

Forum navale



*Skríftir utgívna av
Sjöhístoríska Samfundet*

Nr 34

Sjöhistoriska Samfundet

- . . . har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former*
- . . . utger tidskriften Forum navale samt dessutom i mån av medel separata skrifter*
- . . . anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen*

Samfundets adress är: Fack 24, 104 50 Stockholm. Postgiro: 15 65 19-1.
(Årsavg. f. n. kr. 40:–) Telefon: 08/67 08 05, ankn. 719.

Samfundets medlemmar kan under ovan angiven adress till nedsatta priser, angivna nedan, beställa följande skrifter: "Forum navale" nr 1 t. o. m. 20 (10:– per st.), "Skeppshövidsmän vid örlogsflottan under 1500-talet" av Hjalmar Börjeson och Georg Hafström (4:–) samt "Svensk sjöhistorisk litteratur 1800–1943" av Uno Willers (10:–).

Manuskript till Forum navale sändes under adress: förste arkivarie Lennart Rosell, Sjöhistoriska Samfundet, Fack 24, 104 50 Stockholm.

Forum navale



*Skrifter utgívna av
Sjöhistoriska Samfundet*

Nr 34

*Utges med stöd av
Humanistisk-samhällsvetenskapliga forskningsrådet.*



ÖSTERVÅLA 1980
TOFTERS TRYCKERI AB

Innehåll

Bert Knafve, Båtar och båtskeppare i Brunnby

Båtar och båtskeppare i Brunnby

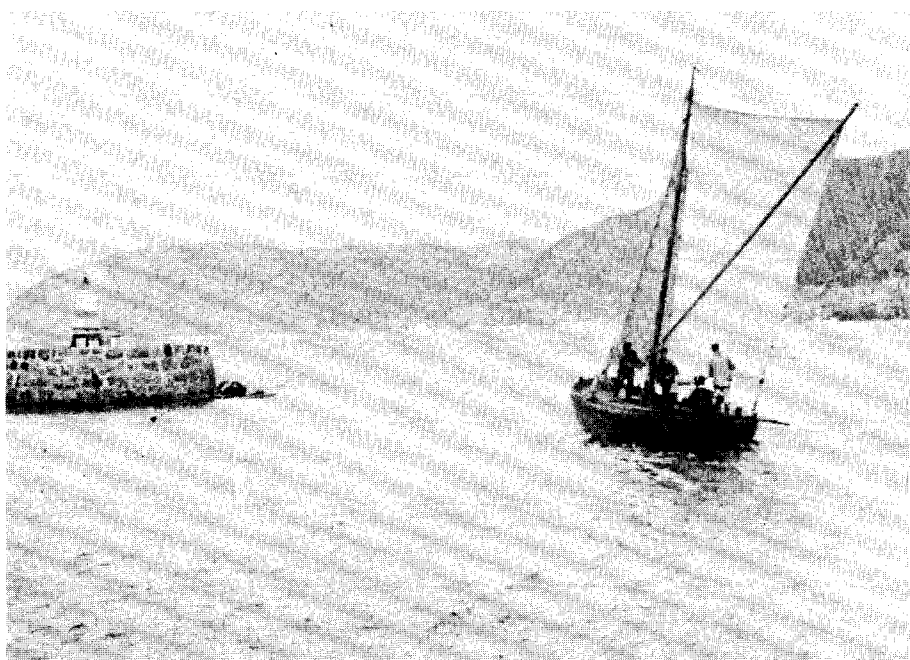
Av Fil.mag Bert Knafve

Åren mellan 1850 och 1900 kom att bli den svenska segelsjöfartens blomstringsperiod. I trakter med gammal sjöfartstradition fick näringen en betydande omfattning.

I Kullabygden i nordvästra Skåne drev befolkningen sedan gammalt fraktfart längs kusten. Kullaborna seglade saltad sill, torsk och kolja till städerna vid Öresundskusten redan på 1500-talet. I litteratur som behandlar allmogesjöfarten på 16- och 1700-t. framgår det hur omfattande kullabornas sjöfart längs kusten var och vilka rika handelsförbindelser man hade med danska kustorter.¹

Då näringslivet liberaliserades vid mitten av 1800-talet hade fraktfart med mindre segelskutor sedan länge betytt mycket för kustbornas möjligheter att försörja sig i Nordvästskåne. Ur kustfarten – i vilken man använde sig av jakter och mindre däckade och odäckade båtar – växte sedan segelsjöfart med större skutor som skonserter, briggas och barkskepp fram. Så blev Kullabygden en av de trakter i vårt land där nästan alla hade sin utkomst av havet.

En utveckling liknande den i Kullabygden finner man också på andra håll, både i Sverige och i utlandet. Fraktfart och handel med mindre båtar – allmogeseglation, lantmannaseglation eller bondeseglation – var vanlig i t ex Bohuslän, norra Halland och sydöstra Skåne. Bohuslänningarna drev handel och sjöfart på norska kusten och bönderna på Onsälalandet seglade sågat virke, stegar, master, åror och trätunnor till olika hamnar på Jyllandskusten. I sina böcker om sjöfarten i Österlen har Frans Löfström ingående berättat om de många handelsfärder kustborna kring Simrishamn gav sig ut på. Skåningarna från Baske-mölla, Brantevik, Vik och andra orter lastade sina båtar fulla med jordbruksprodukter som de i blekingehamnarna bytte mot varor från landskapets skogstrakter.² Liknande handelsfärder – där sjöfarande kombinerades med direkt köpenskap – företogs av kustbefolkningen i våra grannländer. Här kan nämnas den sjöfart som bedrevs mellan norra Jylland och Sydnorge under 1800-talet. I flatbottnade båtar – lätta att dra upp på de långgrunda danska kusterna – seglades spannmål och



"Spröt"-båt från Brunnby, 1890-talet.

andra lantmannaprodukter till Norge i utbyte mot trävaror. Ett annat exempel är den sjöfart och handel många fiskare på Själlands nordkust bedrev mellan hemorten och Köpenhamn under tider då fisket var dåligt.³

I sjöfartslitteraturen har böndernas och fiskarnas handelsfärder längs kusten kommit i skymyndan för de många skildringarna av seglationen med större segelfartyg. Till en del beror det kanske på att sjölivets dramatik mer är förknippad med seglatser på djupare vatten. En annan och icke oviktig orsak är att det knappast finns något källmaterial som kan belysa kustsjöfarten. I den officiella fartygsstatistiken från 1800-talet, i skepplistor, i fribrevsdiarier och i andra liknande handlingar saknas så gott som helt uppgifter om de mindre båtar det här är fråga om. Kustbon hade på sina handelsresor sällan behov av loggböcker, räkenskapshandlingar, skriftliga redovisningar och annat eftersom han själv för det mesta var både skeppare, köpman och redare. Det var

också sällan han gav sig ut på några längre sjöfärder. Ofta seglade han på småplatser, som saknade både kajer och andra hamnanläggningar.

Denna uppsats skildrar sjöfarten med öppna och däckade båtar i Brunnby socken i nordvästra Skåne. Framställningen bygger i huvudsak på material från tullstationerna i Laholm, Mölle, Höganäs och Viken. Laholms Tullstation lämnar upplysningar om brunnbybornas sjöfart på Lagan några år kring 1850. Det som finns bevarat av Höganäs Tullstations handlingar berör i huvudsak 1860-talet. I Mölle öppnades tullstationen först 1872 – dvs vid en tidpunkt då fraktfart och handel med mindre båtar snart skulle upphöra. Men mantalslängder, bouppteckningar, kronofogdeberättelser, tidningsnotiser och intervjuer med äldre kustbor får komplettera bilden.

Under 1800-talets tidigare del bestod sjöfarten till stor del i att saluföra eller inköpa varor genom färder till sjöss och fartyget ingick som en del i en affärsverksamhet. Först efter 1800-talets mitt utvecklades sjöfarten till en självständig näringsgren skild från handeln.⁴

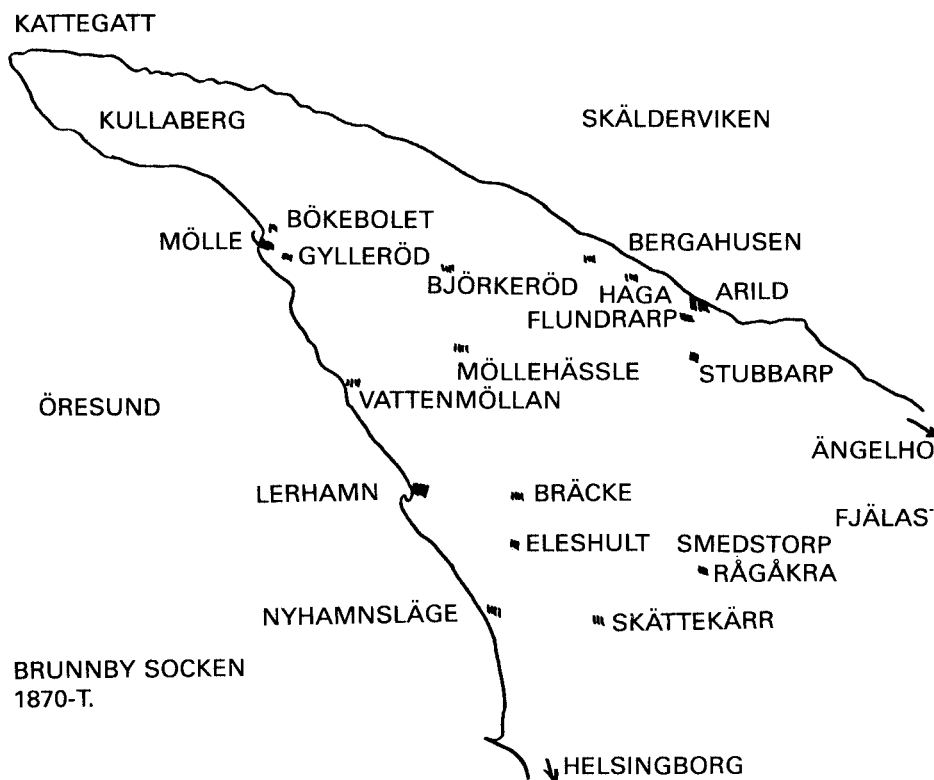
Dessa handelsfärder till sjöss betraktades sedan gammalt som ett privilegium för kuststäderna. Borgarna såg därför med oblida ögon på den köpenskap kustborna i landsbygdsområdena bedrev med sina båtar. Stadsborna besvärade sig gång på gång över att utskeppningen pågick från förbjudna lastplatser längs kusten. Ängelholmsborgarna klagade exempelvis 1724 över "oseden att strandsittare på landet kring Engelftofta utföra weden till utrikes orter". Några år senare återkom man med nya klagomål över att "strandsittarna i hela Bjäre härad och Kullen vilka allena böra idka fiske, nu några år bortåt skaffat sig jakter till ansenlig myckenhet, med vilka de såväl på inrikes som på utrikes orter hela året om gå på frakt och dels undan tullens inpracticera åtskilliga köpmannavaror i mängd med vilka deras hemmavarande sitta och idka en stilla samt försiktig men dock ansenlig lanthandel, så att denna stadens handlande ej få sälja några varor till invånarna i Bjäre härad och Kullen samt en stor del av norra Åsbo härad."⁵

Enligt städernas privilegieförespråkare hade allmogen ute på landet tillräckliga inkomster av jordbruk och fiske varför handel och den därmed kombinerade sjöfarten borde förbehållas borgerskapet. Men landsbygdsbefolkningen fortsatte att fara till sjöss trots förbud, protester och rättegångar. Privilegiesystemet blev så småningom ohållbart. Liberala tänkesätt vann alltmer terräng och i början på 1830-talet beviljades fri fraktfart på inrikes orter med mindre båtar. Dessa fick

dessutom byggas, utrustas och repareras var som helst på kusten. Städernas handels- och sjöfartsprivilegier bröts definitivt, när näringsfrihetsförordningen utfärdades, vid mitten av 1800-talet.⁶

Från denna tid och fram till 1900-talets första decennium, blomstrade segelsjöfarten i Kullabygden. Bara i Brunnby socken redade man under dessa år, mer än 400 större segelskutor.⁷ Brunnbyborna skaffade sig jakter, skonserter, briggas, barkskepp och ångfartyg och seglade på världens alla hav. Fartygen fördes av styrmän och sjökaptener och fraktade andras varor över haven.

Men den mera traditionella typen av sjöfart där sjöresorna kombinerades med handel och köpenskap fanns länge kvar och bedrevs av en stor skara båtskeppare och båtförare, som med sina små öppna eller däckade båtar, gav sig ut på handelsresor längs kusten. Eftersom allt källmaterial tyder på att denna seglation varit mest omfattande i Brunnby socken, begränsas framställningen till denna del av Kullabygden.



Tabell över mantalspliktigt sjöfolk i Brunnby socken 1872.

Källa: Mantalslängden för Brunnby socken 1872.

