglade över med. Det var dr Nielsen som betalade för det. Vi hade betalt på ackord. Den där kalkbränningen var den första början på Ivöverken. Sen när de fann material på Klacken, flyttade de upp dit och började bryta i berget i stället för att söka upp kalken i sjön. Vi var de första som höll på med det, farsan och jag. När de bröt i berget, kom det till mera folk. Det var väl 3-4 man till att bryta kalk först, sen blev det fler när de kom i gång med chamottefabriken.

Farsan och jag hade ackord på seglingen. Han var s.k. skeppare som de sa' på den tiden samtidigt med detta och handlade med ved. Hur han fick kontakt med dr Nielsen vet jag inte, men det kom sig väl av att han brukade frakta över gods mellan Ivön och fastlandet. Han hade bara en öppen 2-tons båt. Sen köpte han 3 stycken 5-tonnare, men de var ju ändå små båtar. Det var vanliga segelskutor. När brytningen kommit i gång på Klacken, så var vi tre stycken, som seglade över de där 5-tons-båtarna varenda dag. Jag förde den ena av dem. Det var tvåmans-båtar. Jag var befälhavare på en. Far hade en båt för sig. Min farbror brukade segla med mig. Det var inte mer än 3-4 man vid Klacken då. Sen var det väl 4-5 man de sista åren när jag seg-

lade. Gubben Ingmansson var visst den förste arbetande bas de hade där. Det kunde ta en 4-5 timmar den där turen om vi hade vinden mot eller det var lite vind, men hade vi vinden i sidan kunde vi ju segla på $1\frac{1}{2}$ och $1\frac{1}{4}$ med ibland, det berodde på vinden. Vi fick själva rulla ut lasten med tippkärror i båtarna vid Klacken. Vi kunde ju inte ha lera och kalk om vartannat utan fick lasta det för sig. Medan dr Nielsen var här så seglade vi dessutom glassand över hit. Den kom uppifrån Näsrum. Dr Nielsen hade ett upplag här nere vid ångbåtsbryggan; där hade han magasin och så sålde han till glasbruken.

Arbetarna vid Klacken hade inget med ilastningen att göra då. De bara avbanade och bröt och stjälppte ner i brottet. Och så fick vi lasta i kärror och rulla vidare i båtarna. Vi hade bara tippkärror då, räls det kom senare. De sprängde med dynamit och bröt loss med spett där som de kunde bryta med spett. Annars fick de borra ett hål i berget och skjuta. Berget var ju täckt med jord och lös sand och det måste först avbanas, innan de kunde bryta.

Sen när vi kom hit till bruket så kastade vi upp allt material på kajen här, och sen var vi fria. Då fick gubbarna ta hand om det här. Jag minns det var en som hette Spele-Jössen

ifrån Gualöv som brände kalk där den första tiden.

När driften utvidgades, så förslog det inte med de där segelbåtarna. Iföverken lät bygga ett par segelbåtar på varvet i Sölvesborg. Den ena lastades med 10 ton och den andra med 12-14 ton. Den ena ligger sjunken uppe vid Ivö klack vid fru Larssons hus, och den andra tror jag de skrotade ner. Men det där hände under en mellantid när jag inte var här. Jag var väck ett par år omkring 1898 och var ute och seglade på Nordsjön, så jag har inte riktigt klart för mig hur det var när Hermansen kom hit.

Men när han kommit så skaffade de hit en liten ångbåt, som hette "Axel" . Till 1899-1900 så seglades det nog någorlunda, men när det hade kommit en ångbåt, så upphörde det helt med seglingen. Hermansen skaffade i alla fall hit en liten 'snurra'. Det var en gammal man som hette Käck, som körde den där lilla båten. Den skaffade Hermansen och greve Lerche hit från Danmark. Han var stark så han kunde släpa en pråm. Då på den tiden hade de bara öppna pråmar, så de hade inte några däck på dem. Blåste det lite så kunde man ju knappast gå över med dem, varken i med- eller motvind. En sån där pråm rymde 20-24 ton ungefär.

