

ACC. N:R M. 16114: 1-9.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Ole Lisberg Jensen*  
Härad: *Rönneberg* Berättare: *Maarit Andersson, Ven*  
Socken: *S:t Jbb* Berättarens yrke: *f. d. skeppare*  
Uppteckningsår: *1964* Född år *1883* i *Kryekbacken, Ven*

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

*Ljölfart och partivederier. s. 1-9.*

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

Skriv endast på denna sida.

Min far var skipper. Han var en af dem, som var med til at sejle får fra Kungsgården ned til Malmø. Det var engang på 80-tallet. Dengang var her kun småskuder, som de kaldte dæksbåde. Det var det samme som jagter, men de adskilte sig fra jagterne derved at de var under 10 registertons.

Jeg var 11 år, da jeg første gang gik til søs. Jeg sejlede med tre andre jagter inden jeg fik egen. Vi sejlede med dæksbåde først, siden skaffede vi os jagter til at fragte skærv<sup>er</sup> fra Mølle og ned til Frihavnen eller til forterne uden for København. Dette hændte engang før århundredeskiftet.

Min farfar var fiskere henede i Kyrkøbacken. Jeg tror forresten, at alle skipper her på pladsen stammede fra fiskere.

Alle skuder var forsikret. De fleste her på Hven, men heletiden var der nogle som var forsikret i Ålaboderna. Langt de fleste skuder var partredesierrier. Hvis en skipper ville have sin skude selv, kunne han købe parter fra de andre partejere.

Når jeg kom fra militæret i 1905, ville jeg have en skude. Jeg havde ingen penge, men på en eftermiddag gik jeg rundt og lånte, så jeg straks efter kunne rejse til Viken og bestille en ny. Dengang skulle det være nyt. Der blev næsten aldrig købt gamle både før første verdenskrig. Vi var fire kammerater, som samtidigt kom hjem fra det militære og alle bestilte vi galeaser. Skuden lastede 75-90 tons og vi var to mands besætning: skipper og bedstemand. Indtil første verdenskrig sejlede vi med sten fra Halland

til Danmark. Da verdenskrigen brød ud lå vi stille i to måneder, men siden sejlede vi igen. I begyndelsen var vi bange for miner, men det gik snart over. Under første krig sejlede vi på Tyskland med tomme skuder og hentede kul til Sverige. Vi kom også et par gange til Norge. På den tid var der også skonnerter med tre og fire mand i besætningen. Det var dårlige tider med maden under første krig. Engang sejlede vi fra Stettin til Stockholm med kul. Vi havde bare en halv tønde kartofler med og to brød. Vi gik ind til Rønne på Bornholm for at få noget mad, men dér sendte de først telegram til København, og der kom svar tilbage, at vi ikke kunne få noget udleveret. Danskerne havde det ellers meget bedre. Vi smuglede mad fra København, hver gang vi var dér. Der var mange, som sultede her under krigen, men vi, som var på søen kunne jo altid klare at skaffe brød.

Motorene blev indsat i årene efter 1920. Jeg satte først motor i min skude i 1932. Da var maskinerne bedre end i begyndelsen af tyverne. Med maskine kom vi altid frem i stille vejr. I mellemkrigstiden sejlede vi spanmål fra Tyskland. Efter første krig kom de store tremastede skonnerter til. Med dem kunne de sejle træ på Norrland.

Vi var aldrig særligt længe til søs med skuderne, men det kom naturligvis an på fragterne. Engang var vi 8 dage om at sejle fra Stettin til Stockholm, men det var før motoren kom til. Vi fik god mad på skuderne; det var som derhjemme. Forholdet mellem skipper og bedstemand var altid godt. Det

var det tvunget til at være, når man skulle arbejde sammen. Bedstemandens løn var 30% af nettofortjenesten.

Efter 1920 kom de store skuder til. Skonerter med tre master. De blev for det meste købt i Danmark. Efter krigen var hele Årø og Marstal ved at spille konkurs, så mange herfra købte meget billigt i den tiden.

Om vinteren, når det ikke var til at sejle for isen, gik vi hjemme og fiskede lidt rødspætter, men fortjenesten blev ikke stor på det.

