

ACC. N:R M. 16116: 1-6.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Ole Listerup Jensen*
Härad: *Bönneberg* Berättare: *Hans Persson, Ven*
Socken: *S:t Jbb* Berättarens yrke: *f. d. skeppare*
Uppteckningsår: *1964* Född år *1882 i Kyckbäckens, Ven, S:t Jbb's sn.*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Tjöffart och partvederier, s. 1-6.

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

Skriv endast på denna sida.

I 1907 begyndte jeg at sejle med min far. Vi var fire mands besætning og kokken var altid en dreng. Han blev altid behandlet godt. Det var ikke alle de første skuder, som var assurerede her på Hven, men jeg skulle tro at de fleste var det omkring 1900. For de fleste Hvenboere var det sådan, at de ikke ejede skuden selv, men havde partrederi. Min far og jeg var sikkert de eneste som selv havde skuden. I begyndelsen var det bare jagter og ingen større skuder, men så bestilte vi en skonert år 1900. Når vi købte en skude, så bestilte vi den altid fra Viken. Det var de bedste. Det var nogle rigtige klepperter, de. Foruden i Viken var der også skibsværfter i Landskrona og Rå. Indtil første verdenskrig blev så godt som alle skuder købt nye, men derefter købte også mange brugte skuder. I tåyerne blev der næsten sat motor i hver eneste skude. I vor skude satte vi en 50 hestekræfters. Når man solgte sin skude, skete oftest direkte mellem køber og sælger. Der var ellers et stort firma Wilsen i København, som købte og solgte skuder, men det var ikke så almindeligt, at vi gik den vej. Ellers betød det vældigt meget med motorerne. Nu kunne vi sejle, når det var stille og lasterne kom hurtigere frem. I begyndelsen bestod fragterne for det meste af gadesten, som vi sejlede fra Bohus len Bleking og Småland til Tyskland. Det var omkring 1900. Siden fra 1915 begyndte vi at sejle med træ fra Norrland. Vi var overalt på svenske og finske havne i Østersøen og så naturligvis på Danmark. En eneste gang

var vi i Hamburg gennem Kielerkanalen.

Gennem mæglerne fik vi fragter. Føøks. ringede man til en mægler i Landskrona og spurgte om han havde nogen fragt at byde. Det tog normalt fire døgn at sejle fra Norrland og til Stockholm. Den længste tur vi engang gjorde, var da vi sejlede fra Söderhamn og til Norge. Vi havde konstant stille eller modvind, så farten varede 5 uger. Jeg husker, at vi var 70 skuder ved Dalarnö, som lå og ikke kunne komme nogen steder.

Min farfar var fisker og en eneste gang med en dansk skude til England. Når de fiskede dengang, sætte de garn i Kattegat og solgte fisken i København, berettede han engang for mig.

Besætningen på vor skude havde fast løn, men på de mindre skuder, sejlede man på part. Det hårdeste arbejde på skuderne var havnearbejdet. Vi skulle levere på kajen. Det var særligt hårdt, når lasten var sten. Trælaster lastede vi i regelen selv, eller vi havde stuvere--folk, som gik på havnen og ikke gjorde andet end at stuve. Var vi 4 mand ombord, så gik vi vagt i 4 timer og havde fri i fire. Vi fik næsten samme mad som hjemme, når vi var på søen, men naturligvis var det lidt mere primitivt, når vi selv skulle koge. Om vinteren gik vi hjemme fra november til marts. Så var der altid noget at gøre på skuden og ellers fiskede vi lidt. I 1953 sluttede jeg at sejle. Det begyndte at blive dårligt. Der var ingen folk at få, som ville arbejde på skuderne.

På tyvetallet faldt fragterne, og der var mange, som måtte sælge. I årene efter 1930 var det særligt dårligt i Danmark og alle solgte skuder. Fine både, som havde kostet over 100.000 kroner, og som bygge kunne man købe for bare 30.000 kroner. Lige efter anden verdenskrig begyndte tyskerne at bygge små jernskuder på 200-300 tons og dem kunne vi ikke konkurrere med. De sejlede billigere end os. Lastbilerne kom også til at betyde noget for os. De kunne jo køre med træet helt fra Norrland.

Under første verdenskrig sejlede vi meget på Tyskland. Under anden verdenskrig lå vi først stille et år, men så begyndte vi igen. Der hændte ingenting. Engang så vi et par miner komme drivende ved Landsort, men ellers mærkede vi aldrig noget.

På min skude havde vi altid månedsløn, medens de på de mindre jagter sejlede på part. Det indebar, at nettofortjenesten blev delt ud i tre lige store dele. En del til båden, en til skipper og en til bedstemand.

