



Hilmer Karlsson till sjöss

I en intervju 1978 berättar Hilmer Karlsson hur det var att gå till sjöss. En sammanfattning av intervjun, som ägs av "Institutet för språk och folkminnen", finns att läsa här nedan. Hilmer föddes 1891 i Kallerö.

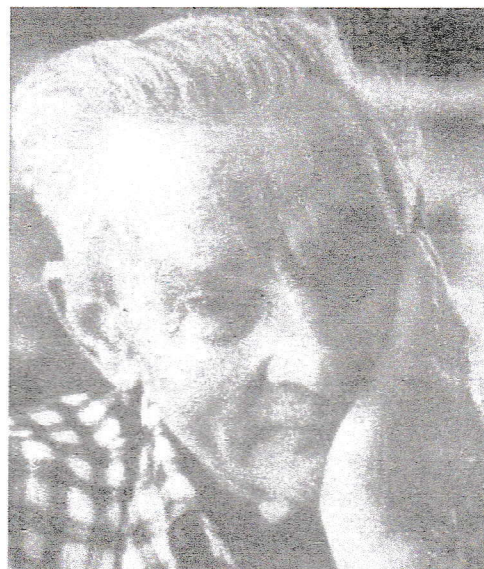
Hilmer, sedermera Klyxskärsbo, berättar att han var på sjön i 17 år, från 1904 till 1920. Han gick till sjöss när han var 12 år och 11 månader. Den första skutan var han på i sju månader, och den gick till Stockholms och Norrlands hamnar med trä och malm. Mönstrade på gjorde han i Öregrund. Skepparen var från Öregrund. Hilmer förklarar att det under våren låg många skutor och riggade på i Öregrunds hamn, så många som 9-10.

Under vintern var Hilmer hemma för att sedan gå till sjöss igen på våren 1905. Den här gången blev det två år på skonaren Petrus, som även den transporterade malm och trä. Han tjänstgjorde som kock. Efter det mönstrade han med en skeppare som bodde vid Bjurön, Österman, på skonaren Sleipner. Där var han till 1911. "Sen försvann jag, kom hem 1920. Var inte alls i Sverige under de åren. Seglade mest mot Norge och Amerika, mest med norrmän och segelskutor", säger Hilmer.

Det var inget vidare att vara kock, enligt Hilmer. "Det var inte så noga då, men man fick lite mat, vilket var bra. Vanlig husmanskost, ärtvälling på torsdagar, havregrynsgröt och rågmjölsgrot med svagdricka till, inget vidare, men hellre det än att svälta ihjäl." På den första skutan var det aldrig mjölk till maten, bara svagdricka. De enda gångerna de var färskmat var när de låg i hamn, i stället var det mycket saltmat. Hilmer berättar att man köpte det i papperspåsar och fick laga själv. Alla skulle ha mat tre gånger per dag. Lönen var 8 kronor i månaden. "56 kronor på 7 månader, det vill de ha i timmen snart", säger Hilmer och skrattar. Dessutom var det långa dagar. Kocken gick upp fem för att koka kaffe, klockan sex började jobbet och så jobbade man till sex på kvällen.

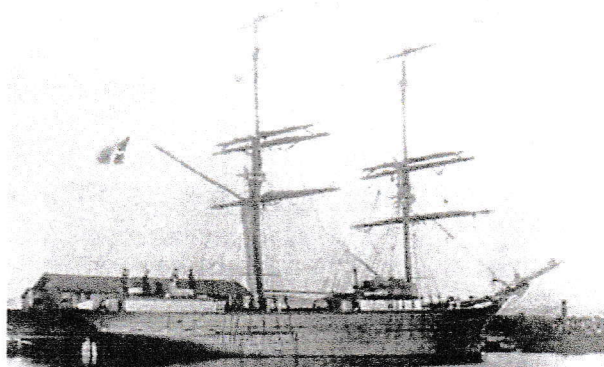
På Hilmers första skuta var det flera Öregrundsbör och i besättningen på andra skutan (Petrus) var det också flera från trakten, bland annat två från Söderön. Han förklarar att det var många ynglingar som gick till sjöss, nästan alla, eftersom det inte fanns andra jobb. En del slutade direkt.