Iblandt var det meget hårdt arbejde med skuderne. Det var særligt, når vi var i havn. Dengang skulle man levere fragten på kaj, så vi havde ofte en mand til at hjælpe os at hive lasten direkte op på hestevognen. Men der var også mange feriedage ind imellem. Når vi var til søs og det var stille, kunne vi jo ikke komme frem, så var vi et par skuder, der lå på siden af hinanden. Så badede vi, soledede og havde det hyggeligt. Når kvinvargiåhavn, gik vi iblandt iland og spiste og morede os. I København fandtes der på den tiden ennmængde billige spisehus, og der var vi ofte.

Jeg sejlede også under anden verdenskrig. Dengang lå ellers de fleste hjemme. Risikoen for miner var her noget helt andet. Vi sejlede mest med træ til Danmark. I begyndelsen var vi lidt bange for tyskerne, men vi vænede os til det. Hele krigen sejlede vi med kul fra Rendsborg og Lübeck og havde træ med til Tyskland. I Tyskland var der ikke meget at købe, men når vi havde ligget i havn i en uge, kunne vi købe proviant og spiritus for svenske penge. Kaffe og cigaretter havde vi ofte med til tyskerne.

I begyndelsen af århundredet skiftede Assuranseforeningen navn til Hvens Partygsforsikringsforening. Det var fordi skuderne blev større og dyrere, så man måtte ændre bestemmelserne. Jeg var viceordførende i foreningen i flere år.

Den bedste tid for skudefarten var under første verdenskrig. Der tjente vi mest og havde mest at bestille. I mellemkrigsårene blev det dårligere og under anden verdenskrig gik det bedre. Jeg solgte min skude i 1946. En lille periode indtil 1950 var god, men siden gik det helt baglæns. Det var lastbilerne, som tog død på os. Det begyndte allerede lige efter sidste krig. Da var der heller ikke nogen gang i teglværkerne. Efter krigen fik danskerne ikke lov at indføre tegl fra Sverige, så det lønnede sig ikke mere at holde det igang.

Alle de småskuder og jagter, som fandtes før 1900 var også partrederier det var naturligvis også et stort antal helt små både, som kun havde en ejer. Sommetider var de et par brødre eller venner, der købte en lille skude i fællesskab, men de blev ofte uenige, når der var gået nogle år.

Hvis vi ikke havde nogen last til teglværket, så kom vi aldrig ind til Norreborgs havn. Det skulle da lige være i tilfælde af, at vinden var u-mulig, så vi ikke kunne lægge til herhjemme. Teglværket havde altid så mange pramme og skuder liggende dér, så det var sjældent vi benyttede den havn.

Hele min slægt stammer ikke fra Hven. Min farfar kom fra en landbrugerfamilie i Nöbbelöv nær ved Landskrona. Han kom her til Hven for at arbejde ved teglværket. Han havde giftet sig med en pige herfra øen, og han begyndte lidt efter lidt at fiske med sin svigerfar. Sidenhen gik han helt over til fiskeriet.

Den første, som fik motor indsat var skonnerten Åran, og det skete i slutningen af første verdenskrig eller lige efter. Siden havde alle fået maskine, så i 1935 var der ikke noget sejlfartøj tilbage. Den første motor jeg satte i hed June-Munktell og var et Jönköping fabrikat. Den var to cylindre og havde 50 hestekræfter. Denne startede vi ved at varme den med en blæselampe og siden trække i at gåndtag, som på de første biler. Lige før anden verdenskrig satte jeg en stærkere motor i. Det var et Säfflefabrikat og den var på 100 hestekræfter med tryklufsstarter. Det tog altid bare to minutter at få den igang. Jeg havde aldrig noget besvær med motoren. Nogle år efter at de fleste havde fået motor riggede man om. Skonnerterne blev rigget om til galeaser og 3masterne blev skonnerter eller galeaser. Men vi brugte sejlene. Der var rart at sejle og farten blev større når man både havde sejl og motor. Motorerne blev sat i lidt overalt. I Landskrona, Helsingborg og Råå. Overalt, hvor der var en havn.

Når vi kom hjem om vinteren og lagde op, ordnede man partrederiets regnskaber. Sommetider var et par af de andre delejere revisorser, men det v

6.

var ikke altid. Det gik altid fredeligt til som i en stor familie. Under første verdenskrig kunne uddelingerne være på 25 %, men i de dårligere tider var der til tider ingenting. Normalt var uddelingerne på 10-15 %. Skipperen havde også månedspenge og siden havde han 5 % af det han sejlede ind.

