

ACC. N:R M. 16118 : 1-10.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Ole Lisberg Jensen*
Härad: *Rönneberg* Berättare: *Gunnar Persson, Ven*
Socken: *S. l. Tbb* Berättarens yrke: *f. d. sheppare*
Uppteckningsår: *1964* Född år *1888* i *Nävlinge*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Ljofart och partvederier. s. 1-10.

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

Skriv endast på denna sida.

Jeg er født i nordlige Skåne, i Nävlinge ved Kristiansstad, men vi flyttede her til Hven da jeg bare var fem år gammel. Min far var tømmersmand her ved teglværket. Hvor gammel teglværkerne er kan jeg ikke sige med sikkerhed. Der har altid været små huller, hvor man har brændt lidt tegl. Man kan endnu herude finde sådan tegl, som er lavet med hånden, formet med et brædt.

Jeg gik til søs i 1905 som 16 årig og blev kok på en lille skonnert. Arbejdet som kok var det mindste. Jeg lavede mad på fritiden. Skonnerten havde fire mands besætning, og da vi ikke var flere blev også kokken trænet i alle slags gøremål.

Her på Hven begyndte de med disse her små skonnerter omkring århundredskiftet. Jeg husker, at den første skipper, som købte skonnert var Fredrik Kristenssøn. De første fragtede gadesten fra Blekinge til Tyskland. I den tid blev der også fragtet mange skærver, som tyskerne brugte til cement.

Til at begynde med fandtes her mange små skuder og fiskerbåde. Fra 1900 kom de større skuder. Skipperne her på Hven købte i den tid altid nye fartøjer. Samtidig var de så snedige, at de solgte skuderne få år efter at de var købt uden at tabe noget på det, og så havde de altid nye skuder. De jagter, som fandtes dengang var for de flestes vedkommende sådanne, som teglværket havde. De sejlede regelmæssigt med tegl fra Hven til

2.

København. Nogle af de små jagter sejlede med skærver fra Halmstad ned til København. Det var dengang de byggede Tre Kroner og Middelgrunden i 1890-95. På disse små jagter, som fandtes før 1900 var de bare et par mand og det var næsten altid skipperen som ejede skuden. Sommetider var de to brødre eller to kammerater, der havde købt skuden sammen. På de større skuder, som kom til lidt senere, var skipperen altid den største delejer. Han havde andre skippere eller landbrugere som mindre delejere.

I 1914 blev jeg skipper på en lille jagt, som hed Ida, da havde jeg allerede bestilt en skonnert i Landskrona. Jeg sejlede så med denne lille jagt for at tjene penge. Det var jo under krigen og der var godt med arbejde. De fleste bestilte ellers deres skuder i Viken, så der næsten var ventetid på at få bygget. I 1915 blev Gunborg færdig i Landskrona. Den hørte til de største skuder her på Hven. Den lastede 240 ton.

Vi havde vor Assurance, som fungerede vældig godt. De første år betalte skipperne både til vor assurance og til et af de større forsikringselskaber som f. eks. Øresund. På den måde blev vor assurance stærkere og stærkere. Dertil kom, at skuderne kun var forsikret til $\frac{3}{4}$ af den sande værdi. Det bevirkede, at alle var forsigtige, så der ikke hændte noget. I de større forsikringselskaber var man jo forsikret til den fulde værdi af skuden, men her fik man kun $\frac{3}{4}$ tilbage, hvis der hændte noget. Efterhånden gik det bedre for assurancen. I 1943 havde vi en kapital på over 800,000 kro-

3.

ner. Men dette resultat nåede vi tilhåved hjælp af den yderste forsigtighed og det var sjældent at nogen fik lejlighed til at nappe vor assurance i kanten.

Med min skude Gunborg fragtede vi hovedsagelig trælast mellem Norrland og Danmark. Sommetider kunne det vare et stykke tid på våren inden isen slap oppe i Norlandshavnene, og så sejlede vi lidt på Baltikum, Tyskland og Norge, men vi kom aldrig ud over Skagerak. Det var ingen forrething at sejle på England med skuderne. Det var hovedsageligt kul som engelske laster bestod af, og på den tid havde man så mange gamle dampbåde, som sejlede for så lave priser at vi ikke kunne konkurrere med dem.

