

ACC. N:R M. 16112:1-3.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Ole Lisberg Jensen*
Härad: *Rönneberg* Berättare: *Karl Yennberg, Yenn*
Socken: *G:t Jbb* Berättarens yrke: *f. d. skeppare*
Uppteckningsår: *1964* Född år *1886* i *Kjåkbacken, Yenn, G:t Jbb, sm.*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Ljölfart och partivederier. s. 1-3.

*se A 935:1-48
A 936:1-41*

Skriv endast på denna sida.

1.

Min farfar var sejlmager og hed Larsson til efternavn, men så var han med på en stor skude, hvor de var to, som havde helt samme navn, og så tog han navnet Vennerberg. Min far var skipper her i Kyrkbacken og jeg begyndte at sejle med ham i femtenårsalderen, da jeg havde læst for præsten. Vi havde en jagt, som senere blev bygget om til galeas. Til at begynde med var her masser af småskuder og fiskerbåde, men omkring år 1900 begyndte de at bygge små skonnerter. Der kom næsten to nye om året. Der blev bygget nogle i Råå men de fleste kom fra Viken. Senere byggede de skuder i Landskrona. Sjældent var der nogen skipper, som ejede hele købesummen selv. De var gerne to eller tre, som slog sig sammen på den tid. En del fik landbrugerne til at sætte penge i sine skuder.

Min far var skipper på skuden til 1937. Derefter overtog jeg den helt. Min far forsøgte ellers at sælge skuden under første krig i 1916, men der var ingen som ville købe. Så tog min far ind og talte med skibsbyggeren i Landskrona, og der blev de enige om at forlænge den og give den en mast til, så det blev en galeas. I den første tid sejlede vi fast med gadesten fra Halmstad til Danmark og Tyskland. Der var hårdt arbejde med stenene. Efter 1916 sejlede vi ikke mere med sten. Der var dårlige forhold at laste under ved Halmstad. Vi skulle lægge ude på kysten og tage stenen ombord. Siden var vi på alle pladser i Danmark og Sverige, men vi kom aldrig nordligere end til Karlshamn. Lasterne var for det meste cement, korn og foderstoffer.

2.

På enhver plads sad der mæglere som vidste besked om fragterne, så man måtte mest sidde hjemme en tid og ringe til forskellige skibsmæglere, inden man fik fat i nogen fragt. Da jeg overtog skuden efter min far, fik jeg en bedstemand med. Han fik 30 % af nettofortjenesten.

Minskude var forsikret i assurancen her på Hven. I begyndelsen var der bare små fiskerbåde og småjagter i assurancen, men ved århundredskiftet kom også skuderne med. De fleste skuder var forsikret her på Hven, men der var et par stykker, som ikke var så gode venner med assurancen, og de forsikrede sig i noget andet selskab.

I 1926 blev der sat maskine i vor skude. Det betød dog ikke, at vi kom til at tjene mere; fordi det vi vandt på at komme hurtigere frem, gik til afskrivning af motoren. Efterhånden var vi dog tvungne til at købe motor. Skibsmæglerne ville ikke have sendt fragter med skuder uden motor. De spurgte altid først, om man havde motor, og hvis det var tilfældet, fik man fragten. Motoren gjorde, at vi aldrig lå stille som under sejltiden. Dengang var det ret så ofte, at vi lå for eksempel her i Sundet og drev. Så skulle man passe på, at man ikke blev ført ind på grundt vand, så vi måtte altid have et anker ude.

Når vi kun var to mand ombord, hjalp vi hinanden at lave maden, men for det meste havde vi mad med hjemmefra eller levede på konserverede varer.

3.

Vi var altid sultne, når vi kom hjem.

I sejltiden lå vi hjemme hele vinteren fra oktober til marts, men da motoren kom var det sjældent vi lagde op før i november måned.

Efter anden verdenskrig i 1949 solgte jeg skuden. Skuden havde ligget fast ved Mølle havn i tre år under krigen. Det var krigsmagten, som bestemte det. Den lå med sten i lasten i havneindløbet for at kunne blive sænket hvis fjenden kom.

Fragterne blev helt dårlige efter krigen, men det var nu mest alderen, som gjorde at jeg holdt op.

På de større skuder, f. eks. de store tremastede skonnerter sejlede man naturligvis ikke på part. Der kunne jo være op til 7 mands besætning. De fik som regel månedspenge. De var bare hvor vi kun var to mand, at man sejlede på part.