

ACC. N:R M. 16113:1-5.

Landskap: Skåne Upptecknare: Ole Lisberg Jensen
Härad: Bönneberg Berättare: Ivan Valdemar Bengtsson
Socken: S:t Jbb Berättarens yrke: f. d. skeppare
Uppteckningsår: 1964 Född år 1891 i Bäckviken, Ven, S:t Jbbs sn.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Ljölfart och partvederiv. s. 1-5

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

Skriv endast på denna sida.

Min far arbejde på teglværket, men i sin ungdom havde han sejlet og han fiskede lidt engang imellem ligesom alle de andre, der boede ved søen. Da jeg var tolv år gammel begyndte jeg at arbejde på teglværket. Det var svært at få noget ordentlig arbejde dengang. Der var mange her som gik uden arbejde. En dag, da jeg var ude i noget ærinde med min far, mødte vi en gammel, grim skipper, som min far kendte lidt til. Han, skipperen kunne aldrig have folk hos sig, så han søgte altid en mand til sin skude. Han spurgte min far, om ikke jeg havde lyst at følge med ud på søen. Det havde jeg stor lyst til, og selv om far advarede mig, så takkede jeg for tilbudet. Det var i 1906 jeg sejlede for første gang. Hos den samme skipper sejlede jeg i to år. Det var hårdt, og jeg fik mange tærsk, men da jeg var blevet 17 år slog jeg igen, og så mærkede jeg aldrig noget mere. Det var en dæksbåd, som kunne laste 35 ton højest. Vi var bare to på den skude, og det var mig, som skulle lave maden. Vi sejlede mest med skærserver, som gik til København. Jeg fik 1/3 af fortjenesten. Det var altid sådan, at skipperen skulle have 1/3, bedstemand 1/3, og skuden 1/3 af fortjenesten. Denne båd var aldrig forsikret her på Hven. Den var hjemmehørende i Torekov. Skipperen var herfra. Nogle af skuderne var forsikret i Ålaboderna, som var en meget stor skudehavn. De havde 50 skuder i sine bedste år.

Her på Hven fandtes der enkelte, som ejede deres skude selv, men el-

lers var alle skuder partrederier. Det var jo de færreste, som havde så mange penge. Det var svært for en skipper at blive ejer af den båd han havde part i, og som han var skipper på. Hvis de øvrige delejere ikke ville overlade sine dele, og hvorfor skulle de gøre det, hvis forretningen gik godt, så var det svært at købe dele. Kun ved dødsfald havde man lejlighed til at købe den afdødes part på auktion.

De fleste skuder, som blev købt i årene før første krig, var bygget i Viken. De var kendt for at være de bedste. De danske skuder var også kendt for at være gode. De var ligesom grovere bygget. Når man ville sælge en skude, så kunne man annoncere sin skude til et stort salgsbureau Hvilson i København. De havde deres folk ude overalt, så de havde rede på sagerne. Her i Sverige var der også sådanne bureauer, men de var ikke så bekendte som Hvilson i København. Mange køb blev også gjort mundtligt.

De store skonnerter, som for det meste havde fem mands besætning sejlede hovedsageligt træ fra Norrland til Danmark og Tyskland. I 1925 blev jeg skipper på galeasen Agnes, som jeg også var delejer i. Med den fragtede vi meget cement og gødning. Vi sejlede meget på Danmark, i Kattegat og Østersøen, men vi kom aldrig ud i Nordsøen. Sukkerroerne blev også fragtet fra Hven til Båstahusene, men det var jo kun en lille tid i Oktober måned hvert år.

Når vi skulle have fat i en last, så ringede vi til en mægler.

3.

ACC. N:R M. 16113:3.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

I gode tider havde mæglerne mange laster, så man selv kunne vælge, hvad der passede. I min tid var der ingen skipper, som selv ordnede lasterne. Da motorerne blev indført i tyverne, så kom det ikke til at spille nogen rolle for strækningerne. Vi sejlede ikke længere end da vi alene havde sejl. Men motoren var alligevel en stor hjælp. Før den tid skulle vi mange gange ligge og vente på vind. Nu kunne man bedre beregne hvornår man nåede frem. Vi sejlede aldrig lange strækninger. Det længste vi var til søs var vel 3-4 døgn, men de store skonnerter kunne holde sig ude i flere uger. De havde jo tønder med flæsk og sild ombord, så de savnede ingenting.

Vi havde meget hårdt arbejde, og det var naturligvis hårdest at laste og losse i havnene. I begyndelsen måtte vi selv gøre det, men en gang på 30-tallet blev det bestemt at havnearbejderne skulle gøre det. Til trælasterne måtte vi leje særligt folk til at stuve. Det var jo en kunst at få så meget med så muligt. På den tid, da vi havde sejl, kunne vi ikke gøre noget, når det var vindstille. Så sov vi eller fiskede. Det var allerbedst, når vi lå inde under land, så man kunne pilke en torsk. De bedste fortjenerster havde vi under første verdenskrig og inden anden verdenskrig. Min skude var rekvireret under anden verdenskrig til at ligge som spærring i noget havneindløb nær Trelleborg. Skuden blev solgt i 1945.

4. Med hensyn til lønningerne, så var det aldrig de højeste. Når udgifter ugratrøkket fra, var der ikke meget tilbage. På de skuder, hvor der kun var to mand, delte man gerne overskuddet i tre dele, men på de større skuder hvor der var fire-fem mands besætning fik man månedspenge. Når der var fragter at få kunne det være bedre at sejle på part. Ellers var det nok bedre at have fast løn.

Vi lå i regelen hjemme de strengeste vintermåneder, når det ikke var til at sejle for kulde og is. I den tid var der altid noget som skulle ordnes med skuden, men der var jo tid til at fiske lidt ind imellem.

Maden ombord på skuden var naturligvis altid lidt primitiv, men det gjorde ikke noget, bare det var rent. Vi spiste altid rigeligt. Varmt mad og en efterret, som bestod af frugtgrød eller lignende. Når vi var i Danmark købte vi altid rigeligt med kød, så vi kunne have et par dage. Når man var i havn, og der ikke var plads til at laste, eller vi lå og ventede, så gik vi i land og så os om. Det var nu mest i de større byer. De mindre pladser kendte man og der var ikke noget at se på. Vi brugte ikke særlig mange penge på noget. Det havde man ikke råd til. I København var der altid noget at se på. Ellers snakkede man med de andre søfolk fra andre skuder.

På de skuder hvor vi kun var to mand havde man ikke nogen bestemt vagt når man sejlede. Hvis vinden var god kunne den ene gå og sove lidt, medens

den anden passede skuden, men når der så var noget som skulle ordnes med sejlene var man jo tvunget til at være to mand.

Motoren gjorde at der blev forandret flere ting ved skuderne. De fleste riggede masterne ned, fordi de ikke brugte sejlene så meget mere. Topsejlene blev så godt som aldrig mere anvendt. Skonnerter blev lavet om til galeaser og på de store tremastede skonnerter fjernede man en mast. Lugerne blev lavet større på alle skuderne. Nogle fik en stor luge på dækket, medens andre fik to. Dette gjorde at man bedre kunne komme til ved arbejdet i havnene. Vi fik alle spil som kunne ansluttes motoren, således at man ikke mere skulle trække spillet med håndkraft. Spillet fungerede som en kran, når man skulle have lasten ombord eller iland, og man behøvede nu kun at have en mand ved spillet medens de andre var fuldt beskæftiget med at stuve væk i lasten eller ordne godset på kajen.