Sedan gick Hilmer på större skutor. Han mönstrade på den svenska båten Orsa i Gävle, för att sedan mönstra av i Oxelösund. Han for runt till Göteborg, Oslo och Tönnsberg, som också ligger i Norge, men kunde inte få hyra någonstans. Till slut fick han hugga ved någon månad åt Frälsningsarmén, ta tjänst som gårdskar och rusta gården, innan han till



Hilmer 90 år

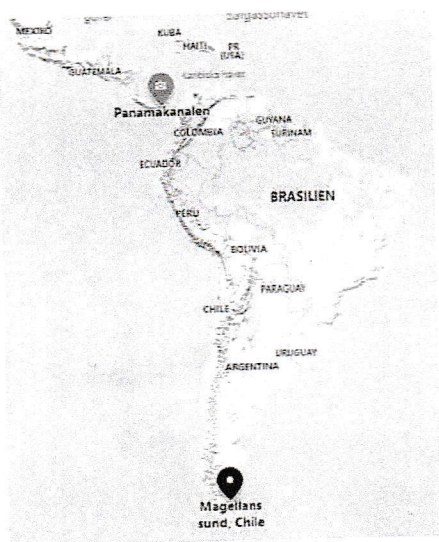
Briggen Hydra



1914 Forlatt 14/03 utenfor Egersund mens hun var på reise fra Kristiania til London, England med is.

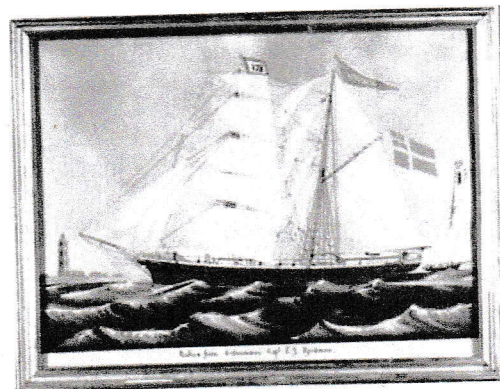
slut fick hyra på briggen Hydra. Med is i lasten gick man till London, men skeppet förliste i Nordsjön 1914. Hilmer berättar att de seglade läck på den så att den sjönk. "Vi blev bärgade från livbåtar. Kom iland i Fläcköfjorden i Nordnorge, hade då legat 16 timmar i livbåtar. Fick kläder och fri resa till mönstringsorten Tönnsberg och där gick jag iland".

När han mönstrade på igen blev det på båten Norvega som gick till New York. De lastade i Oslo, hade 80-90 passagerare. Han gjorde två resor, på tre månader vardera. Norvega gick också till Göteborg, förklarar Hilmer, men då vågade han inte åka med. "Min årsklass låg i lumpen, 1914, de hade nypit mig tvärt och sedan är jag färdig". Hilmer väntade då i land i Oslo på att båten skulle komma tillbaka från Göteborg.



Hilmer mönstrade sedan av Norvega i New York, för att i stället fortsätta på den norska segelskutan Alfchild. Det blev tur och retur till Buenos Aires i Argentina innan han återigen bytte båt. Denna gång blev det båten Bravo till San Fransisco, via Panamakanal, med klädnypor i lasten. "Det var last det", säger han och skrattar. Båten gick sedan tillbaka till Oslo, Göteborg och Malmö och då fanns i stället frukt i burkar i lasten. Under tillbakaresan hade dock kanalen rasat igen och passagen var stängd. I tre veckor fick de och många andra båtar vänta. Till slut lättade 97 båtar ankar samtidigt och seglade runt via Magellans sund. "Det var en flotta att se det. 97 dygn upp och 37 ner", konstaterar han. De behövde bunkra kol på fem ställen innan de kom till Liverpool. Frukten tog engelsmännen, för annars hade den hamnat i Tyskland, och det unnade de inte tyskarna, berättar Hilmer.

Hilmer berättar också om hemska resor från Philadelphia till Genua i Italien (lasten var då järnvägsräls). 27 båtar gick genom Gibraltar mot Genua, men bara två kom fram: skonaren Nordbon och en annan norsk båt. "25 båtar gick inom loppet av 10 timmar, det var ett helt koppel av tyska undervattensbåtar. Konvojledaren tog de först, sedan oljetankers då de ville stoppa oljekörningen". Hilmer gissar att Nordbon, 54 år, nog inte var värd en torped. Han var även med en andra gång på Nordbon, men inte på den tredje resan då fartyget torpederades och sjönk med alla ombord. Då hade Hilmer mönstrat av i Amerika.



