

ACC. N:R M. 16121:1-6.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Ole Lisberg Jensen*
Härad: *Rönneberg* Berättare: *John Kemmerberg, Malmså*
Socken: *F. l. Tbb* Berättarens yrke: *f. d. skräppare, antikvitets-
handl.*
Uppteckningsår: *1964* Född år *1889* i *Kyrkbacken, Ven, F. l. Tbb m.*

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Tjölfart och partveder m. m. s. 1-6.

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

Skriv endast på denna sida.

Jeg er født i 1889 og min far hed Samuel til fornavn. Han var også skipper. Han købte en jagt engang før århundredskiftet og med den sejlede han ~~sten~~ makadam (grus og skærver til vejbygning) fra Torekov og Halmstad og ned til København. Vi kunne gøre 3 rejser om ugen. Vi fik madkurv med fra mor derhjemme og sejlede til Torekov tidligt på morgenstunden. Vi var så fremme sent på eftermiddagen og kastede anker og halede ind til en lille bro, de havde lavet, så vi kunne få lasten ombord. Når aftenen kom havde vi lastet, og hvis vinden var god, kunne vi sejle hele natten ned igennem Øresund, så vi var fremme i København om morgenen. Når vi havde losset, stod vi nordud igen. Vi lagde gerne vejen forbi Kyrkebacken for at få lidt mad med, som mor havde parat for os. Sådan gik det hele ugen, når vinden var god. Hvis det var dårligt vejr måtte vi naturligvis ligge stille. Jeg begyndte at sejle, da jeg var 14 år gammel i 1903.

De skuder som fandtes før 1900 var små jagter, som blev brugt til fiskeri eller stenfiskeri. Far fortalte mig, at før havnen blev bygget i 1876-77 var der slet ingen skuder på Hven. De første småskuder fiskede de med. Min far fortalte mig, at de sejlede helt op til Anholt i Kattegat og fiskede store flyndre og rødspætter, som de bagefter sejlede tilbage til København og solgte. Siden begyndte de at sejle med lidt tegl fra teglværkerne. Jeg ved ikke hvornår teglværkerne er opstået, men bønderne har vel altid haft små teglbrug ude nordpå. Syd for Kyrkebacken var der også

2.
en grav, hvor de tog ler, men det var ikke på min tid.

På 1890-tallet kom jagterne til, som var lidt større. Med dem lå de og fiskede sten, som de brugte til havnebyggeri rundt omkring. Det må have været sidst på 90-tallet. Nu begyndte også de større skuder at tilkomme, hvoraf den første var den lille skonnert Skjöld. Det var i 1896. Siden kom de lidt efter lidt, men søfarten satte først rigtig igang efter 1915-15. Under første verdenskrig voksede de store skibe i antal.

På de små jagter var de altid bare to mand, men på de, der fiskede sten var de tre. De første små jagter og fiskerbåde var som regel ejet af en mand eller f.eks. et par brødre. Da skonnerterne begyndte at komme var det altid partrederi. For mit vedkommende var det sådan, at da jeg bestilte Aina i 1913 efter jeg havde ekserceret, så havde jeg fået 15.000 kr samlet sammen hos forskellige venner og slægtninge, som man i forvejen vidste havde penge. Med disse penge rejste jeg til Viken, men skibbyggeren sagde så til mig, at det træ, han havde savet op, havde kostet ham mere end beregnet, så det var vist bedst, at jeg rejste hjem og hentede 5000 kr mere. Så måtte jeg hjem til Hven igen, og jeg anede ikke hvor jeg skulle få pengene fra.

En dag stod vi så nogle kammerater nede på havnen og snakkede. en mand, som jeg aldrig havde set før gik rundt og kikkede sagkyndigt på skuderne. Jeg spurgte de andre hvem det var, og fik til svar, at det var

3
Kaptajn Lundh fra Landskrona. Uden at sige noget til de andre gik jeg lige hen til ham, presenterede mig og forklarede, at jeg var ved at bygge en skude i Viken, og da vi havde snakket en tid sammen, spurgte jeg ham om han tilfældigvis ikke skulle kunne tage del i skuden. "Jo, sikkert" sagde han, "hvor meget drejer det sig om!" Jeg blev opfordret til at komme til hans kontor den næste dag, så skulle vi ordne sagerne.

Omkring 1910 begyndte hvenskuderne at sejle træ fra Norrland og det blev den største del af vore laster. Ellers bestod vore laster af lidt af hvert som f.eks. cement og foderstoffer. En gang havde vi en last sild men ellers var de fleste trælaste.