Ingenjör Hermansen och greve Lerche utvidgade fabriken mycket och tog hit mera chamotte, så det räckte inte med den där ångbåten heller utan så köpte de den här "Laxen" . Den kom ifrån Mörrum och där hade den varit fiskeuppsyningsbåt. De som har fisket i Mörrumsån rådde om båten då. Det är ju stort lax-fiske där. Det var en amerikanare som köpte båten i Mörrum och hade den som passagerarbåt först här, men jag minns inte vilket år den kom hit. Det var passagerarturer då som gick till de olika bryggorna här: Furustad-Klagstorp-Bokeholm-Panshamn (förut Leingaryd)-Ivön-Ångbåtsbryggan i Bromölla. Jag körde den ett år, men det var bara en höst. En som hette Björklund från Näsrum körde den först. Den kunde ta 50 passagerare. Sen så köpte Ivö-verken den någon gång omkring 1900, jag vill inte säga säkert, men däromkring var det. Den var då här 1903 i alla fall (Nils Persson), och när jag kom ifrån sjön. Då körde gubben Käck den. Då var det hans pojk som körde den lilla. "Laxen" kunde ta 3-4 pråmar. Den första tiden så var det en på varje pråm, men sen så hade vi nog för det mesta bara två man hur många pråmar det än var. En på den första och en på den sista, men de kunde nog gå på de andra pråmarna också under vägen. De som var på pråmarna skulle pumpa lite ibland om det behövdes och styra; det

var knepigt att hålla svansen så den inte svängde. På grunt vatten slänger pråmarna gärna. Då höll de styr med den sista pråmen.

Sen var det så att Ivöverken byggde ju cementfabrik och i och med detsamma så fordrades det mera tonnage, så då skaffade de pråmbyggare och började själva bygga pråmar, och i och med att de hade flera pråmar, så behövdes det ju fler båtar också. 1906 beställde de en båt som de fick på Ljungmans verkstad i Kristianstad. Den fick de hit på våren den 4 april 1907, och den blev dubbelt så kraftig som den där omtalade "Delfin", som vi hade döpt om "Laxen" till. Följaktligen kunde den ju släpa mycket mer. Han hette "Fram". Sedan så ökade de ut återigen 1911. Då köpte de en till på samma ställe, den hette "Elsa", och den tjänstgjorde som isbrytare på vintern. Så ökade de återigen ut tonnaget, så de fick 40 pråmar. Till en början hade de inte mer än tre, då de hade den lilla båten. Sen var ju cementen 'i sin flor', och så gick det som sjutton därnere till 1939, då de la' upp. 1907 satte de i gång med cementen.

Vid konkursen 1909 så köpte kamrer Idén "Fram". Ekdahl i Hemmeslycke köpte den lilla båten. Sen hade han den till att

frakta sten med. "Tor" var en båt som de hade hyrt, men den hade de bestämt köpt ett år före konkursen.

När vi bogserade pråmarna, så hade vi inget med lastningen att göra. Vi bara lämnade pråmarna vid Klacken och sen gick vi hem med dem som de lastat, så vi var på sjön i ett. Det kunde bli 12 - 14, ja 16 timmar med ibland på dan på den tiden. Först lastade de direkt i pråmarna, sen skaffade de lådor, som de lastade i, och de hissades upp och ner i pråmarna med en lyftkran. Lyftkran fanns både på Ivön och i Bromölla. Nu är det mycket mindre brytning än det var då. När polackerna var här, så brukade det vara 60 där på ön. De hade egen barack där och en som kokade mat till dem. De bröt och lastade kaolinen där, och så slammades den här vid fabriken. De andra arbetarna kom lite varstans ifrån, dels från själva ön och dels från Barum och Näsrum och ställen där i närheten. De rodde över till Klacken.

Ingenjör Hermansen var en rysligt trevlig och snäll människa. Tänk på somrarna då brukade han ordna med utflykter för sitt folk flera gånger, när det var vackert väder. Då fick de låna båtar och pråmar, och så var det fest på Ivön. Det dansades i gröngräset, och så vankades det smörgåsar och glögg och

pilsner och gud vet allt. Och så var det ju de som hade 'lomme-flasker' med. Det brukade vara sådana där utflykter några söndagar på högsommaren, och då var både tjänstemännen och arbetarna med.