Det var aldrig til at købe dele i skuderne. Det var mange ældre mennesker, som havde deres sparepenge som parter, og de ville ikke af med dem. Man kunne jo ligefrem låne penge i banken til 5 % og sætte dem i en skude, som gav 10-12 %.

Det var skipperen, der bestemte driften af partrederiet. De andre partejere havde ingenting at bestemme.

Når besætningen mønstrede på om våren havde de gerne selv deres tøj og klæder med sig, i begyndelsen i skibskister og senere i en køjesæk. Kisterne tog for meget plads op, så man satte skabe op på skuderne i stedet for. Det var nu kun på de større skuder. Med min galease sejlede vi ikke så langt, så vi var gerne hjemme en gang hver fjortende dag. Min bedstemand var altid fra Hven; de fleste, var gerne her fra Hven. Efter anden verdenskrig blev det sværere at få folk, og så var der mange, som fik folk udefra. De flestes drøm var at få en skude selv, men også mange følte sig bedst tilrette, når de havde et godt arbejde på en skude, og de drømte ikke om at få egen skude.

7.

Når vi havde uddeling i partrederiet foregik det altid ved juletid hjemme hos skipperen. Så havde vi det hyggeligt, snakkede og drak kaffe.

Ombord måtte skipperen selv arbejde med også ved lastning og losning i havnene. Man tog naturligvis ikke altid det hårdeste arbejde. Det var skipperen, der bestemte arbejdets gang. Men vi kom altid godt overens og var som en stor familie.

Når man var i en fremmed havn, var der altid meget at gøre. Skipperen skulle ordne med mæglerne og ordne papirer og grejer. Når vi havde fri, var der altid noget at kigge på. Var det søndag kunne man gå i kirke og ellers var der jo sømandshjem, hvor vi kunne få kaffe.

Hvis der var mange skuder i en havn, kunne det tage lidt tid inden man fik losset og lastet.

Min kone var ofte med i vore unge dage. Hun kunne lave maden og ellers snakke lidt. Min frue var hjemmefrue alle årene.

Når vi var hjemme om vinteren, så gik vi iblandt i kirke, men det var sjældent. Når vi fik radioen kunne vi jo sidde herhjemme og høre gudstjeneste. På slutningen af sidste århundrede var folk mere religiøse.

Mæglerne havde kontorer i alle havne og dem kunne man ringe til og forhøre sig om der var nogen last. De forsøgte så godt de kunne at ordne en returlast, men det kunne være besværligt iblandt. Detmændte også, at



Mæglerne ringede til os for at høre om vi kunne tage laster, men det var mere almindeligt at vi hørte hos dem. Mæglerne tog gerne 5 % af bruttofortjenesten, men så var deres eneste arbejde også kun at ringe rundt. Vi behøvede aldrig nogen skippereksamen. Den blev først indført engang i 1930-erne. Vi, som havde sejlet før, behøvede ikke noget forhør. Man skulle have sejlet en vis tid som skipper, før denne ordning trådte i kraft, så fik man skipperbrev uden videre. Det gjorde, at mange, som havde sejlet som bedstemand i mange år, blev påmønstret som skipper og skipperen mønstrede så som bedstemand. På den måde fik også bedstemanden et skipperbrev.

Der var vellestående sønner af landbrugere, som begyndte at sejle, men det var sjældent. Jeg kan ikke huske noget eksempel. Vi var altid gode venner med landbrugerne. Nogle af dem havde del i skuderne. Landbrugerne havde jo penge. Motoren kom også til at spille en rolle ved lastning og losning i havn. Den kunne sættes til et spil, således at vi kunne få lasten op på den måde. Nu behøvede man bare at være en mand til at styre spillet, medens vi i sejltiden mindst måtte være to mand til at trække det med håndkraft. Alle skuderne skaffede sig motordrevet "Vinsch" og de fleste skuder gjorde lugerne større, så de næsten kom til at fylde hele dækket. I sejltiden havde vi små luger, idet man troede at de holdt mere tæt. De store luger var bedre for kranerne i havnene.

9.

Når vi kun var to mand ombord, havde vi ikke direkte vagter, som de havde på de større skuder. Hvis vi havde konstant vind kunne den ene udmærket passe skuden alene. Man kunne kalde på demanden, hvis der var noget man ikke selv kunne klare. Hvis vi var ude på en længere strækning, så sov vi skiftevis som det bedst passede sig.