

ACC. N:R M. 16119:1-6.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Ole Lisberg Jensen*
Härad: *Rönneberg* Berättare: *Karl Axel Andersson, Ven*
Socken: *P. t. Ybb* Berättarens yrke: *f. d. skoppare*
Uppteckningsår: *1964* Född år *1900 i Kyckbacken, Ven, P. t. Ybbs sn.*

Ljofart och partvänderier. s. 1-6.

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

Skriv endast på denna sida.

1.

ACC. N:R M. 16119: /.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Jeg er født på Kyrkbacken, hvor min far var snedker. Min farfar var skipper, og i 1914 kom jeg til søs med min farfars galease Astrid. Vi var tre mand, og jeg var kok. Drengene var altid kok, når de begyndte. Det var et meget slidsomt arbejde med skuderne, men her fandtes ligesom ikke andet end søen at vælge i den alder. Dengang var mest galeaser og skonnerter, og de største var på 120 ton. Desuden var der en mængde små jagter på 30-40 ton. Efter første verdenskrig tilkom der nogle store skuder på op til 200 ton. De blev købt billigt på Danmark, hvor de solgte næsten alt, hvad de havde.

I 1927 blev jeg skipper selv. Vi sejlede på hele Østersøen mest med træ og cement. Før revolutionen var vi et par gange i S:t Pedersborg med høstmaskiner fra Stockholm. Vi havde ingen sprogvanskeligheder. De talte overalt tysk i russiske og baltiske østersøhavne. Vi havde altid månedspenge, og det var ikke meget. Under første verdenskrig havde bedstemand 145 kroner, en jungmand havde 145 kroner og en kok 25 kroner. Det var bare småskuderne, som sejlede på part. Det var bedre at sejle på part end på månedspenge.

Min skude var forsikret på Ven, og jeg tror, at alle Hvenskuder var forsikret her. Det er muligt, at nogle havde assureret dele af skuden i Ålaboderna. Alle skuder var partrederier her. Min skude var en undtagelse. Den var min. Fra 1920 til 1930 fik alle motorer imdsatte. Det indebar, at vi skulle arbejde mere for at få motoren betalt. De fleste købte motor og satte skuden i pant.

Der var altid noget at gøre, selv når det var stille vejr og vi endnu

ikke havde motor. I havnene havde vi det hårdeste arbejde. At skulle losse eller laste tønder med cement var ikke nogen let sag.

Maden var salt og primitiv ombord; kokken var jo kun 14-15 år og havde ikke megen erfaring i madkunsten.

Vi fiskede, når vi var hjemme om vinteren fra december til Marts. Her var ikke meget fisk, og for det meste trak vi mere tang op end fisk.

De bedste år havde vi under anden verdenskrig. Vi fragtede telegrafstolper til Lübeck og fik kul og koks med tilbage til Sverige. Vi tjente mange penge, men var også altid i fare for at blive minesprængt.

Efter krigen var der en god periode frem til 1955, hvor vi fragtede bri-ketter fra Tyskland.

I 1957 sluttede jeg med at sejle.

Det var ofte, at man købte parter af hverandre. Naturligvis var det sværere at købe i gode tider, fordi ingen så ville af med sine, men i mellemkrigs-tiden var det ofte at parterne byttede ejer. Et partrederi startede altid ved indkøb eller bestilning af en skude. Uddelingen kunne være hvert år, når skuden var kommet hjem efter "seglationen". Det var skipperen, som ordnede rederiets regnskaber og oftest var der aldrig noget møde med delejerne, men når der f.eks. var sket haveri og man skulle have en reparation, så var skipperen tvunget til at kalde partejerne sammen. Da man skulle have motor i, skulle der investeres penge i skuden, og dette skulle delejerne betale.

3.

Det var gerne hos skipperen man havde sammenkomsten. Han var næsten altid selv hovedreder og havde den største del i skuden. Hos ham diskuterede man rederiets stilling og der blev budt på kaffe. Men det var sjældent at partejerne blev sammenkaldt.