På den tiden så var det ju obegränsad arbetstid, så en 16 timmar kunde man hålla på ibland. Knappast något fritt hade man. Upp 4 på morgnarna och hålla på till 8-9 på kvällarna. Inte på söndagarna var man just ledig heller, för då var ju alla utflykter. Vi fick betalt för det förstås, men sin frihet hade man ju inte. Hermansen hade egna utfärder också, som han ordnade mera privat. Då körde vi många gånger. Nils Persson styrde på den tiden. Den mesta tiden hade vi "Delfin", som var inredd som passagerarbåt."

(Nils Persson:) "Ingenjör Hermansen hade en segelyacht själv, den var jag med på två gånger till Danmark. Vi var tre man ombord och gjorde just inget annat än skötte skutan. Det var bara segel, ingen motor. Den var rätt stor, c:a 150 ton. De hade bara herrar med sig."

"På vintern reparerade vi båtarna, sågade is till ett isupplag de hade därnere och gjorde lite av varje. Ränna fick vi själva göra i isen, om vi skulle till Klacken. Men det kunde

vi inte göra med "Delfin". Men från 1911 då vi fick "Elsa" låg vi mycket på sjön och skar ränna och bogserade hem pråmar i rätt så tjock is.

Om höstarna när det blev kallt, så hände det ibland att det frös på pråmarna och då blev det halt att gå på dem. Det hände många gånger att det var karlar som trillade i. Men det är ingen som har förolyckats. Jag kommer ihåg en gång som det var en äldre man som var pråmstyrare på de där öppna pråmarna. Då vi kom till Ivön, skulle han förflytta ett ankare från den ena pråmen till den andra. Han tog fast i ankaret och skulle ta ett hopp till den andra pråmen, men rätt vad det var så dök han i sjön med ankare och allt. Och träskor hade han på sig, och det var ju inte något vidare att simma med. Det var inemot 8 meter djupt på det stället. Jag backade genast bort med båten. Det första jag såg var en träsko som kom upp till vattenytan och sen omsider så kom ju den där Gummasson upp. Han hade dykt ända ner till botten med ankaret, men sen orkade han inte få det med sig upp. Jag frågade honom: "Varför sjutton hakar dök ni?" och då sa han, minns jag: "Jag skulle väl för jäkeln ha ankaret med mig upp". Men det kunde han alltså inte.

Vi brukade äta ombord på båten. Vi hade ruff, och där lagade vi själva vår mat. Och på kvällarna spisade vi där vi bodde. Vi stekte fläsk, kokte potatis och kött och lite kaffe och så där. Annars så hade vi ju spisställe uppe i samhället, men det var sällan man fick tid att gå dit. Vi hade väl lite starkvaror också med oss, men vi drack inte så mycket så vi inte 'tydde' åka hem! - Vi hade drag ute, så vi fick gös och gäddor ibland."

(Nils Persson:) "Jag fick en lax en gång på glinder. Den vägde 5 kilo.

Man kunde både sitta och ligga ombord på pråmarna, om man ville. Med 4-6 pråmar behövde man inte styra förrän man skulle in i hamn. Men det var ju lite göra 'för jämt' med att länsa vatten och ett och annat. Det var lika bra att vara på sjön som att göra någonting annat. Frisk luft det fick vi åtminstone. Jag var på båtarna mellan 1903 och 1907. Sen kom jag på sjön."

"Det kan blåsa upp hastigt här på Ivösjön, men det blir inte så farliga sjöar, för blåser det riktigt så bryter vågorna ner varandra. Vi har varit ute i de allra värsta orkaner här. Var vi väl ute på sjön så fick vi allt rida ut stormen.

Men vi gav oss ju inte ut, om det var sådant väder så vi inte kunde klara båtarna.

De seglade mycket förr med ved och granit här på Ivö-sjön. Graniten bröts uppe i Vångabergen. Och här var flera som var vedhandlare. Det var en som hette Månsson, han kallades för Blixa-Månsson och kom uppifrån Vånga, och så var det en som de kallte för Knallen.

Nils Svensson i Skandinaviska banken tog jag in som pråmstyrare. Det var 1903 eller -04. 1901 kom det nya bolaget.

Jag tror inte arbetarna fick lida något av att det blev konkurs.

Verkmästare Wendt var närmaste bas för oss. Han var nästan högste chef för chamotten och trafiken på sjön och snickeriet och mekaniska verkstaden också. Det var på disponent Appés tid. Wendt var tysk.

1918 blev jag hamnmästare."