Vi sejlede under første verdenskrig, selvom det var kritisk i begyndelsen. Der var nemlig ikke tændt et fyr fra Haparanda ~~til~~ til Skagen, så vi måtte føle os frem om natten. Efter nogen tid tændte danskerne Nakkehoved, så vi kunne se at finde indgangen til Øresund, når vi kom nordfra.

I første krig havde vi langt de største fortjenester. Det var ikke fordi vi havde flere fragter end efter krigen, men vore lønninger var store. Under anden verdenskrig var det vel knapt så godt, men de tjente vel også deres penge.

Næsten alle skuder var forsikret i vor egen assurance. Jeg husker, at der fandtes to gamle brødre, Stjärnström hed de, som altid købte så gamle skuder, at de ikke kunne blive forsikret her. Med tiden blev de lidt sure på

4.

asuransen. Bestemmelserne var desuden sådanne, at den som ejede den største del i nogen skude, skulle være hvenbo. Her blev der aldrig indtaget andre fartøjer end Hvens egne.

Den første, som fik motor, var en skonnert, som hed Aran. Det var i 1917. Siden kom det pø om pø. Vi satte i 1928. Da havde de fleste motorer. Motoren betød ingenting i økonomisk henseende. Det blev lidt lettere for besætningen og så fik man motorkraft til losning og lastning. Men noget sparet blev der ikke. Motoren skulle jo også leve. Man kom naturligvis lettere frem, når det var stille, men det, man vandt, gik til motorens omkostninger. Desuden blev det aldrig så heldigt med både motor og sejl. Skuderne var bygget som sejlbåde og ikke som motorbåde.

Der var et helt andet liv over det dengang vi havde sejl alene. Man kendte hinanden meget bedre. For eksempel var det ofte man lå ved siden af hinanden, når det var stille. Oppe i Stockholms skærgård og ved Ålandsøerne kunne vi ligge op til tredive sejlskuder, som ikke kunne komme videre. Vi havde så tid til at gå og lave lidt smågrejer, men man måtte alligevel passe sine vagter både nat og dag om det var stille eller ikke. Kokken havde aldrig vagt om natten. Der var mange kokke, som kom lige fra skolen og ikke havde set andet mad end den, de selv havde spist. Dem måtte vi lære op først. Vi havde inddelt al vor tid i vagter. Fire timers vagt, og fire timer fri.

Om vinteren gik vi hjemme fra 15. december til 1. marts. Man havde li-

5.

gesom dobbelt husholdning. Huset herhjemme skulle males og holdes i orden, og så havde man jo en lille båd liggende nede ved søen, så man kunne sætte lidt garn.

Jeg sluttede i 1943 og solgte til en mand fra Bohus len. Bohuslenerne kunne købe alle de skuder, som vi ikke kunne anvende herhede. Endnu under krigen fik vi godt betalt for skuderne, men de, som ventede med at sælge til efter krigen, fik ingenting. Efter krigen gik denne slags søfart helt tilbage. Skuderne kunne ikke klare tidens krav til motorisering. De skuder, som havde haft fast arbejde ved cementfabrikkerne blev afløst af biler. Så behøvede man ikke at laste om flere gange. Den træfart, som var fra Norrland til Danmark var slut efter krigen. Danskerne havde brugt træet til at bygge huse af, som blev solgt færdige til England, men dette hørte op efter krigen, og træet gik derefter til Tyskland.