By	Skeppare	Båtskep.	Styrmän	Matroser	Jungmän +Sjömän
Fjälastorp	1	1			1
Rågåkra	2				
Smedstorp			2		
Stubbarp	2				1
Skättekärr	1		1		
Bräcke by	1				
Eleshult		1			1
Nyhamnsläge	13	10	2		
Bräcke	6	2	2		4
Lerhamn	19	4	6		
Möllehässle		2			
Wattenmöllan		1			
Gylleröd		1			
Mölle		1			
Bökebolet	2	7	1		
Björkeröd			1	1	
Bergahus	1				
Haga		1			
Flundrap	5	4	3		2
Stubbarp	10		3		3
Mölle läge	5	11	7	1	
Arilds läge	10	11	3	2	
Summa:	78	57	31	4	12

De öppna båtarna

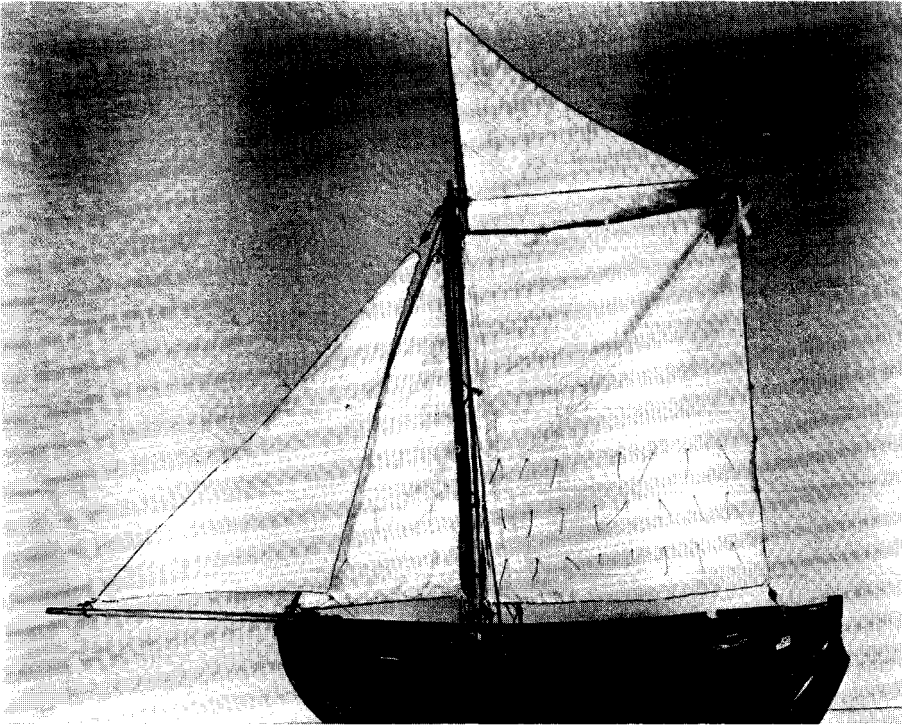
Den förste maj 1872 förklarade Kungliga Tullverket Mölle Tullstation öppnad. Behovet av att kunna sköta ut- och inklarering på hemorten, för att ge sig iväg på sjöfärder till utlandet var stort och Mölle hade också socknens enda egentliga hamnanläggning. Hamnen i Mölle ansågs ha "ett utmärkt godt läge söder om Kullaberg som ger skydd mot flera vindar" och i den första årsrapporten kustsergeanten färdigställde över sin verksamhet, berättade han, att omkring 500 seglande fartyg

under året använt hamnen i in- och utrikesfart. Kustsergeanten gjorde även upp en förteckning över de skepp och båtar som var hemmahörande i socknen. Utöver jakter, skonoter och briggar, nämndes ett femtiotal mindre öppna och däckade båtar.⁸

Den öppna båten mätte mellan 24 och 26 fot. Bredden uppgick till mellan 8 och 10 fot. Båten riggades oftast med ett så kallat "spri –" eller "spröt" – segel och med toppsegel, fock och klyvare. Efter riggningen kallades båttypen "sprötbåt". Vid stilla väder fick besättningen använda båtens 10 till 14 alnar långa "långåror", men eftersom det fordrades minst 3 man för att ro fram båten, kom årorna endast till användning, då båten utnyttjades i fiske och man därför hade större besättning ombord. Eftersom de flesta platserna vid kusten saknade hamnar byggdes båtarna ganska flata i botten. De blev därför lätta att dra upp på land och var tillika grundgående, vilket var en fördel, när man på handelsresor seglade upp för hallandsåarna Lagan och Nissan. Skans eller kajuta fanns ej ombord i den öppna båten och båtskepparen och hans medhjälpare fick sova på durken under en presenning eller ett segel.⁹

Båtarna från Brunnby lastade mindre än 10 ton och förekommer därför ej i de under 1800-talet utgivna skepplistorna. De var emellertid inregistrerade i Helsingborgs Tulldisrikt och bar utöver namn också det av tulldistriktet utfärdade registreringsnumret. Öppna Båten No 292 i Helsingborgs Tulldistrikt – "Sju Bröder" från Mölle är ett gott exempel på den här beskrivna fartygstypen. "Sju Bröder" byggdes i Arild omkring 1850 och 1855 köpte båtföraren Hans Tönnessen från Mölle halvparten i båten. Andra parten ägdes av en sjökapten från Helsingborg. Tönnessen använde "Sju Bröder" på sedvanligt sätt: Under våren och sommaren seglade han trävaror från hallandskusten till olika danska hamnar och under höstmånaderna fiskade han sill.

I mars 1857 seglade Hans Tönnessen ut med "Sju Bröder" från Halmstad med en brädlas som han tänkt sälja i Kalundborg. I Kattegatt överraskades han och hans bästeman av en svår nordvästlig storm och båten havererade. "Sju Bröder" drev, efter ett par dagar, i land invid fiskeläget Tidsvildeleje, på Själlands nordkust. Enligt ett mätbrev, som utfärdats i Helsingör 1854, lastade båten 2.25 svåra läster. En läst var ett viktmått, som varierade både regionalt och med avseende på olika varuslag. 1840 antogs en enhetlig norm och då bestämdes en svår läst motsvara 2 450 kg. På sin resa från Halmstad till Kalundborg, hade



Öppna fiske- och fraktbåten "Sju Bröder" hemmahörande i Arild och Gilleleje.

Hans Tønnessen stuvat in 21 tolfter bräder i sin båt. I det danska strandningsprotokollet står att läsa vad brunnbyskepparen härutöver hade med sig i sin båt på handelsfärden till Danmark i mars 1857:

En svart och vit natttröja, En skinnmössa, Ett par vita strumpor, Ett par dito dito, En linneskjorta med påsytt namn H T:s, En dito dito utan namn, En dito dito, En dito dito, Ett par engelska klädesbyxor, En svart klädesväst, Ett par handkläder, Ett törkläde, Två sjökort och en passare, En liten pung med 12 Riksdaler silvermynt, En handbok för sjöfarande i vilken fanns 2 mätbrev.

Vidare: 21 tolfter bräder 5 och $\frac{1}{2}$ aln långa och 11 tum breda, En toftkista, En plikt, 2 åror och 2 båtshakar, Ett öskar, Ett halvankare, En klyvarbom, En toppsegelstång, Åtta vrakbitar och en rorpinne.

Hans Tönnessens änka Christina, uppdrog åt båtens andra delägare, sjökapten Pyk "att efter bästa förstånd göra och låta som han finner för gott med såväl last som båtdel och övriga effekter. "Sju Bröder" således till en dansk fiskare som rustade upp båten och därefter använde den i sitt fiske.¹⁰ Fiskeläget Gilleleje blev ny hemort och där finns det idag på Fiske- och Sjöfartsmuseet en modell av den svenskbyggda handels- och fiskebåten.

Den öppna båten lastade vanligen mellan 2 och 3 svåra läster vilket skulle motsvara cirka 3 till 6 nettoregistrerton. Nu användes sällan den svåra lästen av båtskepparen, när han skulle ange lastens storlek och innehåll. Sågat virke mättes i kubikfot och räknades i tolfter (12 st). Potatis mättes i tunnor och grönsaker räknades i skockar (en skock: 20 st). Ett annat sätt var att ange lastens uppskattade värde. Detta skedde t ex om man handlade med sten eller järn.¹¹

Båtskepparen eller båtföraren förde befälet ombord. Till sin hjälp hade han en "kamrat" eller "makker" som i mera högtidliga sammanhang kunde kallas "bästeman". Oftast skedde på- och avmönstring utan större ceremonier, men de skeppare, som med sina båtar seglade på Danmark eller Tyskland, mönstrade ombord sig själva och sin medhjälpare på något sjömanshus. Oftast skedde det på sjömanshuset i Halmstad, eftersom brunnbyborna hade goda kontakter med denna stad. Studerar man utmönstringshandlingarna från åren kring 1850, framgår det att huvuddelen av de sjömän, som tog hyra var sjöfolk från Kullabygden. Så gott som samtliga förde eller arbetade ombord i minde öppna båtar av det slag som här ovan beskrivits.¹²

Tabell 1. Utmönstringen från Halmstad Sjömanshus maj 1845.

2 maj 1845	Öppna Båten No 67 från Lerhamn 2.2 läster Skeppare Måns Bengtsson 24 år ogift Bästeman Nils Tufvasson 24 år gift Båda hemmahörande i Lerhamn
2 maj 1845	Öppna båten No 160 från Arild 2.89 läster Skeppare Peter Nilsson 26 år ogift Bästeman Johannes Bengtsson 23 år ogift Båda hemmahörande i Arild

- 5 maj 1845 Öppna Båten No 153 från Lerhamn 2.7 läster
Skeppare Johannes Möller 30 år ogift
Bästeman Sven Ohlsson 25 år ogift
Båda hemmahörande i Lerhamn
- 6 maj 1845 Halvdäckade Båten No 68 från Nyhamn 4.9 1.
Skeppare Johannes Svensson 45 år gift
Bästeman Nils Kolja 51 år gift
Kock Anders Nilsson 18 år ogift
Skeppare från Nyhamn, övriga från Lerhamn
- 10 maj 1845 Öppna Båten No 72 från Mölle 2.19 läster
Skeppare Anders Christiansson 45 år gift
Bästeman Ola Jönsson 24 år gift
Båda hemmahörande i Mölle
- 13 maj 1845 Öppna Båten No 94 från Lerhamn 2.31 läster
Skeppare Christian Larsson 18 år ogift
Bästeman Gustaf Ohlsson 20 år ogift
Båda hemmahörande i Lerhamn
- 15 maj 1845 Öppna Båten No 164 från Nyhamn 2.2 läster
Skeppare Nils Hansson 36 år ogift
Bästeman Nils Hansson 47 år gift
Båda hemmahörande i Nyhamn
- 17 maj 1845 Öppna Båten No 77 från Nyhamn 2.85 läster
Skeppare P Andersson 28 år gift
Bästeman Johannes Johnsson 52 år gift
Båda hemmahörande i Nyhamnsläge
- 26 maj 1845 Halvdäckade Båten No 115 från Lerhamn 3 läster
Skeppare John Gunnarsson 49 år gift
Bästeman Gunnar Larsson 44 år gift
Kock Jöns Petter Johansson 13 år ogift
Samtliga hemmahörande i Lerhamn
- 30 maj 1845 Öppna Båten No 57 från Mölle 2.65 läster
Skeppare Anders Knutsson 35 år gift
Bästeman Jöns Andersson 20 år ogift
Båda hemmahörande i Mölle
- 31 maj 1845 Halvdäckade Båten No 167 från Nyhamn 9 läster
Bästeman Petter Andersson 25 år ogift
Kocken Sven Pehrsson 18 år ogift
Båda besättningsmännen från Nyhamn
-

Båtskepparen hade sällan någon nautisk utbildning utan seglade efter väder, vind, landmärken och erfarenhet. De flesta av skepparna inriktade sin seglation på skånska kusten samt en eller ett par danska hamnar och lärde sig snart kurser och kursändringar. Förvånansvärt sällan inträffade några olyckor till sjöss. För många brunnbybor var just arbetet i en öppen båt den första kontakten med havet. Efter några säsongers seglande och fiskande, lämnade man de mindre båtarna och tog i stället hyra ombord i en större segelskuta. Men många kustbor seglade livet ut i de mindre båtarna och båtförare eller båtskeppare var en vanlig yrkesbenämning i socknen. En mängd gravstenar på kyrkogården i Brunnby, erinrar om det sjöfolk som arbetade i de mindre båtarna.

Sjökaptenen Axel Andersson från Mölle – född 1840 i Brunnby – har skildrat sin tid i de mindre båtarna på följande vis:¹⁴ ”Mönstrade med kapten P G Lund i Skättekärr med skonerten Christina den 30 mars 1868. Fartyget låg i Helsingborgs hamn – avgick därifrån till Höganäs för att lasta tegelsten och lera till Stockholm och vidare efter order. Stod ombord i 4 månader och 10 dagar mot en hyra av 40 kr i månaden. Avmönstrade i Stockholm och reste hem för att fiska sill med egna närdingar (sillnät). Inkomsten på sillfisket blev 310 kr.

Stannade hemma hos min maka för vintern tills våren kom. Nu började jag att tröttna på att segla på sjön för mat och månadspenning och stå under kommando alltid – nu har jag tänkt mig att börja en ny bana år 1869.

Jag gick i kompani med båtskeppare Hans Nordgren i Mölle. Han hade en bra och stor sprötseglare. Vi började vår bana i februari månad att handla med bräder och potater och havre – seglade till Jylland – köpte sill och seglade till Halmstad. Med denna affären höll vi på till den 1 juli. Så var det till att göra båten i ordning för sillfiske. Denna kommers gick ganska bra, men jag ansåg att denna båt var för liten. Vi slutade upp med denna seglation i december månad 1870 för det blev en hård vinter och vi kunde ingenting göra.

1871 blev jag erbjuden att köpa hälften i en större däckad båt. Den kostade 750 kr. Tillbudet antogs och jag emottog båten dagen efter. Detta var i januari månad. Jag fick en bra man att följa med mot 3:e part av nettobehållningen. Vi tog strax i lag med båten, att göra den iordning. Den var uppdragen på land. Vi fick båten i sjön och efter tre dagar var vi färdiga att gå till sjöss. Vi seglade till Halmstad för att köpa



Båt med fiskare från Kullabygden.

en last bokved till Köpenhamn. Där var veden dyr. Vi kom till Köpenhamn och sålde veden till en brännehandlare som hette Johansen vid Korntörnsmagasinet. Vi gjorde på denna resa 110 kr. Fraktutgift var 20 kr. Alltså var vår förtjänst 30 kr per lott. Nu gällde det att få en last tillbaka till Halmstad vilket också lyckades. Där var en äldre man som hette Nils Svensson. Han hade varit färjeman i Malmö och gått mellan Malmö och Köpenhamn. Han var malmöbo och hade nu slutat färjetraden och slagit sig ner i Köpenhamn som stadsmäklare. Han skaffade laster till de flesta småfartyg och var bekant med alla grossister.

Vi blev överens om affärer. Han skulle ha 10% för varje styckegods-last han skaffade mig. Jag kunde göra 100 kr i frakt till Köpenhamn med ved och timmer och 100 kr tillbaka till Halmstad med styckegods”.

De flesta mindre öppna båtarna bar förmodligen namn precis som större segelskutor. Det är dock bara undantagsvis som man träffar på båtnamn i de olika handlingarna. För det mesta anges bara båtens registreringsnummer i tulldistriktet, men undantag finns och här är några exempel på båtnamn från Brunnby socken vid 1800-talets mitt:

Den 25 april 1851 inkom båtskepparen A Hall från Mölle till Varberg med öppna båten No 104 i Helsingborgs Tulldistrikt. Hall hade döpt sin båt till ”DYGDIG” och ombord hade han 200 valar (en val: 80 st) färsk sill från Danmark att lossa i den svenska hamnen.

Dagen därpå förtöjde lerhamnsskepparen J Olsson i samma hamn sin öppna båt No 67 i Helsingborgs Tulldistrikt ”LAXEN”. Båtskeppare Olsson hade med sig 100 valar färsk sill, som han inhandlat i Isefjorden på Själlands västkust och som han nu avsåg försälja.¹⁵

På 1860-talet tog en del öppna båtar ut s k folkpass vid Tullstationen i Höganäs och i sina handlingar har tullsergeanten i en del fall noterat båtarnas namn:

Båtföraren J Johansson från Fjällastorp fick 1864 ett pass åt sig och sin bästeman för båten ”FEM BRÖDER”. Samma år fick båtföraren Johannes Reinholdt pass för sin båt ”APOLLONIA” om 2.6 svåra läster. 1866 träffar man på namn som ”FÖRSÖKET”, ”ENIGHETEN”, ”TRE BRÖDER” och ”SYDPOLEN”.¹⁶

I Arild levde i slutet på 1800-talet en lärarinna som hette Cilla Banck. Hon var mycket intresserad av livet på sjön och i en dagbok minns hon de små öppna frakt- och fiskebåtarna och nämner bl a dessa: ”STYRBJÖRN”, ”FISKEN”, ”NORDSTJÄRNAN”, ”TYRKEN”,

”KJÄLLABÅTEN”, ”KOLJAN”, TROMLAN” och båten ”LÅNGSVANS”.¹⁷

De däckade båtarna

Under 1800-talet utnyttjade fiskarena längs Öresundskusten avlägsna fiskevatten. Råå-bor, liksom fiskare från Barsebäck, fiskade under våren och försommaren spätta i farvattnen kring sydligaste Själland. Kulla- och bjärebor fiskade sill långt ut i Kattegatt på fiskefärder, som ibland sträckte sig bort till jylländska kusten. I detta fiske använde man sig av de öppna båtarna, trots att man kunde få ligga till sjöss flera dagar i sträck. De öppna båtarna deltog också i handelsresor, som kunde gå till hamnar i södra Danmark och till hamnar i det, som då hette Preussen.

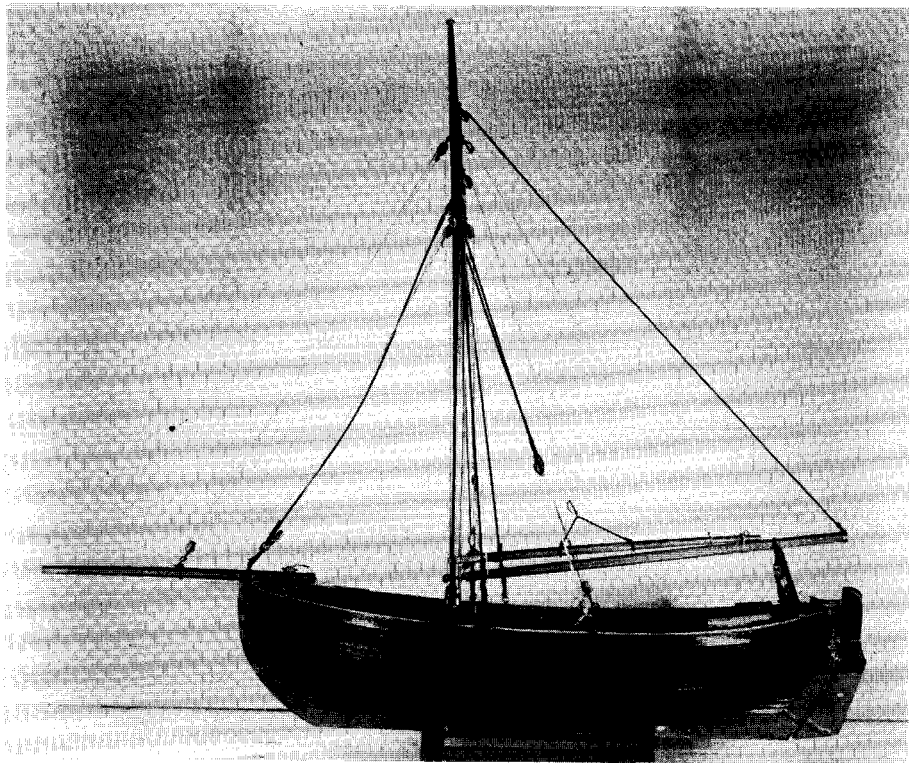
Någon gång kring 1800-talets mitt, började man emellertid använda sig av båtar med däck, kanske efter förebild från danska fiskare. Under 1870-talet var de däckade båtarna i allmänt bruk vid Öresundskusten.¹⁸

De däckade båtarna var större och riggade och utrustade på ett annat sätt. Här är ett exempel.

År 1872, när man höll på att bygga hamn i Gilleleje på Själlands nordkust, reste två danska fiskare över till Sverige för att köpa en båt. De vandrade längs kusten och kom så småningom till byn Lerhamn i Brunnby socken.

Där stod en båt på land som passade dem. Den uppgavs vara byggd i Lerhamn år 1846 och hade en stor järnplåt i bogen efter ett haveri. Man kom överens om ett pris på 250 riksdaler och fiskarena seglade hem båten till Danmark. Båten hette som svensk ”Två Vänner” men kom i dansk ägo att segla under namnet ”Två Bröder”. Enligt ett mätbrev utfärdat i Fredriksvaerk vid Isefjorden den 19 april 1869 mätte båten 6.98 ton. Enligt ett annat danskt mätbrev lastade ”Två Bröder” 7.20 ton och hade följande mått:

Längd 30.4 fot, bredd 10.2 fot och ett djupgående på 3.6 fot. När den lilla skutan hörde hemma i Lerhamn, seglade hon mest på danska hamnar med ved, timmer och takspån och hade med sig korn och ärter tillbaka till hemorten. Under höstmånaderna användes båten i sillfisket.



Däckade fiske- och fraktbåten "Två Bröder" från Lerhamn.

I Gilleleje tillhörde däcksbåten "Två Bröder" Ferdinand och Christian Pedersen – båda båtförare och fiskare i Gilleleje. Om den lerhamnsbyggda båtens vidare öden berättar sjöhistorikern Carl Pedersen:¹⁹

1906 fick båten en råoljemotor på 4 Hkr och en hjälppropeller med fasta blad. 1909 fick "Två Bröder" nytt förskepp, stäv och köl samt förlängdes en fot. Samtidigt installerades en ny tvåtakts Vikingmotor på 7 Hkr. Det var den välkända danska maskinfirman A/S Völunds första motor. Motorn rök som en ångmaskin varför den gamla lerhamnsbåten fick öknamnet "Kong Haakon" efter den nya passagerarångaren som trafikerade Köpenhamn-Kristiania.

Fram till 1906 användes "Två Bröder" på samma sätt som när båten var i svensk ägo, dvs huvudsakligen till fraktfart. Mest seglades potatis

från Nordsjälland till Köpenhamn. Därefter användes båten i fiske i Kattegatt och på 1920-talet var den arbetsbåt vid olika hamnbyggen i Danmark.

En vinter på 1870-talet hade båtföraren och hans bästeman lastat potatis. När lasten kommit ombord blev det sträng kyla och havet frös till. Det gick inte att ta sig till Köpenhamn med lasten. Båten låg infrusen fram till mars månad och hela skrovet täcktes med tång för att lasten inte skulle frysa. Så en dag gick isen upp, man satte segel och kurs mot Köpenhamn. Flera båtar följdes åt men man nådde bara till Helsingör första dagen. Resan fortsattes följande dag men utanför Köpenhamn täckte isen Öresund långt utanför fortet "Tre Kronor. Båtföraren satte flagg efter bogserbåt och för 10 riksdaler släpades "Två Bröder" in till Nyhavn. På kajen stod flera hundra personer som hjälptes åt att dra båten den sista biten in till förtöjningsplatsen. Båtföraren och hans kompanjon fick omgående sätta igång att sortera potatis. De frusna kastades nattetid i Nyhavns hamn och lasten var snart såld."

Utöver försegeln fock och klyvare användes gaffelsegel med bom samt toppsegel. Eftersom riggningen skilde sig från den som var vanlig bland de öppna båtarna, kallades däcksbåtarna på skånekusten för "bomseglare".²⁰

I den öppna båten fick besättningen logera i det fria mellan aktersta "toften" (bänken) och den s k "kistebänken". Här fanns ett litet trångt utrymme, där man sov direkt på durken. I däcksbåtarna byggde man en skans längst förut. Detta "förhus" försågs med kamin, skåp och kojor. Ibland bodde båtskepparen t o m i egen kajuta akterut.

Besättningen uppgick till tre eller fyra man och yngste man ombord fick mönstra kock.

Ett mätbrev för däcksbåten "Två Systrar" av Lerhamn, utfärdat i Halmstad 1866, ger en bild av båttypen:

Däcksbåten "Två Systrar" av Lerhamn, redad och förd av båtskepparen Hans Bengtsson, lastade 9.67 netto register ton. Båten var klinkbyggd och hade rundgattad akter samt rundgattad och utfallande stäv. "Två Systrar" var 10.89 m lång samt 3.83 m bred. Båtskeppare Bengtsson bodde i kajuta akterut och bästemannen logerade i skansen. Om skansen berättar mätbrevet att "wattenhål är anbringade i skottet invid durken och luftwexling sker genom hål i luckkarmen. Mot beskaffenheten af besättningens rum är intet att anmärka."²¹

Redan på 1860-talet hade brunnbyborna däcksbåtar, men den defini-

tiva övergången till denna fartygstyp skedde på 1870-talets slut. Då hade de äldre öppna båtarna nästan helt försvunnit och handels- och fiskefärderna bedrevs nu med större däckade båtar som t ex "Makrilen" från Lerhamn, "Nya Hoppet", "Cometen", "Neptunus" från Mölle samt "Nordstjernen" från Arild.

Seglationen med de öppna och däckade båtarna

Båtföraren och båtskepparen var redare, sjöman, handelsman och fiskare. Han ägde vanligen själv sin båt, fraktade sällan åt andra utan köpte för det mesta en last, som han sedan försökte avyttra med så god vinst som möjligt på lämplig plats. Ibland skedde handeln på hemorten och ibland i en närbelägen kustort. Men lika ofta utsträcktes handelsfärderna till städerna längs Öresundskusten eller till hamnar i mera avlägsna danska farvatten. Båtskeppare från Nordvästskåne besökte också Tyskland. Sjöfaran det utvecklades till ett slags "maritim gårdfarihandel".

I sin bok "Från segelfartygens dagar" berättar Frans Löfström om småskepparna på Österlen som under vintern köpte spannmål – råg, korn och havre – som lagrades hemma på vinden i väntan på vårens handelsfärder. Dessa gick till Blekinge, där skånesjömännen bytte spannmålen mot hemslöjdsalster, ved, timmer, lingon och blåbär.

Barsebäcksborna på Skånes västkust skaffade sig laster att sälja genom att fiska sten i Öresund och i havet utanför Skånes sydkust. Stenen såldes till hamnbyggen på skånekusten samt till försvarsanläggningar danskarna under slutet av 1800-talet byggde utanför Köpenhamn.²²

Sjöhandel bedrevs också av danska båtskeppare på andra sidan Sundet. Från fiskelägena på Själlands nordkust, seglades lantbruksprodukter till Köpenhamn, där kajerna vid Nyhavn var den vanliga lossnings- och försäljningsplatsen. Om gillelejeborna skrivs det att "man vil saaledes forstaa at ikke alle Gillelejere var Fiskere men at nogle af dem drev Søhandel. De købte og solgte selv Varerne."²³

Brunnbyskepparen kom från en trakt där jordbruk, fiske och sjöfart dominerade näringslivet. Industriella anläggningar saknades och den på många platser vanliga husslöjden var i Kullabygden både "ringa och fattig" och utövades ej av den manliga befolkningen. Det fanns få

varor att avvara och handelsskepparen från Nyhamnsläge, Lerhamn, Mölle eller Arild kom därför att bedriva sin verksamhet från olika orter på den närbelägna hallandskusten. Under åren kring 1850 seglade han främst till Laholm – några kilometer ovanför Lagans mynning i Laholmsbukten. Senare överflyttades handeln till Halmstad och med denna stad hade båtskepparna från Brunnby livliga förbindelser ända till dess att denna typ av handelsfärder upphörde under åren före första världskriget.

På 1800-talet började de småländska skogstillgångarna att bli uppmärksammade och utnyttjade. Det anlades sågverk på många platser och man hade goda möjligheter att flotta timmerstockar i de relativt stora vattendragen Lagan och Nissan. Forsarna lämnade också kraft till sågarna. Det sågade virket var lätt att avyttra i både Halland och Skåne. Men framför allt såldes mängder av virke till det skogfattiga Danmark, där den industriella utvecklingen och en omfattande byggnadsverksamhet skapade stor efterfrågan. I södra Halland kom Laholm under en följd av år att bli centrum för virkeshandeln och i början av 1850-talet exporterades från staden, i genomsnitt cirka 3 000 tolfter bräder om året. 1865 byggde göteborgsfirman "Holmgren & Möller" ett sågverk i närheten av vattenfallet intill Laholm och handeln med bräder och timmer fick stor omfattning. Flera brädupplag kom till och placerades till och med vid stadens stortorg.²⁴

Vid denna tid hade vattnet i Lagan börjat skära upp strömfåran så att pråmar och mindre farkoster kunde segla på ån. Detta främjade förstås handeln med trävaror.

Brunnbyborna hade sedan gammalt goda förbindelser med hallandshamnarna. Ofta fiskade man långa tider utanför den halländska kusten och byte till sig bräder av hallänningarna mot fångsterna från Kattegatt. Bräderna seglades hem till Brunnby, där de tjärades och staplades i väntan på t ex hus- eller båtbygge. Brunnbyskepparna bedrev också handelssjöfart på hallandskusten. Det är därför naturligt, att många öppna och däckade båtar från fiskelägena kring Kullen kom att delta i den vid åren kring 1850 ständigt ökande utskeppningen av virke från södra Halland. År 1847 angjorde inte mindre än 263 båtar från Brunnby staden Laholm, för att köpa upp laster av olika slag. Båtskeppare och båtförare, som Petter Wester från Arild, Jöns Fisk från Mölle, Nils Lång från Lerhamn och Ola Jönsson från Nyhamn, tillhörde alla den stora grupp sjöfarare från Brunnby socken, som varje vår och sommar

gjorde åtskilliga handelsresor upp för Lagan.²⁵

Kullaskepparen började sin seglation i mars månad. Båten låg under vintermånaderna uppdragen på land och då man sjösatt och utrustat för sjöresan och tagit ombord proviant i "matäskan", satte skepparen och hans medhjälpare storsegel, fock och klyvare och tog nordlig kurs mot Hallands Väderö och Laholmsbukten. Man seglade in i Lagan vid Snapparp. Var vinden alltför dålig fick man dra båten upp till det första fallet strax intill Laholm. Då båten förtöjts, köpte eller bytte båtskepparen till sig sågat virke som plank, bräder och sparrar. Med 20–30 tolfter bräder i lastrummet, kunde man på nytt gå till sjöss.

Ofta såldes virket på hemorten. Båtföraren Nils Johansson seglade t ex den 5 maj 1851 i sin öppna båt No 237 i Helsingborgs Tulldistrikt om 2.5 svåra läster, 28 tolfter furubräder hem till Nyhamnsläge. Tio dagar senare hade Nils Kolja i Öppna Båten No 207 om 2.8 läster tagit in 16 tolfter furebräder och 6 tolfter sågade läkten och var klar att segla hem till Lerhamn.²⁶

I det skogfattiga Kullabygden var hallandsbräderna eftertraktade och än idag finns det i kustorterna många hus som är byggda av virke som skeppats från Halland vid mitten av förra seklet. Mycket virke användes också i skeppsbyggeriet som blomstrade i Brunnby socken på 1850-talet. På stränderna vid Lerhamn och Nyhamnsläge byggde storskeppare, med hjälp av timmermän från Bjärehalvön, det ena stora segelfartyget efter det andra. Jakten "Anna Mathilda" om 30 svåra läster sjösattes 1849, skonerten "Jupiter" om 54 svåra läster 1857 och 1862 drogs briggen "Skåne" om 85 svåra läster ut på flott vatten vid stranden i Nyhamnsläge.²⁷ I bevarade räkenskapshandlingar finner man att virket till dessa och många andra fartyg köptes bl a på hallandskusten.

Trävarorna från Laholm seglades också till skånesstäderna. I Höganäs, Landskrona och Malmö lossade varje år åtskilliga brunnbybåtar laster, som hämtats upp i Lagan. Några siffror kan belysa seglationen på dessa platser:

I juli 1847 gav sig 59 öppna båtar iväg till Helsingborg och i november samma år seglade ett tiotal till Malmö. Höganäs fick i maj 1853 ta emot 16 laster trä nedskeppade från Laholm.²⁸

Båtskepparen från Brunnby var som tidigare nämnts inte bara handelsman och sjöman. Han var även fiskare och därför gjorde han varje år uppehåll i fraktfarten i augusti och september, för att då istället fiska

Tabell 2. Lerhamnsskepparen Nils Koljas handelsresor från Laholm 1847 med öppna båten No 90 i Helsingborgs Tulldistrikt.²¹

Dag	Last	Lossningsplats
8 april	28 tolfter furebräder	Helsingborg
19 april	28 tolfter furebräder	Helsingborg
30 april	28 tolfter furebräder	Helsingborg
25 maj	28 tolfter furebräder	Helsingborg
7 juni	28 tolfter furebräder	Helsingborg
25 juni	28 tolfter furebräder	Helsingborg
5 juli	28 tolfter furebräder	Helsingborg

sill ute i Kattegatt.

Växlingen mellan handelssjöfart och fiske framgår klart i Laholms Tullkammares noteringar. I april 1847 seglade 38 båtskeppare ut från staden, i maj 46 stycken, i juni 77 stycken och i juli 61 stycken. Så kom sillfisket i augusti och år 1847, var det bara en brunnbyskeppare, som lastade i Laholm denna månad. I september låg handelssjöfarten helt nere, men återupptogs följande månad, då 14 brunnbybåtar lastade i staden. Också i november och december hölls seglationen på Laholm igång.³⁰

Under årets sista månader köpte båtskepparna ibland potatis av hallandsbönderna för avsalu i Landskrona, Malmö eller Ystad. 1847 fraktades sålunda i november och december sammanlagt 435 tunnor (en tunna: 1.26 hl) potatis till städerna i Skåne.³¹

Naturligtvis försökte brunnbyskepparna få last av något slag med sig till Laholm, efter lossningen nere i Öresund. Livsmedel var lätt att avyttra och många av båtarna kom till staden med spannmål från Skåne. Skepparen S Andersson i Öppna Båten No 94 om 2.17 läster, förde med sig 36 tunnor korn, 3 tunnor råg och en tunna malt då han seglade upp för Lagan den 9 juni 1846. Arildsbon P Wester i Öppna Båten No 100 om 2.99 läster försålde eller utbytte mot trävaror den 24 maj 1852 5 tunnor och 28 kappor korn som han lastat i Helsingborg. B Rydberg, slutligen, kom från Nyhamnsläge och Helsingborg den 24 april samma år i Öppna Båten No 255 om 2.78 läster och förde med sig 6 tunnor och 24 kappor råg samt två tunnor saltad sill.³²

Tabell 3. *Laster skeppade till Laholm av brunnbyskeppare maj och juni 1852.*³³

Datum	Skeppare	Båt	Storlek	Från	Last
8 maj	B Rydberg	ÖB 255	2.78 l	Malmö	–
13 maj	J Berg	ÖB 63	–	Helsingborg	12 tunnor ärter
22 maj	J Pehrsson	ÖB 76	2.12 l	Höganäs	1000 eldfasta murtegel, 3 tunnor lera
24 maj	P Larsson	ÖB 100	2.99 l	Helsingborg	5 tunnor råg, 28 kapp. korn
11 juni	J Andersson	ÖB 98	1.53 l	Höganäs	6 tunnor korn
11 juni	P Larsson	ÖB 100	2.99 l	Helsingborg	15 tunnor råg
11 juni	P Andersson	ÖB 237	2.94 l	Helsingborg	10 tunnor korn
12 juni	P Wester	ÖB 193	2.4 l	Helsingborg	14 säckar med 8 tunnor o 12 kappor råg
20 juni	P Larsson	ÖB 100	2.9 l	Helsingborg	15 tunnor råg
21 juni	J Hoberg	ÖB 154	3.2 l	Helsingborg	15 tunnor korn

I den livliga sjöfarten på Laholm på 1840- och 1850-t. deltog också öppna små handelsbåtar från andra kustorter. Båtskeppare från Ram-sjö, Magnarp, Rebbelberga, Rydebäck, Fortuna, Glumslöv kom seglande till staden för att lasta trävaror.

Det berättas att man vid mitten av 1850-talet kunde gå tvärs över Lagan på båtar, som kom från Kullabygden. Båtarna och småskutorna seglade nästan ända fram till Laholm. "Kullabåtarna" omnämnes i flera halländska hembygdsböcker: "En del trä utskeppades med så kallade "kullabåtar" vilka kunde ta sig ända upp till staden. När de kom var de lastade med diverse varor som de avyttrade i staden och den kringliggande landsbygden."³⁴

Lagan var ett relativt brett vattendrag i sitt nedre lopp. Vattenståndet vid utloppet kunde emellertid variera med över en meter beroende på vindförhållandena. Seglationen på ån innebar därför ofta bekymmer. Det ojämna vattenståndet, de många grundarna och inloppet som ständigt flyttade sig genom sanddriften gjorde sjöfarten vanskelig. Trafiken minskade därför efterhand. Trävarorna från Laholms omland kom allt mer att säljas via Halmstad dit de bl a fraktades med pråmar. Kullabor-na överflyttade därför efterhand sin seglation och handel till denna

stad. Vid början av 1870-talet var det bara enstaka båtskeppare från Brunnby socken som fortsatte att segla till Laholm och därmed upprätthöll traditionerna från 1840- och 1850-t. Vid decenniets slut hade sjöfarten helt upphört.³⁵

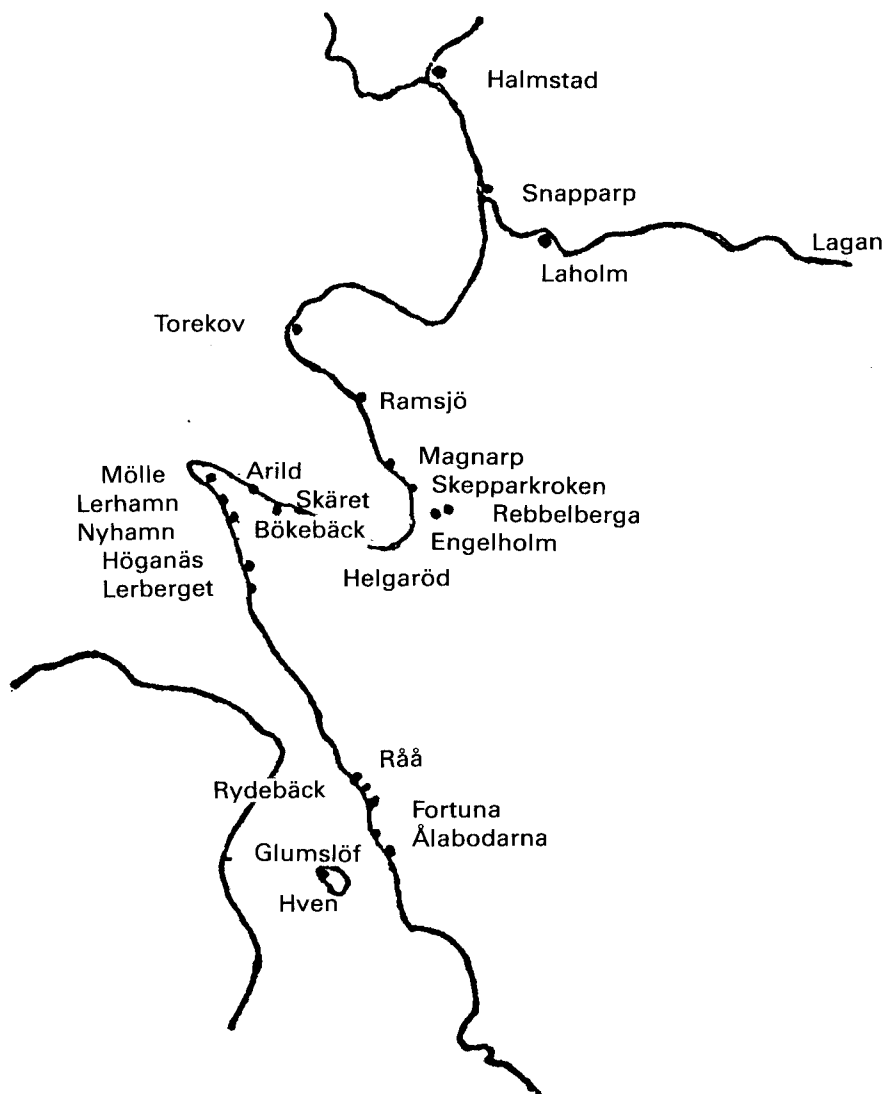
Tabell 4. Båtskeppare från Mölle i Laholm 1847.³⁶

Båt			Storlek	Båtskeppare
Öppna båten	No 57	i Hbg Tulld.	2.65 l.	A Knutsson
" "	No 129	" "	1.96 l.	Helje Hall
" "	No 104	" "	2.94 l.	N Knutsson
" "	No 197	" "	2.42 l.	P Pettersson
" "	No 196	" "	2.19 l.	O Kårfvesson
" "	No 83	" "	2.95 l.	Jöran Jönsson
" "	No 154	" "	3.2 l.	Nils Hall
" "	No 113	" "	2.2 l.	Jöns Fisch
" "	No 95	" "	2.4 l.	Anders Berg
" "	No 127	" "	1.25 l.	Nils Olsson
" "	No 116	" "	2.64 l.	Chr. Hansson
" "	No 153	" "	2.4 l.	J Möller
" "	No 187	" "	2.19 l.	A Thorsson
" "	No 119	" "	2.74 l.	Nils Andersson

Handelsfärderna från Halmstad

Redan på 1860-talet fraktades mycket virke sjövägen till Halmstad från Laholmsområdet. Virke transporterades också landvägen från gränstrakterna mot Småland. Hallandsbönderna använde oxar och kor, som dragare för kärrorna. Virket släpades ibland med foror från inlandet ner till kusten, Virkeshandeln hade främst karaktär av byteshandel. Skogsborna lämnade sitt virke i Halmstad och fick här de förnödenheter de inte hade på den egna gården, utan var hänvisade att köpa utifrån. Det kunde vara varor som sill, salt och torkad fisk m m.

Efterfrågan på böndernas virke var stor och ofta stod köpmännen utanför stadsgränsen och överbjöd varandra. Köpmansfirmor som C



Båtskeppare från dessa nordvästskånska kustorter deltog åren 1845–1860 i sjöfarten på Laholm.

Källa: Laholms Tullstations arkiv

M Kollberg, Schele, A P Nyman och S M Mårtensson byggde sin verksamhet helt på virkeshandeln.³⁷

Utöver sågat virke levererade skogsbönderna tunnstäver, ved, ekbark och slöjdalster. I Laholms fögderi var tunnbinderiet en ganska stor näring på 1860-talet och tillverkning av tunnor, tunnstäver och tunnbottnar var en vanlig husslöjd hos bönderna. En skicklig arbetare kunde på en dag göra ett tjugotal stäver och produkterna avsattes bl a i Halmstad. Produktionen av dessa tunnor och stäver beräknas i Laholms fögderi ha uppgått till ett värde av cirka 100 000 riksdaler mellan åren 1855 och 1860.³⁸

Bok- och björkved blev på 1850-talet en vanlig handelsvara och priserna steg snabbt. Man fick vid denna tid betala hallandsbonden 10 riksdaler för en famn bokved, 8 riksdaler för en famn björkved och 4 riksdaler för en famn tallved.

Ekbarken var likaledes en viktig handelsvara som fann avsättning i garverierna, där den användes vid skinnberedning.

I trakterna kring Knäred fanns sedan lång tid tillbaka en binäring, som många bönder ägnade sig åt. Det var järntillverkning. "Man kraftade fram järnhaltig örjord och myr- och sjömalm. Varhelst den fanns att tillgå och man reducerade järnet i blästerugnar av skiftande slag. Ingen bonde tycktes i denna trakt stå utanför järnhanteringen och järnet blev därför ingen dålig handelsvara. Spiksmide fanns också i trakterna kring Halmstad, t ex i Lagered, Putsered och Gunnarsbygget.³⁹"

I trakterna kring Särådal började man bryta sten omkring 1850 efter impulser från Danmark. Stenproduktionen togs till en början upp som en vintersyssla av de halländska bönderna och på 1860-talet fick handeln med sten en fast organisation. Danska agenter och danska grosshandlare köpte "tuktad gatsten" av hallandsbönderna för mellan 13 och 15 riksdaler kvadratmetern.⁴⁰

Inseglingen till Halmstad kunde ske endast med mindre, grundgående farkoster. Större fartyg fick ankra upp på redan och utförsel och införsel skedde med hjälp av pråmar och mindre båtar.

Då det var långt från Nissans utlopp till den sk Stadskajen, hade segelfartyg svårt att ta sig dit om vinden var otjänlig. Därför byggdes år 1851 en dragväg på västra stranden, längs vilken besättningarna kunde dra sina båtar upp till Stadskajen. Några år senare byggdes en

dragväg på östra sidan av Nissan som var 375 meter lång och fick namnet Trälvägen.⁴¹ Tyvärr finns det inget källmaterial bevarat som belyser trafiken i hamnen under 1860- och 1870-t. Hamnjournaler saknas och tullkontorets uppgifter om ankomna och avgångna fartyg lämnar upplysningar endast om seglationen i slutet av 1800-talet.

Men eftersom de flesta båtskeppare från Brunnby, efter lastning i Halmstad, seglade till Mölle, för att klarera ut vid byns tullstation, kan man med hjälp av journaler från denna, bilda sig en uppfattning åtminstone om skepparnas sjöfart och handel med Danmark. Materialet – det äldsta från år 1872 – innehåller också en del uppgifter om seglationen längs svenska kusten.

De laster brunnbybåtarna seglade ut med från Laholm på 1850- och 1860-t såldes inte bara i svenska hamnar. Redan omkring 1850 skrev kronofogden i Luggude härad, att kullabornas brädhandel med Danmark var omfattande. I en rapport, som avser sjöfarten på Höganäs hamn under året 1856–1860, hette det att: "under quinquenniet ha årligen i medeltal inklarerats från utrikes ort 438 fartyg, de flesta barlastade. Omkring 300 hava varit däckade eller öppna båtar hemma vid något av fiskelägena kring Kullen vilka fört i Halland uppköpta bräder och timmer till Danmark därifrån de till Höganäs återkommit och inklarerat dels med barlast dels med spannmål som de måst taga i byte mot sina trävaror. Spannmålen ha ofta avförts till Halland eller Bohuslän där den avyttrats eller utbytts mot nytt timmer. En del har dock lossats eller försålts vid Höganäs."⁴²

Också under 1870- och 1880-talen fraktades en mängd virke till olika danska hamnar. I Danmark var hallandsbräder eftertraktade och där var det lätt att sälja lasten. Efterhand skaffade sig båtföraren en fast affärsförbindelse och hade sin bestämda hamn som kanske bara han seglade till. Det kunde vara Aarhus, Grenaa eller Randers på Jylland, Roskilde, Holbeck eller Nykjöbing inne i Isefjorden eller platser som Stege, Sønderborg och Marstal på någon av småöarna söder om Själland.

Så seglade båtskepparen Nils Olsson från Mölle, med sin däckade båt No 351 om 3 läster åren 1872 och 1873, nästan uteslutande mellan Halmstad och Stege. Lerhamnsskepparen B Andersson, i Öppna Båten No 93 om 2.5 läster, fraktade åtskilliga partier sågat virke till hamnarna kring Isefjorden. I den däckade båten kunde man stuva ombord mellan 40 och 50 tolfter bräder. Varje månad under våren och sommaren på

1870-talet klarades ett 40-tal båtar ut från Mölle med brädlaster från Halland.⁴³

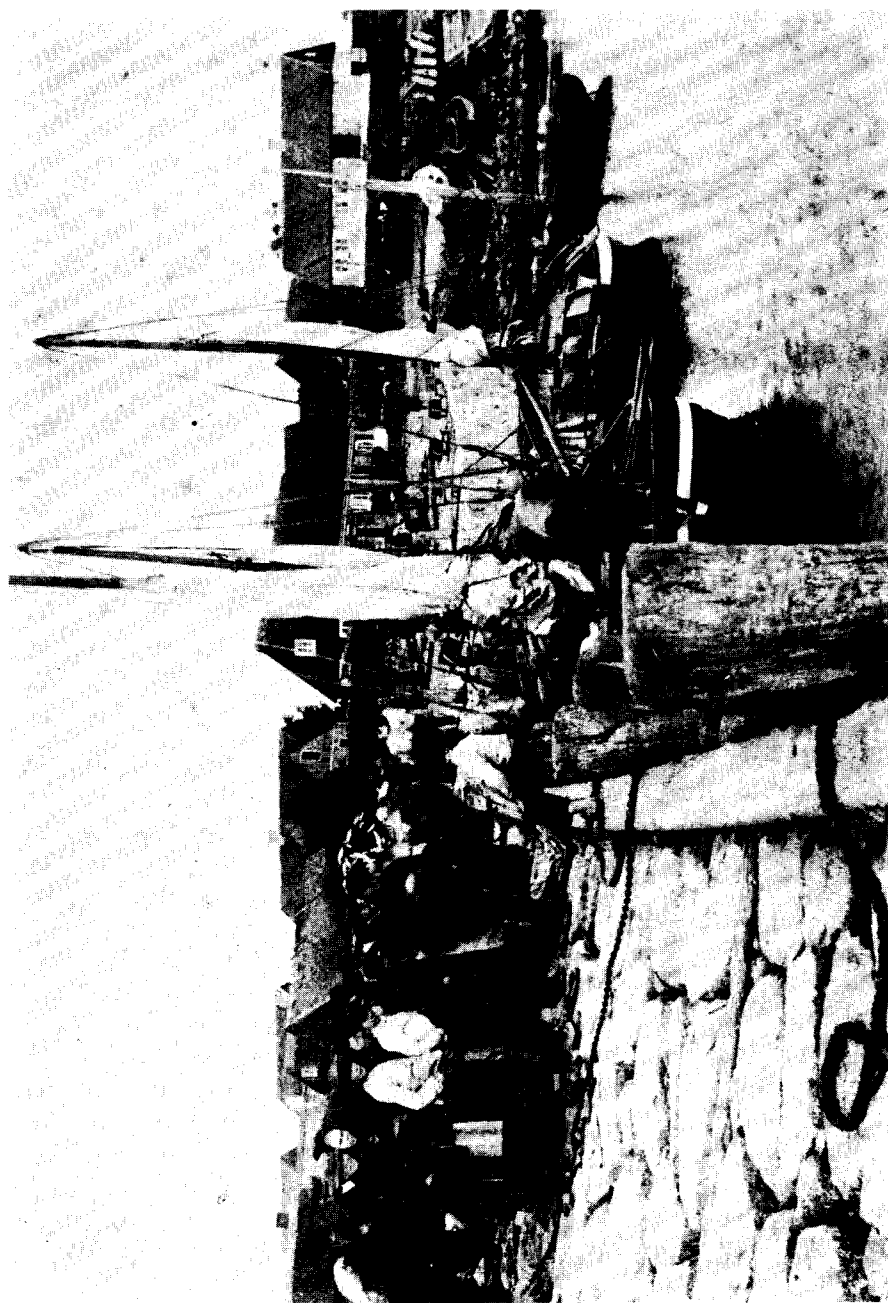
*Tabell 5. Båtskeppare Nils Olssons handelsresor med Däcksbåten No 351 mellan Halmstad, Mölle och danska hamnar år 1873.*⁴⁵

6/ 3	Från Mölle till Danmark obst. ort: 56 tolfte furebräder, 500 bokstäver och 150 bottenstäver
15/ 4	Till Mölle från Stege: 450 kubikfot ärter
20/ 4	Från Mölle till Stege: 50 tolfte furebräder och 10 000 3-tums takspån
28/ 4	Till Mölle från Stege: Barlast
2/ 5	Från Mölle till Stege: 53 tolfte furebräder och 800 bottenstäver av bok, 2 fots längd
17/ 5	Från Mölle till Danmark obst. ort: 53 tolfte furebräder
24/ 5	Till Mölle från Stubbekjöbing: Sandbarlast
25/ 5	Från Mölle till Stege: 49 tolfte furebräder
11/ 6	Till Mölle från Stege: 300 kubikfot ärter
16/ 6	Från Mölle till Danmark obst. ort: 57 tolfte furebräder
23/ 6	Till Mölle från Stege: 400 kubikfot ärter
29/ 6	Från Mölle till Nykjöbing: 54 tolfte furebräder
11/ 7	Från Mölle till Stege: 54 tolfte furebräder
12/ 8	Till Mölle från Wordingborg: Barlast av sand
20/10	Från Mölle till Danmark obst. ort: 50 tolfte furebräder samt 600 stäver av ek, 2 fot långa
3/11	Till Mölle från Stege: 300 kubikfot ärter

Nyhamnsskepparen Jöns Perssons mera regelbundna handelsresor gällde Halmstad–Kalundborg. På dessa resor köpte han trä i Halmstad och sålde i Kalundborg. Men det hände också, att han fraktade laster av ekbark från Halmstad till garverier i Köpenhamn. Det kunde ta veckor i Halmstad innan lasten var klar. Bönderna kom med sina barkforor och det kunde vara flera om budet. Därför gällde det att på vägen in till Halmstad tidigt på morgnarna passa på barkkörarna och så snabbt avsluta köpet.

Jöns Persson förde också en och annan last till Nyhamn, såsom trä och möbler från Halmstad eller sill från Gilleleje.⁴⁴

Utöver sågat virke, ved, ekbark, laggstäver och takspån sålde båt-



"Bron" i Nyhamn med silfiskebåtar.

skepparna även annat under sina kombinerade handels- och fraktfärder. Det kunde vara "tuktad" sten från Vapnö, Särdaal och Steninge eller "gammalt jern" och "stångjern" som kom från Laholmstrakterna. Järn tycks ha varit en ganska viktig handelsvara. 1875 utklarerades flera däckade och öppna båtar från Mölle till Köpenhamn och de medförde totalt 2 300 centner (en centner ungefär 50 kg) "gammalt jern". Båtskepparen A Jönsson från Nyhamnsläge gav sig iväg den 1 juni i sin öppna båt och följande dag seglade P Fisch från Mölle ut med däcksbåten No 371, Jönsson hade 200 centner i sin båt och Fisch lika mycket i sin. De följdes sedan under året av 11 andra båtskeppare – alla med samma last och destination.⁴⁶

Det var inte ofta skepparen hade möjlighet att få en bra last hem till Kullen på återresan från Danmark. Ibland kom han visserligen över ett par tunnor ärter, några säckar rågmjöl, ett par "skockar" vitkål eller "friska grönsaker" som köptes av trädgårdsmästare på Amager utanför Köpenhamn. Men vanligen noterade tullstationen i Mölle att båten inkommit till hamnen med "barlast av sand". En välkommen last hade båtskepparen H Fex från Lerhamn, då han dagen före julafton 1872 förtöjde sin öppna båt No 71 vid kajen i Mölle och kunde meddela kustsergeanten att han seglat hem en "afmönstrad skeppsbesättning" från Köpenhamn.⁴⁷

*Tabell 6. Laster skeppade med öppna och däckade båtar till Mölle november 1883.*⁴⁸

Dag	Skeppare	Från	Båt	Last
5/11	L Larsson	Kastrup	No 691	Friska grönsaker
8/11	A Böckberg	Helsingör	No 703	45 säck vetemjöl
9/11	L Nilsson	Kastrup	No 96	Friska grönsaker
9/11	P Fisch	Kastrup	No 371	Friska grönsaker
24/11	P Pettersson	Helsingör	No 646	100 säck vetemjöl 12 säck. rågmjöl
24/11	S Bengtsson	Dragör	No 160	Friska grönsaker
24/11	N Olsson	Kastrup	No 354	Friska grönsaker
28/11	L P Nilsson	Helsingör	No 96	41 säck vetemjöl
30/11	P Pettersson	Helsingör	No 646	40 säck rågmjöl

Genom sjöfarten blev det rikliga förbindelser mellan Kullabygden och södra Halland. Detta ledde till att många kullaskeppare tog ut skiburskap och blev genantborgare i hallandsstäder som Laholm, Halmstad eller Falkenberg. Som nämnts sökte statsmakterna fram till mitten av 1800-talet på olika sätt reglera näringslivet, vilket medförde att utövändet av handel och sjöfart förbehölls stadsborna. För att kringgå bestämmelserna, lät många landsbygdsskeppare skriva sig som borgare i en stad, för att obehindrat kunna utöva sin näring. Genom de många kontakter och affärsförbindelser kullaskepparna hade med Halland blev det naturligt att ta ut burskap i landskapets städer.

Tabell 7. Burskapsort för några lerhamnsskeppare år 1846.⁴⁹

Bostad	Burskap	Namn
Lerhamn No 1	Skeppare i Warberg	Jöns Andersson
Lerhamn No 7	Skeppare i Laholm	Hans Jönsson Fix
Lerhamn No 8	Skeppare i Laholm	Måns Olsson
Lerhamn No 11	Skeppare i Laholm	Lars Olsson
Lerhamn No 17	Skeppare i Warberg	Bengt Jönsson Fix

Förbindelserna resulterade också i att kullabor och hallänningar gemensamt redade större segelskutor i partrederier. Så stod exempelvis jakten "Två Wenner" under 1850-talet skriven både i Halmstad och Nyhamnsläge där såväl skeppare som matros och kock var bosatta. Samma gällde halmstadsjakten "Solide". Lerhamnsskutan "Anna Catharina" fördes av sjökaptenen Lars Olsson, som tillika var huvudredare och borgare i Warberg. I partrederiet för skutan ingick också handelsbokhållaren P A Bundin och köpmännen Carl Schele, båda från Halmstad.⁵⁰

I Kullabygden sjösattes många skutor under åren efter 1850. Många av dessa gjorde sin första resa upp till Halmstad, för att mönstra ombord besättning. I kullaskutorna seglade inte bara sjöfolk från bygden, utan många hallänningars första kontakt med havet skedde i segelfartyg från Arild, Lerhamn, Mölle eller Nyhamnsläge. Skeppare från Brunnby tog också anställning i halmstadfartyg. Halmstadsflottans stolthet – skonerten "Christina" – fördes en lång tid av brunnby-

Tabell över varor utförda från Mölle hamn till utrikes ort. Fr o m januari 1877 t o m december 1881.

	Antal Fartyg	Furu- bräder*	Ved*	Ekbark*	Tak- spån**	Lagg- stäver**	Järn ¹	Sten ²	Spannmål*	Div.	Div.
1877	210	21 881	17 036	5 530	90 000	12 690	252	32 450	—	Tälgsten 800 kr värde	—
1878	203	20 090	18 198	3 680	—	66 240	1 855	33 350	2 290	Potatis 350 ku- bikfot	—
1879	160	23 695	11 593	4 411	—	86 800	—	20 300	440	Potatis 420 ku- bikfot	—
1880	178	14 583	12 430	8 780	18 000	165 100	100	27 300	4 300	Lump 208 centner	—
1881	122	529 kubikmeter	257 m ³	131 m ³	—	68 248	—	9 850	—	Potatis 78 hl	—

* anger kubikfot
 ** " stycken

1 anger centner
 2 " värde i kronor.

Källa: Mölle tullstations ut- och ingående skepplista för berörda år.

Tabell öfver till Mölle hamn från utlandet införda varor. Maj 1872 t o m december 1881.

Årtal	Vetemjöl kubikfot	Rågmjöl centner	Råg kubikfot	Potatis centner	Klier centner	Gryn kubikfot	Grönsaker centner	Vitkål	Div	Div	Antal Fartyg
1872	1 125	—	187	—	—	—	—	—	—	—	126
1873	1 890	180	148	3 340	9	—	—	—	—	—	136
1874	660	877	1 655	920	19	10	25	25	Järn 116 centner	—	163
1875	235	1 665	695	—	—	203	—	—	Gödning 150 centner	—	149
1876	375	1 846	725	—	35	150	—	—	Tegelsten vård 150 kronor	Cement 8 centner	178
1877	315	742	646	—	17	35	153	—	—	—	171
1878	2 490	480	1 199	300	634	—	263	—	—	—	125
1879	1 064	1 020	1 482	—	—	30	319	—	En kvarn- sten vård 50 kr å	—	139
1880	775	1 019	1 107	—	15	—	295	—	—	—	109
1881	—	—	1 233 kg	5 m ³	—	2 125 kg	—	9 287 kg	Kornmjöl 252 kg	—	72

skepparen Nils Pehrsson Lund och då Red. AB Sune år 1903 inköpte en ny ångare från England utsågs sjökaptenen G Jönsson från Nyhamnsläge till befälhavare.⁵¹

De många kontakterna med danska hamnar innebar, att åtskilliga yngre män och kvinnor från Kullabygden for över till grannlandet, för att söka arbete. Det har till och med talats om en "emigration" från bygden. Förbindelserna med Danmark stärktes också genom att sillfisket vissa tider bedrevs i södra Kategatt, strax utanför Själlands västkust. Både sjöfart och fiske ledde således till att kustorterna i nordvästra Skåne och på Nordsjälland blev ett gemensamt kulturområde där havet förband och där språk, sysselsättning, sedvänjor och traditioner inte skiljde sig mycket från varandra.

Tabell 8. Personer som utvandrat från Brunnby socken 1868.⁵²

Datum	Namn	Utvandrat till
17/ 2	Pigan Hanna Andersdotter, Flundrap	Jylland
19/ 2	Drängen Nils Hansson, Bräcke	Aarhus
1/ 5	Pigan Johanna Månsdotter, Mölleläge	Helsingör
11/ 5	Skomakargesällen L Hernström, Smedstorp	Helsingör
24/ 8	Drängen Carl Andersson, Möllehässle	Dannemark
30/ 8	Pigan Kjersti Tufvasdotter, Stubbarp 4	Helsingör
29/ 9	Drängen Johan Magnusson, Krapprup	Dannemark
19/10	Pigan Botilla Bengtsdotter, Arildsläge	Holbäck
25/10	Drängen Nils Larsson, Rågåkra	Kolding
27/10	Bengt Nilsson, Smedstorp	Kolding

Trafiken mellan Halmstad, Mölle och olika danska hamnar fick efterhand annan karaktär. Från 1880-talet fick seglationen allt mindre betydelse och de regelrätta handelsfärderna försvann nästan helt. Kring sekelskiftet ägnade sig Kullabygdens båtskeppare och båtförare åt vanliga frakter och under 1900-talets första decennium upphörde de mindre båtarnas utlandsfart helt. Verksamheten hade övertagits av större fartyg.

Tabell 9. Brunnbybåtar i Halmstad 1880.⁵³

Datum	Namn	Kommer från	Last
10.4	Jakt Johanna Kristina	Aalborg	Råg
17.4	Slupen Fredrik	Kalundborg	Barlast
19.4	Däcksbåten Försöket	Danmark	Sill
21.4	Däcksbåten Anette	Horsens	Sill
26.4	Jakten Solide	Köpenhamn	Barlast
5.5	Jakten Venus	Horsens	Barlast
7.5	Däcksbåten Anette	Rörvig	Barlast
7.5	Jakten Johanna Kristina	Aalborg	Råg
4.6	Däcksbåten Försöket	Danmark	Barlast
5.6	Jakten Solide	Danmark	Barlast
14.6	Jakten Johanna Kristina	Aalborg	Råg
17.6	Däcksbåten Två Bröder	Köpenhamn	Tom
23.6	Däcksbåten No 690	Köpenhamn	Tom
25.6	Slupen Fredrik	Köpenhamn	Tom
25.6	Jakten Solide	Köpenhamn	Tom
8.7	Däcksbåten Försöket	Köpenhamn	Tom
15.7	Däcksbåten Anette	Köpenhamn	Råg
19.7	Jakten Johanna Kristina	Aalborg	Råg
28.7	Jakten Venus	Aarhus	Barlast
30.7	Jakten Solide	Danmark	Barlast
10.8	Jakten Venus	Aarhus	Barlast
10.9	Jakten Johanna Kristina	Köpenhamn	Barlast
11.9	Jakten Emelie	Köpenhamn	Gödning
18.10	Skonerten Activ	Grenaa	Barlast

Seglationen längs svenska kusten

Även om seglationen på Danmark var viktigast, bedrev båtskepparna också sjöfart längs svenska kusten. Landkommunikationerna var usla, järnväg kom först 1910 och gällde det transport av tyngre varor fick man använda sjövägen. I Brunnby socken fanns det på 1870-talet ett femtontal handlande och dessa tog till stor del hem sina varor sjöledes. Handlanden Isaac Swensson skaffade sig till och med en egen liten däcksbåt för att själv frakta salt, tjära och annat skrymmande gods hem till affären i Mölle. Men sådant var undantag och båtskepparna fick därför ofta frakter mellan hamnar och lastplatser på syd- och västkus-

*Förteckning över de platser
till vilka fartyg utklarats
från Mölle hamn 1872–1881.*



ten och hemorten. De hämtade cement i Limhamn, tegel i Glumslöf och Höganäs, kol och gödning i Helsingborg och bräder och andra trävaror i Halmstad och Falkenberg.

Källmaterialet är också här mycket bristfälligt. Halmstad hamnkontor saknar exempelvis helt uppgifter om fartyg, som ankommit till eller avgått från hamnen under 1800-t. Helsingborgs skeppsjournaler börjar först 1881, dvs vid en tidpunkt då seglationen med däckade och öppna båtar alltmer minskade i betydelse. Många båtar seglade också på småplatser (t ex Rydebäck, Fortuna, Råå, Glumslöf, Hittarp, Domsten, Ramsjö, Lerberget) och där har man förmodligen ej gjort några som helst noteringar om båtar, laster och annat.

Sjöfarten på Helsingborgs hamn var livlig och många båtskeppare anlöpte staden då de var på återresa till hemorten, efter att ha lossat i Danmark. Men man seglade också i direkt fraktfart till och från Helsingborg, vanligen med de traditionella trälasterna från hallandskusten. Också mellan fiskelägena i Brunnby och Helsingborg förekom det en omfattande sjöfart. 1881 inkom till staden 65 mindre båtar hemmahörande i Nyhamnsläge, Lerhamn, Mölle eller Arild. Utöver bräder hade man med sig sill från Mölle och Nyhamnsläge, potatis från Viken och spannmål från olika danska hamnar.⁵⁴

Det förekom också att hela skeppsbesättningar seglades från kustorterna i Brunnby till Helsingborg. Båtskepparen Anders Bökberg seglade den 19 april 1881 en besättning till briggen Betty med sin båt Alma. En av de första dagarna i maj samma år kom båtskepparen P Brandt i sin båt Neptunus med besättningen till briggen Ann Charlotte som under vintermånaderna legat upplagd i Helsingborg.

Från Helsingborg seglades styckegods, byggnadsmaterial samt kol och koks. Helsingborgsfirmorna Carl Lundvall & Co och Sylvan & Qvibelius importerade kol från engelska ostkusthamnar och sålde sedan kolen direkt från skutorna i Helsingborgs hamn. Båtskepparna tog upp beställningar på hemorten och sålde sedan hemseglad kol på kajen. I Mölle specialiserade sig under höstmånaderna på 1890-talet båtskepparen "kol-Rifve" på denna verksamhet. Till Lerhamn transporterade båtskepparen Johannes Andersson åtskilliga laster engelskt kol vilket kördes ut i byn med häst och vagn. Från oktober fram till årets slut 1881 seglades 12 laster engelskt kol från Helsingborg till Lerhamn och Mölle.⁵⁵

Vid åren kring sekelskiftet skaffade sig båtskepparna vanliga laster

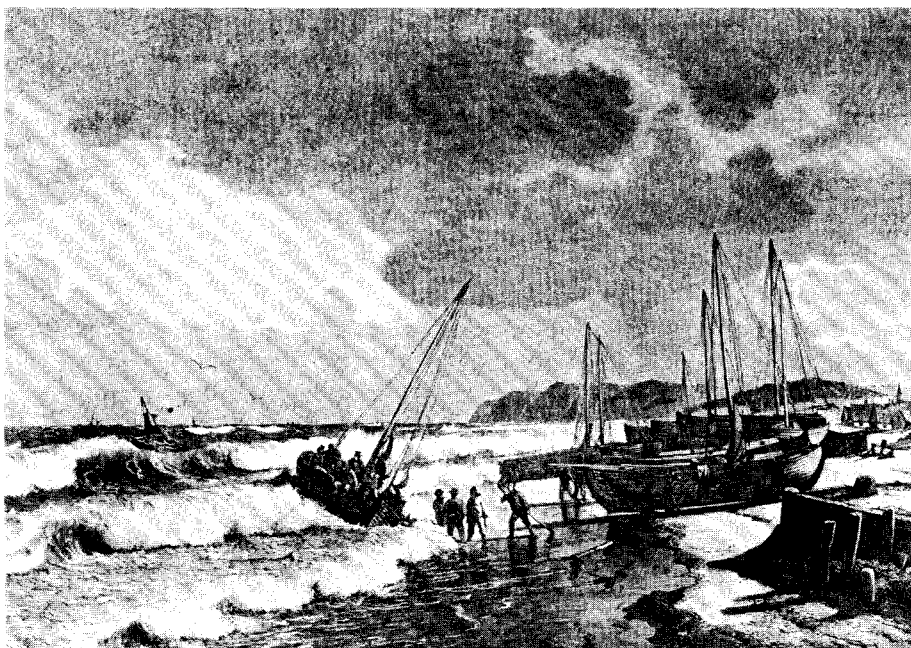
och fick betalt endast för fraktandet. Lönsamheten minskade och en efter en försvann båtarna. En sista blomstringsperiod upplevde båtskepparna då stenbrytningen på Kullaberg återupptogs på 1890-talet. Däcksbåtarna "Krona", "Två Systrar", "Nya Försöket" och "Helga" från Mölle samt "Garibaldi" och "Nya Profvet" från Nyhamnsläge seglade "stenskärf" från ett par lastbryggor i Mölle till danska och skånska hamnar. Under ett par år var denna seglation livlig och lockade till sig däckade båtar även från andra trakter. Bl a deltog flera mindre båtar från Hven – t ex "New York" och "Uranienborg" – i stenfraktningen till Köpenhamn och Tuborg.⁵⁶

Men även denna seglation upphörde och det blev efterhand allt svårare att skaffa frakter. Ångbåtar inledde regelbunden trafik på de flesta av syd- och västkustens hamnar och på land var järnvägsnätet snart utbyggt.

Möllebon Johannes Andersson var en av de sista båtskepparna i Brunnby socken. Med sin däckade båt "Nya Hoppet" seglade han bräder från Halmstad och sten från Hallands Väderö till snickare och byggmästare i Mölle. När han vid tiden för första världskrigets utbrott gick iland för gott var båtskepparnas tid förbi och seglationen med öppna och däckade båtar ett avslutat kapitel i bygdens sjöfartshistoria.

Sillfisket

Så gott som alla båtskeppare och båtförare gjorde ett uppehåll i sina handelsfärder vid mitten av juli månad varje år. Sedan gammalt brukade sillförekomsterna vara rikliga i södra Kattegatt under sensommaren och de första höstmånaderna. Sillen kunde ge goda inkomster och bara i Brunnby socken var varje höst flera hundra personer sysselsatta i fisket. För många familjer var inkomsterna från sillfisket kanske årets viktigaste. Fisket inleddes med att man bestämde vem som skulle "vara i sällskap" dvs bilda båtlag tillsammans. Arbetet med näten var både tungt och tidskrävande och det krävdes stora besättningar i båtarna. Kustbefolkningen räckte inte alltid till varför det ibland anställdes särskilda "fiskekarlar" vilka som lön fick behålla och sälja en del av fångsten för egen räkning. Det gällde naturligtvis att fånga så mycket sill som möjligt under de tre månader fisket pågick och varje båtskep-



*Öppen båt med fiskare från Kullabygden landar vid Gilleleje 1867.
Gilleleje Museum.*

pare försökte därför få så dugligt folk som möjligt med sig i besättning-
en.

Sillnäten, som kallades "närddingar", var omkring 50 meter långa och mellan 2 och 3 meter djupa. Varje båt hade ett femtiotal nät av detta slag med sig ut till fiskeplatserna. Alla näten sammanfogades i en längd eller "länk" som utmärktes med 3 vakare eller "kobbar".

Av erfarenhet visste båtskepparen och båtföraren var sillen sökte sig under hösten och man kände också till strömmars och vindars inverkan. De första försöken gjordes på djupt vatten ute i Kattegatt utanför hallandskusten eller utanför själlandskusten. Här "sattes" näten på 20 famnars djup. Allteftersom fisket fortskred flyttades redskapen närmare kusten och då fisket upphörde kring månadsskiftet september/oktober placerades näten strax utanför kusten kring Kullabygden.⁵⁷

Båtskepparen och hans besättning seglade ut från hemorten på eftermiddagen och nådde fiskeplatsen i så god tid att alla nät kunde läggas ut före mörkrets inbrott. Var vädret gott ankrade man invid fiskeplatsen

och inväntade gryningen då redskapen skulle tas upp. Vid dåligt väder sökte båtskepparen och hans besättning land. Vid fiske utanför själlandskusten innebar detta att de grundgående och ganska flatbottnade öppna båtarna seglades upp på sandstränderna och därefter gemensamt drogs upp på land. Ibland skedde detta under stor dramatik. Följande skildring visar hur två fiskelag från Nyhamnsläge höll på att förlisa utanför danska kusten i en oktoberstorm år 1860.

Händelsen inträffade vid Själlands Odde i slutet av sillfisket. Danska och nordvästskånska fiskare fiskade sill utanför själlandskusten och utnyttjade byn Sandhavn som landningsplats. Båtarna sattes på land vid den öppna kusten och detta skedde genom att båtföraren seglade så långt in som möjligt, varefter besättningen hoppade överbord och fäste en järnkrok med en lång lina i stäven och drog båten upp på land. Två öppna båtar från Nyhamnsläge med 16 fiskare seglade den 2 oktober 1860 i svår nordvästlig storm in mot danska kusten och satte båtarna på land vid Sandhavn. Brottsjöarna var höga vid den låga kusten och männen ombord kunde ej komma överbord för att fästa kroken i stäven och dra upp båtarna på själva stranden. En fiskare från Gilleleje gick då ut i bränningarna med krok och lina som han lyckades få fast i båtarna varefter han dirigerade räddningsarbetet som resulterade i att de båda båtarna med besättningen kunde dras upp på land.⁵⁸

”Kullasillen” ilandfördes vanligen i Nyhamnsläge, Lerhamn, Mölle eller Arild och var outhärlig för bondehushållet i stora delar av Skåne. Sillen hämtades av långväga allmoge från socknarna i norra Skåne och södra Småland. Sillhandlarna kom åkande med häst och vagn och stod i skaror på de primitiva hamnanläggningarna eller ”broarna” för att invänta båtskepparen och hans fiskelag.

Fångstens storlek mättes i valar (en val: 80 sillar) och kast (ett kast: 4 sillar).

Tabell 10. Sillfisket i Brunnby 1887.

Ort	Fångstens storlek
Nyhamnsläge	2 000 valar sill
Lerhamn	720 ” ”
Mölle	6 000 ” ”
Arild	3 500 ” ”
Skäret	400 ” ”

Sillfisket 1887 betraktades som osedvanligt dåligt och medelpriset för en val sill uppgick till 1.75 kr.

1891 var sillfisket betydligt bättre och då fångade brunnbyborna sammanlagt omkring 35 000 valar sill. I Mölle deltog detta år 10 båtar i fisket och bäst lyckades båtskepparen Anders Olsson och hans fiskelag som drog upp 1 670 valar sill. I Lerhamn fiskade man cirka 3 000 valar sill och här var det båtskepparen Lars Fex och hans besättning som nådde det bästa resultatet. Arildsborna använde sammanlagt 450 sillnät i fisket och fångade sill för 10 000 kr. Det slutliga resultatet av fisket år 1891 innebar att manslotten uppgick till mellan tre- och fyrahundra kronor.⁶⁰

Båtlagen upplöstes efter Michaeliveckan med att man ”bytte pengar”. Detta innebar att inkomsterna och utgifterna för höstens sillfiske redovisades och att var och en fick sin andel. Efter jul samlades båtskeppare, båtförare och fiskare till ett ”sällskapsgille” vid vilket det bestämdes vem som skulle fiska tillsammans under kommande höst.

Båtskepparen och båtföraren kombinerade således handelssjöfart med fiske. Som tidigare nämnts framgår detta bl a i hamn- och tullkontorens noteringar som samtliga visar hur handelsresorna upphörde under höstmånaderna för att åter upptagas efter sillfiskeperiodens slut.

Bouppteckningar visar också att så gott som samtliga båtskeppare och båtförare ägde ansevärd mängder fiskeredskap. Ett par exempel kan nämnas:

Båtskepparen Anders Jönsson som drunknade i Halmstad hamn år 1868 efterlämnade 46 sillnät och 15 fiskegarn. Båtskepparen Jöns Peter Pyk från Mölle som dog 1861 ägde 50 sillnät. Båtskepparen Jöns Olsson från Lerhamn som omkom sommaren 1859 utanför danska kusten hade 36 sillnät och 12 fiskegarn.⁶¹

På många håll kombinerades sjöfarten och fisket med jordbruk men åtminstone efter 1850 tycks detta inte ha skett i någon större omfattning i Kullabygden. Det förefaller klart att så gott som samtliga båtförare och båtskeppare haft sin utkomst helt från havet. Av det material som granskats framgår också att sillfisket varit det enda fiske som haft större ekonomisk betydelse under 1800-talet. Bouppteckningar visar t ex att andra redskap än sillnät förekommit mycket sparsamt.

Kustorterna i Brunnby var därför under 1800-talet inte några fiskelägen i egentlig mening utan i stället samhällen där befolkningen fick sina inkomster från fraktfart, handelsfärder till sjöss och till en del från

sillfiske. Förhållandena var annorlunda i mera renodlade fiskelägen som t ex Råå, Barsebäckshamn och fiskelägena på Skånes ostkust.

Sammanfattning

Seglations- och näringsfriheten vid mitten av 1800-talet medförde en kraftig utveckling av den svenska segelsjöfarten. I trakter där fiske och sjöfart sedan gammalt var viktiga näringsgrenar fick fraktfart med segelskutor en betydande omfattning. Ett sådant område var Brunnby socken i nordvästra Skåne där kustorterna Nyhamnsläge, Lerhamn, Mölle och Arild under senare delen av 1800-talet kom att utvecklas till betydande sjöfartssamhällen.

Den litteratur som skildrat segelsjöfarten under 1800-talet har i huvudsak byggt på officiell fartygsstatistik, skeppslistor, fribrevsdiarier och liknande. Detta har resulterat i att framställningarna väsentligen behandlat den verksamhet som bedrivits med större segelfartyg som skonerter, briggar och barkskepp. Kustsjöfarten har också kommit i skymundan för skildringar av seglationen till utrikes orter. Ovanstående gäller också den litteratur som belyser sjöfarten i nordvästra Skåne under 1800-talet.

I de flesta kustorter fanns mindre öppna och däckade båtar med vilka kustborna bedrev såväl fiske som handelsfärder till sjöss. I många områden – t ex Österlen och Kullabygden – var verksamheten med dessa båtar mycket utbredd. Det har dock visat sig svårt att ingående skildra denna typ sjöfart främst på grund av bristen på källmaterial. Båtskepparna och båtförarna har förmodligen ytterst sällan gjort anteckningar om färderna till sjöss eller fört kassaböcker och ytterst få uppgifter finns tillgängliga. Sjöfarten med dessa båtar har också bedrivits mellan orter som saknat tullpersonal, hamnanläggningar och liknande och därför förekommer också material om de öppna och däckade båtarna mycket sparsamt i officiella arkiv.

I Brunnby socken bedrevs fram till åren kring första världskriget en intensiv segelsjöfart längs kusten med dessa mindre båtar. Fram till 1870-talet dominerade den öppna båten. Denna ersattes på 1880-talet av en något större och däckad båttyp. Såväl den öppna som den däckade båten lastade mindre än tio ton och finns därför ej med i den svenska fartygsstatistiken. Uppskattningsvis har det i Brunnby socken

under segelsjöfartens blomstringsår under 1800-talet sammanlagt funnits ett par hundra båtar av denna typ.

Den ursprungliga formen av sjöfart där handel ingick som en väsentlig beståndsdel, levde längst kvar i seglationen med däckade och öppna båtar. Båtskepparen och båtföraren var i en och samma person redare, sjöman och handelsman. Inkomsterna kom från handelsverksamheten och inte från fraktandet av olika varor.

Fram till slutet av 1860-talet inriktades brunnbyskepparnas kustfart till stor del på staden Laholm där trävaror av olika slag inhandlades. Trävarorna fraktades till och försålades i nordvästra Skåne, i de större hamnarna i öresundsområdet samt i olika danska hamnar. På 1870-talet överflyttades handeln och sjöfarten till Halmstad och under många år utgjorde de så kallade "kullabåtarna" ett viktigt inslag i stadens hamnliv. På 1870-talet är de också möjligt att följa de öppna och däckade båtarnas handelsresor till Danmark. Så gott som samtliga större danska hamnar besöktes under detta decennium av öppna och däckade båtar från Brunnby vilka förde med sig sågat virke, takspån, laggstäver, ekbark m m för avsalu.

Mera sällan kunde båtskepparen och båtföraren skaffa last från Danmark till hemorten och där last förekom bestod den vanligen av livsmedelsprodukter som mjöl, grönsaker och liknande.

Seglationen med de öppna och däckade båtarna påbörjades i mars månad och fortsatte fram till slutet av juli då båtarna i stället användes till sillfiske. Sillfisket hade stor ekonomisk betydelse och handelsfärderna återupptogs ej förrän fisket avslutats i början av oktober månad.

Seglationen med däckade och öppna båtar bidrog till nära kontakter mellan kustorterna i södra Halland och nordvästra Skåne. Dessa kontakter yttrade sig bl a i gemensamt ägande av segelskutor, ekonomiska förbindelser m m. Handelsfärderna till Danmark och fisket utanför danska kusten bidrog till ett för kusttrakterna i Nordvästskåne och Nordsjälland gemensamt kulturområde. En genomgång av det källmaterial som på olika sätt belyser den verksamhet som båtskepparna och båtförarna bedrev visar också att det kan diskuteras huruvida samhällen som Nyhamnsläge, Lerhamn, Mölle och Arild med skäl kan kallas fiskelägen. Snarare har dessa orter haft karaktären av sjöfartssamhällen där fisket bara till en del haft betydelse för invånarnas försörjning.

Förmodligen sammanföll utvecklingen för de däckade och öppna båtarna i stort med den övriga segelsjöfartens förhållanden. I och med

att landkommunikationerna förbättrades, järnvägsnätet utbyggdes, effektivare fartyg insattes i kusttrafiken, formerna för handeln förändrades osv fick båtskeppare och båtförare svårare att skaffa laster. Vad gäller seglatserna på Danmark kan man skönja en tillbakagång redan under 1870-talets sista år. Men ända in på 1900-talet måste kustfarten med de smärre båtarna tillmätas betydelse för många kustsamhällen. Vid tiden för första världskrigets utbrott var det emellertid bara ett fåtal båtar av det slag som skildrats i denna uppsats som ägnade sig åt sjöfart längs nordvästskånes kuster.

Källförteckning

Otryckt källmaterial.

Landsarkivet Lund.

Mantalslängder från Luggude härad.

Bouppteckningar från Luggude härad.

Luggude Kronofogdes Berättelse 1850–1870.

Födelse- och dödsböcker samt in- och utflyttningsbok Brunnby socken.

Halmstads Sjömanshus arkiv.

Halmstads, Höganäs, Laholms, Mölles samt Varbergs Tullstationers arkiv.

Riksarkivet Stockholm.

Diverse fribrev.

Helsingborgs Stadsarkiv.

Hamnkontorets journaler över ankomna o avgångna fartyg.

Material bevarat av privatpersoner i Kullabygden.

Sjökapten Axel Andersson. Levnadsskildring. Gymn dir C G Cronberg Mölle.

Cilla Bancks dagbok. Bert Knafve Mölle.

Tryckt källmaterial.

Hasslöf O: Sjöfart o privilegier. Årsbok 1966 för Handels- och Sjöfartsmuseet på Kronborg. Köpenhamn 1966.

Hasslöf O: Skånsk handelssjöfart. SDS Årsbok 1973. Sandklef.

Sandklef A: Allmogesjöfart på Sveriges västkust. 1973.

Löfström F: Art i Sveriges Sjöfartsmus. Årsbok 1944.

Knafve B: Segelsjöfarten i Kullabygden 1850–1900. Forum Navale 1971.

Knafve B: Tidningsart i Helsingborgs Dagblad aug–sept 1977.

Andersson: Laholms Socken. Laholm 1962.

Rollof Y: Sveriges inre vattenvägar. Sthlm 1977.

Hallands hist Del II. Halmstad 1959.

Hägge: Söndrum – bygd i förvandling. Halmstad 1969.

Berg: Halmstads handelshamns uppkomst o utveckling. Halmstad 1977.

Sjöstedt L G: Barsebäcks fiskeläge. Malmö 1951.

Kullabygd. Kullens Hembygdsfören. Årsbok. Div årgångar.

Föreningen Gamla Halmstad Årsbok. Div årgångar.

Fra det gamle Gilleleje. Gilleleje Museums Årsbok. Div årg.

Kulturens Årsbok 1979.

Intervjuer med f föreståndaren för Gilleleje Museum, fabrikör Carl Pedersen.

Noter

1. Sandklef A: Allmogesjöfart på Sveriges västkust.
2. Löfström: Sveriges Sjöfartsmuseums årsbok 1944.
3. Intervju med hr Carl Pedersen.
4. Se ex Hasslöf. Sjöfart och privilegier.
5. Hasslöf. Skånsk handelssjöfart sid 23.
6. Knafve. Segelsjöfarten i Kullabygden sid 62 f.
7. Skeppslistor och skeppskalendrar 1850–1900.
8. Kustsergeantens rapport från Mölle Tullstation 1872.
9. Intervju med Carl Pedersen.
10. Fra det gamle Gilleleje. Div årgångar.
11. Se exempelvis lastangivelser i tullstationernas förteckningar.
12. Utmönstringsjournal vid Halmstads Sjömanshus 1845.
13. Ibid.
14. Privata handl. Gymnastikdir C G Cronberg Mölle.
15. Inkommande journal. Varbergs Tullstations arkiv 1851.
16. Höganäs Tullstations handlingar berörda år.
17. Lärarinnan Cilla Bancks dagbok.
18. Kulturens Årsbok 1979. Sid 129 ff.
19. Fra det gamle Gilleleje. Div årgångar. Intervju med hr Carl Pedersen.
20. Se t ex Sjöstedt. Barsebäcks Fiskeläge.
21. Mätbrev för ”Två Systrar”. Halmstads Tullstations arkiv.
22. Sjöstedt a a.
23. Fra det gamle Gilleleje.
24. Andersson V. Laholms Socken. Sid 104 ff.
25. Laholms Tullstations arkiv.
26. Ibid.
27. Knafve. Skeppsbygge i Brunnby. Artikel i Helsingborgs Dagblad.
28. Laholms Tullstations arkiv berörda år.
29. Ibid.
30. Ibid.
31. Ibid.
32. Ibid.
33. Ibid.
34. Rollof. Sveriges inre vattenvägar.
35. Materialet hämtat från olika hembygdsböcker.
36. Laholms Tullstations arkiv 1847.
37. Föreningen Gamla Halmstad Årsbok 1932 sid 216.
38. Hallands Historia Del II.
39. Ibid.
40. Hägge. Söndrum – bygd i förvandling.
41. Berg. Halmstads handelshamns uppkomst och utveckling. Sid 6 f.
42. Luggude kronofogdes berättelse 1856–1860.
43. Mölle Tullstations arkiv. Skeppsjournaler.
44. Kullabygd. Kullens Hembygdsförenings Årsbok.

45. Mölle Tullstations arkiv. Skeppsjournaler 1873.
46. Ibid.
47. Ibid.
48. Ibid.
49. Mantalslängder Brunnby socken 1846.
50. Fribrev för berörda fartyg.
51. Föreningen Gamla Halmstads Årsbok 1848. Sid 277 f.
52. Utflyttningsbok Brunnby socken 1868.
53. Halmstad Tullstation Skeppsjournaler 1880.
54. Skeppsjournaler Helsingborgs Hamnarkiv berörda år.
55. Ibid.
56. Mölle Tullstations skeppsjournaler berörda år.
57. Intervjuer med lokalbefolkn.
58. Fra det gamle Gilleleje.
59. Uppgifter från Höganäs Tidning nov. 1887.
60. Uppgifter från Höganäs Tidning 1891.
61. Bouppteckningar från Luggude härad 1860-t.

SJÖHISTORISKA SAMFUNDETS STYRELSE

Ledamöter
av Samfun-
dets råd

Viceamiral Einar Blidberg, Bromma, ordförande
Professor Bertil Broomé, Stockholm, vice ordförande,
Förste arkivarie Lennart Rosell, Danderyd, sekreterare och redaktör för
samfundets skriftserie,

Bankkamrer Fritz Englund, Solna, skattmästare,
Överbibliotekarie Wilhelm Odelberg, Stockholm,
Professor Martin Olsson, Stockholm,
Marindirektör Gunnar Schoerner, Stockholm,
Rektor Åke Stille, Uppsala,

Redaktör Ebbe Aspegren, Stockholm,
Professor Gösta Berg, Stockholm,
Landsarkivarie Lars O. Berg, Uppsala,
Professor Oscar Bjurling, Lund,
Byråchef Gillis Claus, Stockholm,
Redaktör Jan Magnus Fahlström, Stockholm,
Kommendörkapten Georg Hafström, Saltsjöbaden,
Kommendörkapten Allan Kull, Stockholm,
Professor Börje Kullenberg, Göteborg,
Museidirektör Per Lundström, Stockholm,
Förste arkivarie Elsa Nordström, Stockholm,
Kommendörkapten Stig Notini, Borgholm,
Konteramiral Hans C:son Uggla, Stockholm,
Generalkonsul Henry Wallenberg, Stockholm.

Innehåll

Bert Knafve, Båtar och båtskeppare i Brunnby

5