Under første verdenskrig var Hvens flåde af sejlskibe Østersøens bedste. Vi sejlede nemlig ikke med gamle skuder, men havde nye. Alt skulle være nyt dengang. Jeg husker, at der før krigen engang var en skipper, som købte en brugt skude fra Øland. De andre grinede af ham og troede, at han ikke var rigtig klog. Man talte meget om det mærkværdige at han havde købt gammelt.

Det var først efter krigen at man begyndte at købe brugte skuder, og da var de meget billige. Pludselig var der ingen fragter at få og skibsværfterne gik konkurs, fordi ingen bestilte ny skuder. I Marstal i Danmark blev de tvunget til at sælge næsten nybyggede skibe til den pris køberen fastsatte. At detsamme ikke skete på Hven, beror på, at vi havde købt vore

4.

skuder kontant, medens de havde købt på afbetaling.

Men hvis vi havde sparet vores penge til efter krigen kunne vi have haft en mægtig flåde af store skibe for de samme penge, som vi købte vore skuder for før krigen.

Det værste arbejde var, når vi skulle laste og losse i havnen. Det var jo ikke altid, at vi havde hjælp til det. Ved trælasterne havde vi gerne stuvere, folk som ikke lavede andet end stuede træ. Når der var tale om en last splitved havde vi altid kvinder til at stuve det. Det var helt almindeligt at kvinder stuede splitved i Norrlandshavnene.

Når vi var ombord havde vi tiden inddelt i vagter, som vi siden havde inddelt imellem os. Vi var 5 mands besætning på Aina og havde normalt fire timers vagter. To af os var oppe samtidigt. Kokken, som altid var en dreng havde aldrig vagt om natten. På Aina havde besætningen altid fast månedsløn, men på de mindre galeaser og på jagterne, hvor de kun var 2 mand havde man en anden ordning, så man delte nettoindkomsten ud i tre parter, som siden blev delt mellem skuden, skipperen og bedstemanden.

Her på Hven havde vi vor egen Assurans, hvor næsten alle skuder var forsikret i. Et par mindre jagter var forsikret i Alabodernas forsikringselskab, men det var ingen skuder af betydning. I 1907 skiftede vor Assuransforening navn og byttede bestemmelser, fordi skudernes størrelse voksede. Foreningen kom til at hedde Hvens Fartygsförsäkringsforening i stedet for

5.

Båtassuransen.

Om vinteren gik vi hjemme og slappede af. Det var ikke til at sejle fra november til marts måned. Så ordnede man skuden og reparerede hvor det behøvedes.

Jeg holdt op med at sejle i 1928 og blev forretningsmand, først nogle år i København og så senere her i Malmø. Parten i minskonnert Aina beholdt jeg og min bror blev skipper på den. I 1930 købte jeg en motorbåd, som vi lavede om til tankbåd. Med den sejlede min bror brændstof her i Øresund til skudernes motorer.

Teglværkerne havde i den tid jeg kan huske tilbage altid en del mindre skuder for det meste jagter, som fragtede tegl til København og Malmø. Teglværkerne var til slut ejede af en dansker, så de handlede meget med Danmark. Til slut fik de og så en galease, men ellers holdt man sig altid til mindre skuder. K

I begyndelsen af århundredet var jeg med på en skuder hvor vi sejlede meget med sten. Vi sejlede fra stenbrud i Bohus len og på Hallandskysten ned til Stettin i Tyskland. Det kunne iblandt være mægtige sten vi havde ombord. Nogle var oppe på 15 ton, så man stod altid og var bange for at der skulle ske noget, når man lastede en sådan.

6.

ACC. N:R M.16121:6.

FOLKLIVS-
ARKIVET
LUND

Med min skonnert Elin sejlede vi på Hele Østersøen, men det skete også, at vi kom gennem Kajser Wilhelms Kanalen. En gang var vi helt i Holland. Målet var Groningen. Gennem Kajser Wilhelm Kanalen havde man tid til lidt af hvert. Vi blev bugseret igennem af en slæbebåd, som kunne trække op til 10 sejlskuder, og det tog en hel dag at komme igennem.

Den mad vi fik ombord kunne være af blandet kvalitet. Det beroede altid på kokken. Engang havde vi en kok, som hed Martin Bengtsson fra Landskrona. Han kunne, foruden at lave god mad, også bage, så det hændte at jeg købte en sæk mel, og så fik vi altid både kager og brød.