På alle de store skuder var der månedspenge. Det vil sige, hos mig fik besætningen aldrig udbetalt pengene på en bestemt dag, men de kunne komme, når de ville og høre deres løn. De havde en lille bog, hvor der blev skrevet op i, hvormeget de havde taget ud. Der var også dem, som aldrig tog noget ud før de mønstrede af. Så fik de hele lønnen på en gang. På de små jagter sejlede vi med partsystem. Skipperen, bedstemanden og skuden fik hver sin trediedel af nettofortjenesten. Iblant kunne man tjene mere på part end

end på månedspenge, men det beroede naturligvis på tiderne. Det var jo ofte at de små skuder ikke havde noget at sejle med.

Når skipperen var hovedreder i et partrederi-og det var han oftest, så ordnede han alle rederiets regnskaber. Når skuden var færdig med seglationen i november eller december, så var der uddeling til partejerne. Under første verdenskrig var der store penge at tjene, når man havde part i et fartøj og man kunne få 20-30 %. Da skibsfarten gik tilbage efter krigen var det sjældent noget videre overskud. Skipperen havde også månedspenge, og hvis han tillige havde den største part, kunne det jo blive helt godt. Når man havde uddeling var det oftest på den måde, at skipperen gik rundt med pengene til hver og en. Nogle holdt måske et møde hjemme hos skipperen og drak kaffe, men det forkom sjældent hos mig. De andre delejere var jo for en stor del også skippere, som havde deres at passe. Når det siden blev aktuelt med motoren, havde man et møde for at diskutere den ekstra udgift, som skulle tilskydes rederiet, men vi havde aldrig noget selskabelighed. Alle stolede på skipperen og de regnskaber han førte. Det var ligesom en stor familie her. Alle kom godt overens.

Det var yderst sjældent at man handlede med parterne i en skude. Iblandt kunne det ske at når en partejers døede kom hans part på auktion, men også det var sjældent. For det meste afviede vedkommende persons børn parten.

Når besætningen mønstrede på, havde hver mand alle sine grejer med sig.

7.

sommetider i en skibskiste og senere i en køjesæk. I begyndelsen da jeg sejlede skulle man også have sin madras og hovedpude med sig, men senere i slutningen af 1920-tallet eller i begyndelsen af 1930-tallet kom der en bestemmelse om, at disse sager skulle findes på skuden. Det var almindeligt deligt, da jeg begyndte at sejle, at besætningen mønstrede for hele sejl-tionstiden, men en gang på slutningen af tyverne kom der en lov, som sagde at man havde 7 dages gensidig opsigelsesfrist. I trediverne var det også mere normalt at man mønstrede af og på lidt oftere.

Det store flertal af besætningen var altid fra Hven, men da skudeantallet var på sit højeste kunne det være svært at få folk derfra. Alle var jo på søen, så de slog ikke altid til. Så havde vi folk med fra andre steder i Skåne. Danskere var også almindeligt. Det var største delen af Hvendrengenes drøm at skaffe sig selv en skude med tiden, og de fleste fik det også gennemført. Mange var jo sønner til skippere og arvede så skuden. Der var ingen af mine børn, som gik til søs. Min søn blev gartner.

Når der var arbejde i havnen arbejdede skipperen altid med, men det var ofte, når man lå og lastede i en havn her i Øresund at man tog hjem og var hjemme et par dage, medens de andre gjorde arbejdet; det kunne ske 3-4 gange om året at man var hjemme, foruden det lange vinterophold, når vi var oplagt. Desuden var det sådan, at min skude var for stor til at gå ind i nogen af havnene her på Hven, når den var fuldladet, så derfor kunne

vi ikke komme og hilse på, når vi sejlede forbi.

Når jeg begyndte at sejle var det ikke så ofte vi kunne gå i land om aftenen, når vi lå i havn. Dengang havde man nemlig ingen fast arbejdstid og vi sluttede gerne sent, men i senere tid sluttede vi altid arbejdet, når klokken var fem om eftermiddagen. Så lagde drengene sig til at sove når de havde fået mad, og så senere på aftenen og gik iland for at more sig lidt. Det var næsten hver aften at de yngre besætningsmedlemmer var ude. Jeg selv gik aldrig nogen steder. Man havde ligesom ingen interesse for det. Naturligvis var det altid interessant at gå iland, når man var i større byer som for eksempel Stockholm. Der var der så meget at se på. Det var ofte jeg gik ud i Gröna Lund. Ellers var der jo overalt i havnene sømandshuse og sømandskirker og det var mine besætninger altid altid meget interesseret i at besøge. Der kunne man træffe andre søfolk og have det hyggeligt. De ordnede ofte kaffefester dér.

Oftede havde skipperne deres fruer med ombord. Vi ordnede det altid sådan at når vore børn fik fri fra skolen om sommeren, så var de med på søen allesammen, også min kone. Engang mønstrede pludselig kokken af i Gävle og det var ikke til at få nogen ny, så min kone overtog hans plads på farten sydpå. På trods at min søn var så meget på søen som barn, så ville han ikke til søs. Iøvrigt var det jo ikke altid så godt at have fruenteimrerne med på søen, for så snart det blev lidt søgang, så blev de gerne vimsige.

9.

De motorer, som blev sat i skuderne var såkaldte tændkuglemotorer eller glødekuglemotorer, som de også kaldtes. De gik på råolje. Min motor var en Skandia fra Lysekil, men der fandtes også mærker som Munktell og Avance. I begyndelsen satte de fleste Hvenskippere ikke så kraftige maskiner i, men senere blev de stærkere. Det normale i skonnerter og galeaser var vel 40-50 hestekræfter, men i min skude satte vi en Skandia på 80 hestekræfter. Den motor var overordentlig god. Jeg skiftede ikke ud i den tid jeg havde skuden. Når vi startede den, skulle den først varmes op med en blæselampe, og så skulle man trække i et håndsving, før den startede. Siden fik vi lavet om til patron, hvilket vil sige en lille beholder så stor som en langfinger. Den kunne man sætte fyr på, så den kom til at lyse ligesom et "julgransblås". Derefter stoppede man den ind i tændkuglen og slog petroleum på. Den kunne varme motoren op hurtigere end systemet med blæselampen.

Det var ikke så besværligt med motoren, men man måtte jo passe den, så den altid var i god orden. Hver vinter blev den skildt ad og ordnet og rensat. Vi fik vor motor sat i på værftet i Landskrona, og var jo selv med og se hvordan det gik til. De startede den engang for at vise os hvordan den fungerede. De fleste her fra Hven fik sat i i Landskrona. Ellers gjorde man det på alle skibsværfter rundt omkring, men Landskrona lå bedst til for os.

Der var ikke meget at fortage sig her om vinteren. Her var ingen sær-

lig foreningsvirksomhed eller noget sådant. Nogle af skipperne var lidt religiøse og gik i kirke, som mange søfolk gør. En del gik til missionshuset og nogen til Frelsens Hær, Her var også et par kafeer, hvor ungdommen kunne gå, men ellers var det småt med forlystelseslivet. Om sommeren var her anderledes liv p.g.a. de mange turister som særligt kom fra København, men det hjalp jo ikke meget når man ikke var hjemme.

Når man skulle være skipper af første grad skulle man have været på navigations-skole i Malmø i 3 måneder. Det var man tvunget til, når man skulle føre skib over 100 ton. Skippere af anden grad behøvede bare at have gennemgået et forløb på Navigations-skolen; så havde de ret at føre skib under 100 ton indenfor Østersø og Kattegat.

Det var meget sjældent at en dreng fra landet gav sig ud på søen. Bønderne holdt sig altid til sit eget. Derimod var der mange af de drenge, hvis far arbejdede ved teglværkerne, som fór til søs, når de blev voksne. Ellers havde vi altid et godt forhold til bønderne, som for en del vedkommende havde del i skuderne. Når det var krigstid kunne vi købe kød af dem. Jeg husker engang under første verdenskrig så købte vi en ung ko, som var i saltet tilstand tog med på våren. Det skete også at vi købte en sæk kartofler hos en bonde. Ellers fik vi alle varer fra Danmark, hvor de havde det meget bedre under krigen end vi havde.