Skonaren Nordbon

I Amerika tillstötte dock andra problem. Hilmer blev uttagen till fronten i Frankrike och skulle skickas till Verdun. Alla mellan 21 och 29 år som gick iland det datumet Hilmer kom skulle registrera sig. "Hade en månad på mig att klara ut, sedan skulle en transport ta oss över till Frankrike och en månads träning där innan Verdun. Jag ville inte slåss för Amerika, det var jag förbannad på", berättar han. Han fick chansen när en dansk skeppare ville ha 16-17 man till en segelskuta som skulle gå till Perth i Australien med olja. Han antecknade sig som matros och dagen efter stack de i väg. I stället för de 96-97 dygn det brukar ta, blev det 154 dygn då de hamnade i stilla bält vid ekvatorn i 56 dygn. Enda nöjet ombord var att spela grammofon. Han vill inte prata om mathållningen, men konstaterar att de i alla fall levde. Under de nio veckor Hilmer var i Perth tog kriget slut, och han såg en del soldater som kom, varav den stora delen var invalider.

Hilmer berättar också att de var många nationaliteter på skutorna till sjöss, men att skandinaver var det bästa sjöfolket. "Norrmännen gillar jag särskilt", säger Hilmer och berättar att han seglade på många norska skutor. Där var det bättre "spislista" (matlista) och kocken bakade varje dag. När skutan låg i hamn skulle det vara färskt kött. Hilmer minns en båt, Lena från Tönnsberg, som gick till Marseille, men där blev det ingen färsk mat. "Då blev vi förbannade och gick iland. 1 månad på sjön och fick den jävla salta maten även iland. Polisen arresterade oss tills båten var klar att gå ut fyra dagar senare, men vi gick på stan. Fångvaktaren sa det, gå en och en och ta en drink ni. Han var skomakare med bisyssla. Norrmännen gjorde myteri ombord. Presenningar dumpades och hissbombor kastades i sjön. De var fängslade till Barcelona. Därifrån skickades de hem till Norge."

På frågan om det var språksvårigheter berättar Hilmer att han i Buenos Aires var bartender i nio veckor, och att det gick bra trots att han inte kunde spanska. Som bartender var det ingen lön, utan bara drickspengar, men det var bättre än vad han tjänade till sjöss. Man fick 3-4 pesos per drink av sjöfolket. På en bar träffade Hilmer en grabb från Gräsön. "Söderberg hette han, men inte kände jag igen honom. Vi träffades på en bar och började prata, ja jag är från Gräsön sa han".

Till sjöss hade Hilmer ibland jobbet som toppgäst. De satt i riggen hela dagen och det var inget för nybörjare, utan den rollen fick ofta gamla sjömän. Man var en man per mast och det var fullt sjö hela dagen. Tågverket skulle vara perfekt och alla block skulle smörjas. "Det måste vara en som sköter om masten, en som vet", säger Hilmer. "Om det var dåligt väder fick man gå ned, men när det var skönt och 40 grader varmt var det alla tiders att sitta där med solhatt."

En fyrmastarbark hade 27 segel när den var fullriggad. Hilmer förklarar att vid ekvatorn, där det inte var lika hårda vindar, hade man sämre segel. När det var de värsta vindarna behövde man däremot de bästa seglen, helst av nyare duk som inte var urblåst. Segelmakaren skar till dukarna och segelsömmaren sydde varje dag. Total yta var 4 000-5 000 m². "Vilken kraft det gav" säger Hilmer och förklarar att han varit med och seglat i 17 knop under 2-3 dygn. Men då var det järnmast och järnrår, vilket det ofta var på de längre resorna. Han berättar att om skepparen på tyska skutor inte seglat 6-7 man överbord under resan så hade han seglat för dåligt och fick sparken.



Fyrmastad bark. Terje Fredhs samling.
Från Digitalt museum.

Hilmer berättar också om annat typ av underhåll på båtarna, som till exempel att man mörade skutor. "Man hade myrstack i säckar. Skopa fyllde man med myrstack och körde under skutbotten. När den läcker suger den in vatten och suger in detta och tätar. Men det var inget effektivt sätt", säger Hilmer och skrattar. "Man seglade snabbt bort det igen. Sågsån förekom också. Ibland fick pumpen gå natt och dag." Han konstaterar att det ofta var dåliga skutor som gick längs svenska kusten, men att det fanns många nödhamnar.