

ACC. N:R M. 16122: 1-2.

Landskap: *Skåne* Upptecknare: *Ole Lisberg Jensen*  
Härad: ..... Berättare: *Uno Liljefors, Landskrona*  
Socken: *Landskrona stad* Berättarens yrke: *ombudsman*  
Uppteckningsår: *1965* Född år *1902* i *Landskrona*

FOLKLIVS-  
ARKIVET  
LUND

*Gjöf folkets utbildning och arbete m.m.*  
*s. 1-2*

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

Skriv endast på denna sida.

Alle skuder over 20 tons havde mønstringspligt her på sømandshuset. Besætningen skulle vise lægeattest på at deres farvesyn og synsstyrke og øvrige helbred var i orden. De små jagter og dæksbåde havde ~~hivtillyentil~~ en vis grad også kontrol med, idet skipperen på en sådan skulle oprette en manskabsfortegnelse i to eksemplarer. En fik vi, og en havde de ombord.

Nogle faste regler for bemanning fandtes aldrig. Det var ombudsmanden her på sømandshuset, som skulle bestemme om besætningen var tilstrækkelig stor til de strækninger skuden skulle besejle. Normalt var det jo sådan, at de mindre jagter og galeaser, som ikke sejlede så langt kun behøvede skipper og en bedstemand. De større skonnerter og galeaser som gik på Østersøen havde i regelen 4 mands besætning. På de store tremastede skonnerter var de op til syv mands

Besætningens mindste medlem var kokken eller kokjungmand, som var 15 år, når han begyndte. Efter 1 1/2 - 2 års tjeneste blev han letmatros og efter 3 år ialt blev han matros. Men havde man en dygtig mand, så befordredes han hurtigere.

Når man var skipper skulle man have skippereksamen. Man inddelte i to afdelinger. Skipper af første klasse kunne føre op til <sup>350</sup> ~~hundrede~~ tons, skippere af 2. klasse måtte føre op til <sup>100</sup> ~~350~~ ton.

Det gik således til at hvis man skulle tage en eksamen rejste man ned til Malmø og havde forhør for rektoren på navigationskolen på en ef-

termiddag.

I 1936 blev kravene til skippereksamen skærpet. Hvis man skulle sejle på Østersøen måtte man være skipper af 1.klasse. Overgangsbestemmelserne sagde, at hvis en skipper havde sejlet mindst 6 måneder som befalingshaverefter det gamle system, så kunne hans anden klasses skippereksamen også give bevilling til at sejle på Østersøen efter den ny bestemmelse var sat i kraft. Dette bevirkede, at på de små skuder, hvor far og søn eller to brødre havde sejlet sammen, men hvor kun den ene havde været skipper på papiret, der kunne de i en fart bytte om, således at begge i fremtiden havde tilladelse til at sejle på Østersøen. Lignende overgangsbestemmelser ved den ny befålskungsörelse i 1956.

Arbejdstiden for sømænd lå fast når de var i havn. Efter første verdenskrig blev der bestemte arbejdstider, således at de sluttede kl. 5 om eftermiddagen som andre arbejdere.

Med hensyn til besætningen medvirken ved havnearbejdet, så kom der vist aldrig nogen regel om dette. På de store skibe var besætningen aldrig med, men på de små skuder var det noget andet. Først i 1932 overtog stuvierne dette arbejde.