Når man mønstrede på måtte man have alle sine egendele med sig. De fleste havde det i en skibskiste, men senere blev det almindeligt med en køjesæk. De skulle have alting med selv, lige fra kniv og gaffel til senge-
linned og klæder. Besætningen mønstrede altid for "seglationen", altså fra vår til høst. Det var yderst sjældent at nogen mønstrede af midt i sæsonen. På min skude, hvor vi var 4 ombord sov bedstemand og skipperen i den bageste kahyt, medens de to andre sov ude i skansen. Vi havde altid fire-timers vagter og kokken måtte også være med i vagterne. Besætningen var altid fra Hven i den tid, da her var mange mennesker, men efter ^{2. verdens}krigen blev det sværere at skaffe folk. Lønningerne var ikke så gode som på de store dampere, hvor de havde det meget bedre i alle retninger. På det sidste havde vi derfor mange danskere og tyskere. Tyskerne var meget nøjsomme og krævede ikke det samme.

Før sidste krig havde alle unge sømænd her på Hven ønsket om at få deres egen skude, men da skudefarten ikke kunne betale sig, var der jo ikke andet at gøre end at slå over i andre erhverv, eller at blive sømand på større skibe.

4.

Skipperen arbejdede altid med, i det mindste på de skuder hvor der kun var 4 mands besætning. På de større skuder dirigerede han mere arbejdet.

Når vi lå i en fremmed havn havde vi sjældent tid til andet end at ordne sager ved skuden, Skipperen havde altid nok at gøre med papirer hos mæglerne, og så skulle skuden jo også gerne males og skrubes. Hvis det var søndag, gik man sommetider i kirke i en fremmed havn, men det var sjældent. Svenske sømandskirker og sømandshus fandtes der overalt, og dér kunne man gå og drikke kaffe og have det lidt hyggeligt. Der fandtes altid andre svenske søfolk.

Det var ofte at skipperen havde sin kone og børnene med ude en tur på sommeren. Det var gerne på mindre turer til Danmark, til havnene i Jylland eller en tur til København.

Det var Åran som først fik indsat motor her på Hven. Det var engang i begyndelsen af tyverne. Siden fik alle motor i mellemkrigstiden. Det almindeligste var at man satte en motor i på 45-50 hestekræfter, som man så skiftede ud til en større, når der var gået nogle år. De mest brugte motorer i begyndelse var af mærket Skandia. Min første motor var en Säfle på 50 hkr. I 1940 skiftede vi til en 100 hkr. ligeledes af mærket Säfle. Alle motorerne var råoljemotorer, som man startede ved at varme op med en blæselampe og så siden trække på et håndtag. Jeg fik aldrig nogen undervisning i at passe motor. Der fulgte blot en brugsanvisning med, så man selv kunne læse sig

5.

til det. Motoren blev sat i på Landskråna. Skuden blev trukket op af vandet for at akse og propel kunne sættes på. Men det var aldrig nogen rigtig fremgang med motoren. Skuden var jo beregnet til sejl. Siden riggede vi ned, således at de fleste skonnerter blev galeaser, og tremastede skonnerter mistede med tiden en mast, for at give større frihed ved lastning og losning.

Det var ikke altid vi behøvede at ringe til mæglerne. Hvis det var gode tider ringede de også til os og spurgte om vi kunne tage laster. De trælastere vi fik, ordnede de svenske mæglere gerne gennem danske mæglere i København. Træet gik jo oftest til Danmark. Mæglerne ordnede oftest både laster frem og tilbage. Hver skipper havde ligesom sin egen mægler, som han var vandt til at omgås med fra tidligere fragter. Så man gik altid til det samme mæglerkontor ude i de forskellige havne. Mæglernes fortjeneste var som regel 3% af bruttofragten.

Når vi solgte skuderne, så gik det oftest til sådan, at vi anmeldte os til et stort firma i København, som hed Hvilson. Der havde man kendskab til alle skuder, som var til salg, og de skaffede så en køber. Skipperne var inddelt i to grupper. Skipper af første og anden grad. De, som var af første grad skulle have gået på navigationsskole i tre måneder og skipper af anden grad behøvede kun et mindre forhør på navigations-skolen i Malmø.

6.

ACC. N:R M. 16119:6.

Der var mange landbrugere, som havde parter i skuderne, så derfor var der altid et godt forhold mellem landbrugere og skipperne. Begge parter var interesseret i at det gik den anden godt.

Når det blev dårligt for skuderne, så lagde de fleste skippere op. Der var ikke ret mange unge tilbage, og de der var her søgte andre erhverv, og gav sig til at arbejde i land.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND