

# Havet och Skanör–Falsterbo



EN BERÄTTELSE OM SJÖFOLKET  
I SKANÖR OCH FALSTERBO  
AV CLAES ÅBERG

# Författarens förord

För c:a 100 år sedan fanns i Skanör-Falsterbo c:a 800 människor av vilka den övervägande delen av den manliga vuxna eller halv vuxna delen av befolkningen var till sjöss. Några industrier fanns inte och de magra jordarna ute på Näset kunde blott i ringa mån bidra till försörjningen av befolkningen. Sjömansyrket var därför ett helt naturligt yrke för de flesta. Egentligen hade de inte något val. De måste segla för att överleva.

Konstigt nog har det skrivits mycket lite om denna epok i städernas historia, ett skede som upptog flera hundra år av Skanör-Falsterbos historia.

Tiden kring sekelskiftet 1800 – 1900-talet karaktäriserades beträffande fartygens utformning främst av kampen mellan segel och ånga och det är intressant att se hur kampen utvecklades i Skanör-Falsterbo. Men den kom samtidigt med den kraftiga strukturförändringen av samhället icke blott i Sverige utan i hela västvärlden. Man kan dra den slutsatsen att det var många faktorer som bidrog till att allt sjöfolk lämnade Skanör-Falsterbo i början av 1900-talet. Kvar i stan blev dock lotsarna och en del maskinbefäl. Jag har försökt att spåra de gamla sjömanssläkterna i Skanör-Falsterbo, men det har inte varit lätt. Det är i det närmaste 100 år sedan avfolkningen började och de gamla sjösläkterna i princip skingrades. Detta medför att det är svårt att finna barn och barnbarn att intervjua. Och det är inte alltid man kan lita på hörsägner.

Det har därför varit nödvändigt att gå till källorna och söka vem som seglade när och vart-

hän och med vad och med vem. Allt finns registrerat men det är mycket tidsödande att finna det och inte alltid så lätt.

Det har funnits massor av sjöfolk i Skanör-Falsterbo och i boken är endast ett fåtal nämnda. Släkterna har, som framhållits, i stor utsträckning flyttat härifrån och vad som hände på farfars eller morfars tid eller ännu tidigare är i många fall totalt bortglömt.

Ett varmt tack vill jag framföra till alla som bidragit till denna bok genom att låta mig få del av deras släkthistoria och fotografier av skepp och människor. Ett varmt tack också till dem som givit mig möjligheten att studera egna anteckningar om förhållandena fordom här i Skanör-Falsterbo och som bidragit med släktforskning och hjälp till att rätta ut många frågetecken.

Jag vill också framföra ett tack till de institutioner som jag under årens lopp lutat mig mot. Jag tänker då särskilt på Statsarkivet i Stockholm, Landsarkivet i Lund, Sjöhistoriska Museet, Sjöfartsmuseet i Malmö och många andra museer längs kusten och icke minst Club Maritim.

Än en gång beklagar jag att jag inte har kunnat få med alla släkter och enskilda sjömän som säkerligen gjort en livsgärning väl värd att kommas ihåg, ty om det hade varit min ambition hade jag fått ha ytterligare flera år på mig. Och kom ihåg att detta inte är en vetenskaplig avhandling utan en berättelse om sjöfarten förr i tiden sett från Skanör-Falsterbos horisont och skriven för att folk skall läsa den med intresse.

Claes Åberg

# Skanörskepparna och deras skepp

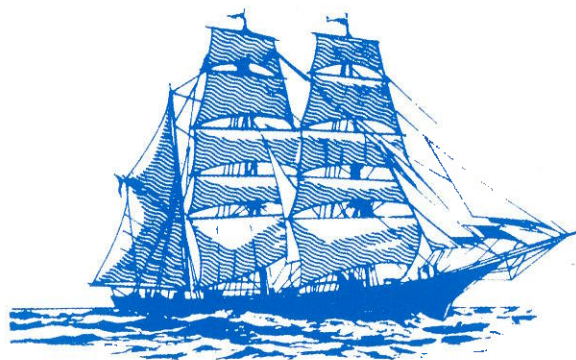
Under medeltiden upplevde de små städerna Skanör och Falsterbo en första storhetstid. Det var då sillen gick till i Öresund. Trots sitt isolerade läge långt ute i havet, drygt en mil utanför den välmående skånska slättbygden, sjöd städerna av aktivitet. Fiskare från främst den tyska Östersjökusten, men också från Holland, Frisland samt de brittiska öarna sökte sig hit. Dessa senare kallades omlandsfarare eftersom de måste segla runt Jylland och de danska öarna för att komma till Falsterbonäset. De tycks mest ha hållit till strandnära, d v s ute på vad vi idag kallar Hovbackarna.

Folket från de tyska Östersjöstäderna inrättade sig däremot tämligen stabilt på sina egna områden, fiden. Under flera hundra år byggde de sina "städer" i städerna med hus, hyddor och till och med egna kyrkor, av vilka dock ingen finns kvar idag. Lübeckarna höll till i delar av vad vi idag kallar gamla Falsterbo, folket från Wismar levde vid Stefan Löving-området och Gässlingekroken medan Rostockarna levde på Lagmanshejdan. Här hade man förbindelse med havet via Bredväg. Detta bara några exempel. Men

många gatunamn i Falsterbo skvallrar idag om att det fanns många tyska städer som hade fiden här.

Så gick århundrade efter århundrade men så började sillen ta slut, inte försvinna, men avta. Fångsterna blev inte så stora som förr och Skanör och Falsterbo minskade i betydelse. Snart var den stora fiskerirörelsen slut. Under 1500,

1600-talet kom så de många och långa svensk-danska krigen som tidvis nästan omöjliggjorde ett vetligt utnyttjande av haven. Och dessutom fanns det gott om kapare och sjörövare vilket inte gjorde situationen bättre. Det var hårda tider och i



Skanör och Falsterbo hade man det svårt.

Men så under 1700-talet började det hända saker. I England och på Kontinenten började industrialismen. Efterfrågan på varor som Sverige kunde producera ökade kraftigt. Och när sedan industrialismen utvecklades också i Sverige ökade varuutbudet ytterligare. Kravet på transporter över haven ökade ständigt och de stora geografiska upptäckterna öppnade nya marknader med ytterligare ökat krav på transporter. Från Sverige exporterade man trä, järn,

spannmål, levande djur och mycket annat och så importerade man en myckenhet kol, salt m m. Varuutbytet mellan länderna hade kommit igång på allvar.

Redan tidigt var folket från Skanör med. Till att börja med fanns endast små fartyg, en- och tvåmastare, och man ägnade sig främst åt kustsjöfart men snart nog var man ute ur Östersjön och seglade på Brittiska öarna, Kontinenten och Medelhavet. Under senare delen av 1800-talet utsträcktes färderna ytterligare och många skeppare från Skanör och Falsterbo förde svenska skepp ut över hela världen.

Man måste beundra den tidens skeppare. Att finna rätt väg över haven var en prestation. Visserligen kunde vi navigera kustnära redan på vikingatiden men navigeringen var mycket hasardartad. Man hade kompassen och man lärde sig rätt tidigt att mäta farten (ungefärligt) och på så sätt kunde man beräkna sitt ungefärliga läge till sjöss. Men om det blev stiltje och fartyget låg och drev med tidvattenströmmarna och andra strömmar var det svårt att veta var man var, och än värre om det dessutom var dimma. I hårt väder var det inte bättre. Man måste då ofta segla så att större hänsyn togs till att klara fartyget än att segla i viss riktning. Den tidens sjökort var också mycket bristfälliga. Något så när tillförlitliga sjökort fick vi faktiskt inte förrän en god bit in på 1800-talet. Utprickningen till sjöss var mycket begränsad. På en del ställen kustnära lade man ut tunnor för att visa var en farled gick fram eller för att varna för någon speciell farlighet. En sådan tunna låg söder om Falsterbo rev innan fyr-skeppet lades ut 1831.

Också fyrbelysningen var sparsam. I Falsterbo fanns redan på medeltiden en sk vippfyr, en korg med brinnande kol som hölls uppe i luften av en lång stång som kunde fällas ner när

man skulle fylla på ny kol. Liknande fyror fanns på Jyllands nordspets Skagen och på Kullen. När Falsterbo fyr byggdes på 1790-talet hade den också bara en öppen eld som brann uppe på fyrtornets platta tak. En sådan fyr har en mycket begränsad lysvidd. Lanterninen byggdes till 1842 och då förbättrades lysvidden avsevärt. Fyren utrangerades på 1980-talet eftersom den ersatts av en bottenfast fyr, Falsterborev, som står ungefär mitt emellan Falsterbo och Stevns klint på danska sidan.

Det var alltså förenat med stora svårigheter att finna sin väg över havet. Man måste kunna en hel del. Den utbildning dåtidens sjöfarare fick sköttes huvudsakligen ombord även om det tidvis fanns en liten privat navigationsskola i Skanör där man kunde få viss teoretisk utbildning. Det förutsattes att en skeppare skulle undervisa sina skeppsgossar eller jungmän och matrosar på samma sätt som hantverksmästarna utbildade sina lärlingar till gesäller. Skepparna tog därför normalt med sig endast egna söner och söner till släktingar och goda vänner. På sätt och vis var det en stor förmån för en skeppare att kunna handplocka sin besättning. Han fick på så sätt ihop ett team där han kunde räkna med en mycket stor lojalitet. Detta system står i bjärt kontrast till de stora sjöfartsnationernas sätt att bemanna sina skepp med allsköns pressade och shanghaja-de individer och diverse slodder.

1842 tillkom navigationsskolan i Malmö och då kunde blivande sjökaptener och styrmän få en helt annan grund för sitt framtida yrke. Men kravet på att en sjöman skulle kunna allt ombord förekommande arbete i riggen, vid lasthantering, fartygsunderhåll o s v stod kvar. Man skulle segla "för om masten" i sex år, senare sänktes det till fyra, innan man fick läsa vid navigationsskolan. Se även bil. 4.

# Kaptensgårdar

Hemma i Skanör och Falsterbo gick livet sin gilla gång ända fram till en bit in på 1900-talet. I mitten på 1800-talet bodde i Skanör inte mindre än 90 skeppare och i Falsterbo ca 10. Skepparna, i mera högtidliga sammanhang benämndes de coopvardie kaptener, bodde på sina gårdar inne i stan och hade alla ett litet lantbruk – några kor, lite smådjur, gäss, höns etc. Korna vaktades under betet av en för staden gemensam herde, åkerbruket var samfällt och i övrigt sköttes lantbruket av hustrur och hemmavarande barn medan männen och de unga pojkarna seglade på världshaven. Och det var nog nödvändigt att ha det ordnat på så sätt i den händelse familjen skulle mista de inkomster som sjöfarten gav. Ty det var ett farligt yrke att vara sjöman förr, särskilt på segelfartygstiden. Vi får räkna med att mer än 25% av sjömännen aldrig fick chans att full-

borda sitt livsverk. Många omkom i samband med förlisningar, andra spolades över bord i hårt väder, ramlade ner från riggen eller skadades vid lasthantering. Många föll också offer för främmande sjukdomar.

Hemmavarande kvinnor hade det inte avundsvårt. De visste inte när deras män skulle komma tillbaka, och om han skulle komma tillbaka. Och han hade ofta med sig en eller ett par söner. Ej heller de unga flickorna hade det alltid så lätt. Som exempel kan nämnas sjömannen Petter August Pettersson, född 1841, som seglade ute i 10 år! och sedan kom hem och gifte sig med sin trolovade Anna Maria Larsson. Han blev senare lots och fick då inte heta något son-namn varför han tog namnet Ahlström efter sin mor som hette Kerstin Ahlström.



Dessa två sammanbyggda hus från 1700-talet ligger vid Rådhus-torgets östra sida. Det vita huset beboddes bl a av sjökaptan N J Knutsson och det högra bl a av sjömannssläkten Klein.



År 1850 förvärvade sjökaptan Nikolaus Pehrsson detta hus, byggt på 1700-talet, beläget vid Österplan i Skanör. Huset är fortfarande i släktens ägo.



Huset Östergatan 11 tillhörde sjökaptan N E Pehrsson. Han fick dock inte bo där mer än till 1896, då han dog under en sjöresa i Stilla Havet.



I hörnet av Västergatan och Kaptensgatan ligger det s k Westerbergsska huset. Men det fanns många Westerbergare. Detta är endast ett av husen.



Vid Mellangatan 3 byggde Johan Petter Öhrnberg ett nytt hus efter branden 1885. Sedan övertogs huset av Severin Pehrsson, gift Öhrnberg. Huset är fortfarande i släkten Öhrnbergs ägo.



Huset beläget omedelbart bakom rådhuset byggdes 1882 av sjökaptan Olof Öhrnberg. Sedan gifte sig en flicka Öhrnberg med en Tegnér och huset kallas det Tegnérsska.



Helt nära kyrkan i Falsterbo ligger Anders Grönwalls gamla gård, numera sommarbostad och pietetsfullt renoverad.



Sjökaptan Olof Norman (1840–1902) har gett namn åt inte enbart denna vackra gård i Falsterbo utan även åt gatan utanför.

# Släkten Norman

**E**n av de äldsta sjömanssläkterna i Skanör-Falsterbo är släkten Norman som vi kan följa från 1700-talet till in på 1900-talet. Vi vet att jakten Emanuel på 27 läster, byggd i Wolgast och med L P Norman som skeppare gjorde en fraktresor 1774 från Stockholm till Hamburg. Lasten var järn och alun. Briggen S:t Olof, byggd av furu i Söderhamn, och som ägdes av N H Duhn gjorde resor på Medelhavshamnar bl a Marseille under befäl av J A Norman 1784 – 1787. Detta medan Anders Norman förde galeasen Catarina på 25 läster. Detta var under Napoleon-krigen då Sverige låg i krig med Napoleon som tidvis ockuperade Svenska Pommern.

Jacob Norman för slupen Fortuna, 15 läster och bestyckad med två kanoner. Han gick "på resa västvärt" 1815 och återkom 1816. Troligen var han sysselsatt med att hämta salt från Spanien eller Portugal ty samtliga fartyg som seglade i dessa farvatten måste vara bestyckade med kanoner till skydd mot sjörövare.

Sören Norman sökte vintern 1829–30 nödhamn med sin slup Svea i Karlshamn på grund av ishinder och Anders Norman, son till sjökapt. Nils Norman, "fick sin grav i Nordsjön".

Så kan vi följa släkten decennium efter decennium under 1800-talet. Det var kärva tider då. Malmös handelsflotta var mycket blygsam och den mesta lastningen och lossningen måste ske på redan när Malmös hamn inte

var utbyggd ännu och Malmö stads finanser var allt annat än goda. Några större fartyg fanns inte. Skonerter var de största.

Olof Norman  
1842 – 1902.



Men mot slutet av 1800-talet började läget att ljusna. Nu var Malmös svåra år till ända och hela situationen präglades av optimism. Många stora fartyg anskaffades, huvudsakligen genom köp från utlandet.



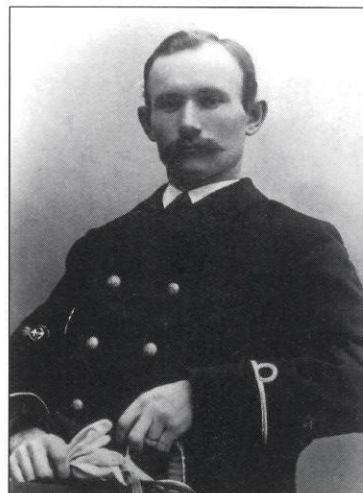
Barkskeppet Emil från Malmö. Fartyget har målade kanonportar på sidorna för att på håll se ut som en örlogsman och få ev sjörövare att fly. Gouach av L P Sjöström.

Bland dessa var barkskeppet Emil på 404 ton, som mot slutet av seklet fördes av Olof Norman från Falsterbo.

Olof Norman omkom 1902 genom en olyckshändelse ombord på sitt fartyg.

Han var gift med Clara Söderberg, dotter till sjökaptén Johan Söderberg, som bl a i mitten på 1800-talet förde skonerterna Hjalmar och Aiglon från Malmö. De hade fyra söner som alla gick till sjöss. Av dessa dog John Albert, född 1877, endast 22 år gammal och Carl Olof, född 1874, dog i Spanien 1901, 27 år gammal. Emil hade något defekt syn så han gick i maskin. Han blev maskinchef på olika ångare. Återstår Johan Norman som blev sjökaptén.

## Johan Norman 1873 – 1936.



Johan Norman skulle enligt sin föräldrars uppfattning inte ha gått till sjöss men slutade dock läroverket i Malmö efter sex klasser. Seglade sedan ute i fyra år och tog sina nautiska examina vid navigationsskolan i Malmö. Genomgick också utbildning till reservofficer vid flottan och blev reservunderlöjtnant 1897.

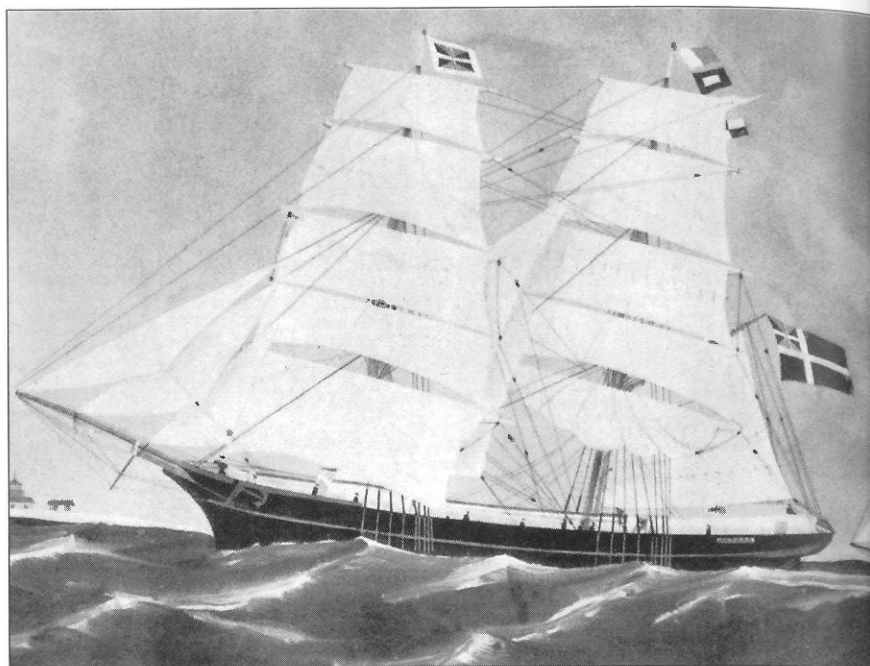
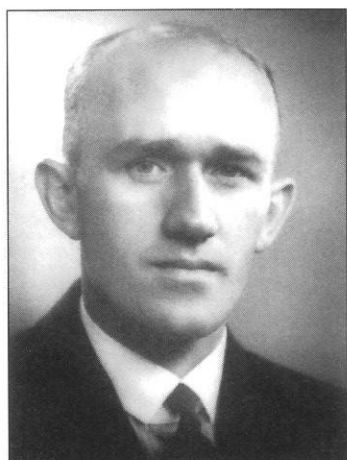
Han gick därefter ut som befälhavare på briggen Astrea från Helsingborg.

Med honom seglade Henrik Grönvall som styrman (son till Anders Grönvall, han som blev 102 år).

Han förde Astrea till 1901 då han gick i land och blev notarie och några år senare chef för sjömanshuset i Helsingborg.

Johan Norman var gift med Anna Åberg från Skanör och de hade en son, John, som också gick till sjöss.

### John Norman 1906 – 1943.



Briggen Astrea byggd i Roslagen 1877.  
Oljemålning troligen målad av A. de Clerk, Antwerpen.

John Norman började enligt tidens sed ombord i segelfartyg och seglade bl a jorden runt med 4-mastbarken Beatrice, som då tjänstgjorde som skolfartyg. Beatrice gick med spannmål från Australien till Europa.

Efter att ha fullgjort sin tid för om masten läste han sina nautiska examina vid navigationsskolan i Malmö och seglade därefter som styrman i Johnsonlinjen. Gick huvudsakligen på Sydamerika.

Från Johnsonlinjen gick han till rederi AB Atos i Helsingborg, där han 1933 fick befälet på S/S Ariel, som gick på Europa, Medelhavet och Västafrika.



4-mastbarken Beatrice.

När andra världskriget bröt ut övertog han bolagets ångare Hildur, som han sedan förde till 1943. Eftersom vägen västvärt var i princip stängd sattes Hildur in på traden Skandinavien – Tyskland.

Att vara skeppare på tyska Nordsjökusten och angränsande farvatten under kriget kan närmast beskrivas som en mardröm. På grund av den allierade flygminfällningen kunde tyska marinen endast hålla vissa leder öppna för sjöfarten. Den som gick utanför lederna blev snart minsprängd. Och för att i någon mån kunna skydda sjöfarten mot anfallande flyg under dag och motortorpedbåtar och kanonbåtar natte-

tid måste all sjöfart framföras i stora konvoj-er. Givetvis kunde fartygen inte föra några lanternor utan gick helt mörklägda. I mörker och dimma var kollisionsrisken hela tiden överhängande. (Radar fanns på den tiden endast på ett litet fåtal kvalificerade örlogsfartyg). Och så snart det blev god sikt började flyganfallen. I hamn var det inte mycket bättre. Hamnarna var ett ständigt mål för det allierade bombflyget.

Söndagen den 25 juli 1943 låg Hildur förtöjd vid Amerikalinjens kaj i Hamburg. Under natten utsattes staden för ett två och en halv timmar långt bombanfall. Därvid utplånades

stadsdelen S:t Pauli så gott som helt och stadens alarmsystem slogs ut. När sedan nästa flyganfall sattes in på eftermiddagen samma dag

kom detta därför helt överraskande. Hildur träffades då av en bomb midskepps varvid John Norman och ytterligare en man omkom.



Ångaren Hildur under gång i konvoj på tyska Nordsjö-kusten under andra världskriget. Fartyget har påmålad neutralitetstecken och livbåtarna är utsvängda och klara för omedelbar sjösättning. I horisonten längst till vänster en eskorterande jagare och till höger efterföljande fartyg.

# Följ sjömanssläkternas fartyg och livsöden i Skanör–Falsterbo under tre sekler.

För ca 100 år sedan var drygt hälften av den manliga befolkningen i Skanör–Falsterbo till sjöss. De hade knappast något val, de måste segla för att överleva eftersom den magra jorden på Näset inte kunde försörja dem.

Förre kommendörkaptenen Claes Åberg har spårat de gamla sjömanssläkterna och berättar i den här boken om den ofta dramatiska tid när Skanör–Falsterbo var riktiga sjöfolksstäder.

Claes Åberg är sedan sin pensionering bosatt i Skanör–Falsterbo där han lekt som barn och där hans förfäder verkat sedan många generationer.

Farfars farfar blev redan 1823 borgare i Skanör. Claes Åbergs far var sjökaptten som dock flyttade till Helsingborg när Skanör–Falsterbo-städerna började stagnera. År 1945 blev Claes Åberg fänrik i flottan och som chef för en minsvepare del-

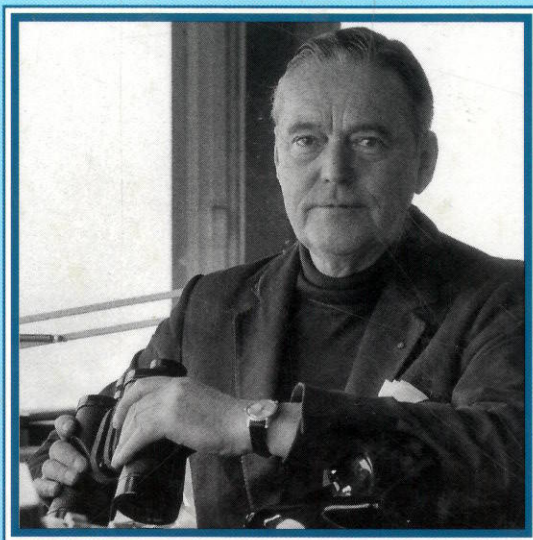
tog Claes i minsvepningar i Öresund efter kriget. Den militära utbildningen fortsatte på Sjökrigshögskolan, Militärhögskolan och Försvarshögskolan med åtföljande sjötjänst, främst på pansarskepp, kryssare och minsvepare.

Under en följd av år var Claes Åberg krigsplacerad som chef för 6:e minröjningsavdelningen med ansvar för minsvepningen i Kattegatt, Skagerrack och Göteborgsområdet.

Efter sin pensionering har Claes Åberg främst ägnat sig åt naturvård och miljö och har varit ledamot i Vellinge Miljönämnd.

Hans första bok "Falsterbonäsets natur" blev en klar succé och har sålts i över 3 000 ex och är översatt till både eng-

elska och tyska. "Havet och Skanör–Falsterbo" kommer att finna många intresserade läsare långt utanför syskonstädernas gränser.



**Under mitten av 80-talet blev Claes Åberg känd för en bred allmänhet som iskontorschef i Malmö när södra Sveriges farvatten hade tre osedvanligt stränga vintrar.**

KARLÉN & WALLGÅRD FÖRLAGS AB



ISBN 91-630-5939-8



9 789163 059391