Hele tiden var der enkelte skuder, som var forsikret i Ålaboderna, men det var aldrig ret mange, og flest i begyndelsen.

Omkring 1952 var jeg med i bestyrelsen i Fartygsförsäkringsföreningen. Da begyndte Forsikringsinspektionen at lægge sig i vores finanser.

De mente, at den garantisum, som foreningen kunne fremvise var for lille, og derfor anbefalede de os at gå ind i en anden og større assuranceforening.

4.

De partrederier, som vi havde her på Hven, blev altid begyndt, når man bestilte skuden på et skibsværft. Suden skulle købes kontant, så man måtte have hele købesummen parat på en gang. Så gik skipperen rundt hos dem, han mente var interesserede i være delejere og spurgte om de ville deltage i et partrederi. Før første verdenskrigs slutning, da det endnu var godt var der også en del bønder, som havde dele, men de fleste var andre skippere og folk, som boede hernede ved søen. Det var en lønneude forretning at have parter i en skude før første krigs slutning. Det kunne give op til 30-40 % fortjeneste om året. Man siger, at mange i de år lånte penge i banken for at sætte dem i skuder. Efter krigen, da der ingen fragter var, fik delejerne næsten aldrig noget udbytte, og en masse penge sad fast i skuderne.

Der var aldrig noget modsætningsforhold mellem os hernede og bønderne oppe på landet. Vi passede os selv. I skolen havde vi sjældent slagsmål, men når det hændte var det mere mellem drengene her fra vest og dem fra øst, altså Kyrkbacken og Bäckviken. Vi var altid i overtal og vandt som regel. Der boede mange flere mennesker her i Kyrkbacken end der gør nu. F.eks. da min søn blev født i 1932, blev der født 8 børn hernede alene, medens antallet for hele landet også var 8. I begyndelsen af 1930-tallet skal vi nok have været omkring 350 alene her i Kyrkbacken.

Da far og jeg købte vor skonnert Anders i 1920, så så vi den først i en liste, som Hvilson i København udgav over alle skuder, som var til salg. Vi

kendte skuden i forvejen og vidste hvad den var værd, så vi rejste en dag til Skillinge og købte den af skipperen.

Når besætningen mønstrede, så hed det, at man mønstrede for "hele seglationen", d. v. s. fra tidligt om våren til sent om høsten. Det var sjældent at nogen mønstrede af midt i perioden.

Når besætningen mønstrede på havde hver og en altid en kiste eller en sæk med sng med alle sine grejer, sengeklæder og andre klæder. Vi havde på Anders to køjer foran i skansen og to agter. Skipperen og bedstemanden sov som regel agter. Skonnerten Saga havde ligefrem kahytten på dækket, medens det normale var at den lå under dæk.

Hele besætningen var med til at laste og losse i havnene, og skipperen arbejdede også med og ligesom derigere arbejdede for de andre.

Sommetider havde vi hjælp af stuvvere, mænd, som gik fra skib til skib og st og stuede træ. For dem gjalt det bare om at blive færdige, så det var ikke altid så heldigt. Man måtte jo udnytte al den plads der fandtes, så der kunne komme mest muligt træ med. Når vi lastede splitved i Norrlandshavnene havde vi som regel hjælp af kvindlige stuvvere. Et par stod og sorterede og et par stoppede tilside.

Når vi var i en fremmed havn, og vi havde tid til det, så gik vi ud og så på staden. Når det var varmt badede vi. Når vi lå i en tysk havn, var der altid noget at se på. Der var også altid svenske sømandshuse og sømandskirker

6.
Ofte ordnede de kaffefester på sømandshuseh.

Min frue havde jeg engang med i 3 måneder, men ellers var hun kun sjældent med.

Den motor jeg satte i Anders var en Bolinder 2 cylindere på 50 hestekræfter. Den skulle startes med at vi varmede op med blæselampe, så den blev godt varm, ellers ville den ikke starte, når man drog i håndsvinget. Det var ofte svært at få motoren til at gå. Vi havde jo ikke det fjerneste kendskab til motorer inden vi satte i. Det kursus man fik på Gustavssøns skibsværft i Landskrona var helt uden betydning. Man måtte varme en motor op, og så trak manden i håndsvinget, og så kunne man se at den gik, og så var det forbi. Derefter blev der udskrevet et "maskinskötarebevis". Men hvorledes motoren skulle passes, så den fungerede ordentligt måtte man selv lære sig. Efter at motoren kom til fik vi ikke mere den fulde brug for sejlene. Efter nogle år blev de fleste skuder rigget om. Masterne blev kortet af. I 1931 riggede vi om til galease.