

Från Sämstad till Liverpool för 13 kronor.

Berättelsen om August Severin Hansson

På gården Groröd med dåvarande postadress Gåseberg i Brastads socken föddes den 21e februari 1847 en gosse som fick namnet August Severin Hansson. Hans levnadsbild avviker mycket från den man kan förvänta från en yngling under liknande omständigheter. Severin kom först till världen och blev med tiden begåvad med fem syskon. Namnen på föräldrar och syskon finns bevarade i en dagbok som Severin förde. Detta dokument äger sin begränsning då det endast gäller den tid Hansson seglade på jordens alla hav. Tiden före och efter de aktuella seglatserna är styvmoderligt behandlade.



Födelsegården Hamn Groröd ligger i bekväm närhet av vår enda fjord värd namnet, Gullmarn och med hänsyn till detta kan vår profil ha blivit smittad av sjöluften redan i unga år. Många ynglingar provade säkerligen på livet till sjöss, i de flesta fallen handlar det om lokal seglation. I Severins fall gäller inte den regeln, från mjukstart i ankdammen kom hans resor att bli globala. Australien och Antarktis saknas som rese mål i den efterlämnade dagboken. Denna loggbok avslöjar att man i ett fall miste man däckslasten i ett annat rymmer han från fartyget utan att ange skäl, ett tredje missöde beror på sjukdom. Hansson blir sjukavmönstrad i en hamn som är svår att tolka i de förövrigt tydliga

anteckningarna. I ett annat fall bryter han ena benet men är i stort förskonad från olyckor som den riskfyllda miljön i segelfartygen.

Från den tidiga ungdomen finns som sagt inget nedskrivet. Från 1874 löper anteckningarna som uteslutande handlar om vår profils resor till sjöss. I initialskedet var det i första hand Nord - Östersjöfart som var aktuell. Fartygen var norska och seglade under unionsflagg. Ett foto av bedagad kvalitet är bevarat. Det visar en bark med namnet Jason som på förmasten för Union Jack. Stormasten pryds av en vimpel med namnet Jason. I unionsflaggan akterut är den av norrmännen förhatliga "sillsalladen" inkilad.

1876 gör man en långresa till Kanada, från London till Quebec och denna sträcker sig över sex veckor, returlasten är destinerad till London. Senare på hösten gör man en ny Kanadatripp. Denna blir dramatisk då man på återvägen till UK förlorar hela däckslasten som säkerligen bestod av skogsprodukter.

Den 14e mars 1880 skriver Severin i sitt diarium. *"Den 14e mars 1880 reste jag från Sämstad till Liverpool och passerar Lysekil, Tönsberg, Christiania och Hull och ankom till Liverpool den 30e i samma månad och betalte för resan kronor 13 och 50 öre."*

Denna notis förklaras närmare i följande utlägg som äger fler detaljer. *"1880 den 25e mars mönstra jag i Tönsberg, nu i Skeppet Henriette från Christiania kapten C. Bull och avreste från Tönsberg med Stimbåt den 26e mars och kom ombord i Liverpool den 30e och avgick därifrån den 13e april och ankom till Caraquette den 22e maj och avgick därifrån den 25e juni och ankomst Liverpool den 27e juli och avgick därifrån den 17e augusti"*. Avsnittet är längre och bevisar med ledning av den långa resan att nu är det inte lokal trafik som gäller utan man befinner sig i global seglation.

Severin specificerar platser men inte länder i sina anteckningar. Caraquette är ett exempel på detta. Orten är en motsats till en metropol och är geografiskt belägen i New Brunswick Kanada. På kartan har man stavat namnet Caraquet. Om vad fartygen fraktade får vi gissa oss till. Att gissa på skogsprodukter är nog inte helt fel. Området var och är känt för omfattande export av plank och bräder. Om pappersmasseindustrin hunnit etablera sig i Kanada är obekant men Dalhousie nästgårds är ett världscentra för just massa.

Fartyget gör diverse andra resor och anländer slutligen Liverpool den 22e november och Hansson mönstrar av några dagar senare. Sammanlagt har Severin tillbringat åtta månader och sex dagar i S. Henriette, för sina

vedermödor har vår profil belönats med 34 kronor i månaden och fått ut 279 kr vid avmönstring.

Från denna summa avgår 61 riksdaler som täcker inköp av kläder och stövlar. Denna post är obligatorisk och återkommer efter varje avmönstring! Severin nämner inget om sin ställning ombord, en fri spekulaton är kanske på plats? I det här fallet skulle valet bli båtsman eller den engelska benämningen Quarter - master.

En annan angelägen fråga är, hur klarade han språket, hur var kosthållet, drack man teblask och spisade konserver och kex som Evert Taube gjorde i Eldarevalsen? Hade man dessutom sex pund i hyra blir Everts text än mera trovärdig. Säkert bodde besättningen i skansar men som Petty officer lär inkvarteringen ha varit av någon klass.

Fortfarande seglade windjammers på haven men Severin har som han skriver förkärlek för stimbåtar eller ångfartyg. Från 1880 lyder en rapport som i sin korthet förtäljer följande:

"Den 14e december mönstra jag i Liverpool nu i SS Chancellor och avgick därifrån den 16e och ankom till Calcutta den 21 e januari och avgick därifrån den 8e feb. och ankom till London den 2le april." Turen tar som synes över fyra månader, att ödsla ord på ovidkommande ting var inget som ligger för vår indiefarare!

Som vanligt är Liverpool hemmahamn och Severin avmönstrar den 29e april. Lönen har stigit till 49,50 i månaden och resorna har inbringat ett netto på 168kr och 50 öre. Nästa notering i dagboken äger rum ett stycke in på 1881. I april är han tillbaka i SS Chancellor som tydligen är ett linjefartyg och har just Indien som bas för sina resor. I flera omgångar har han samma fartyg som arbetsplats, för varje sejour stiger lönen något, ett inpass i dokumentet ger vid handen att övertidsersättning utgick och är formulerat. *"För övertid i SS Chancellor 15 kr."* Den sammanlagda inkomsten i fartyget är 839kr och 45 öre.

Vid den aktuella tidpunkten hade Suezkanalen varit öppen i runda tal ett decennium, resorna till Indien blev därmed förkortade till om inte ett minimum utan näst intill detta tillstånd. Om Chancellor förde passagerare kanske dessa fick resa i vad man kallade "Poshsystemet". Förkortningen betyder Port Out, Starboard Home och på svenska Babord ut, Styrbord hem. Den mest infernaliska hettan möter man i Röda Havet, babordssidan låg i det skedet i skugga och när fartyget gick åt andra hållet dvs. hem kunde man avnjuta skuggspelet på styrbordssidan. Detta privilegium gynnade inte på något vis besättningen utan var ett förbehåll åt de högre tjänstemän som skötte rulljansen i Indien.

Under 1882 tar Severin det lite lugnare och reser som passagerare från Liverpool med SS Herman till Göteborg. På resan angör man Glasgow där inga sensationer inträffade. I april, närmare bestämt den 5e är det fosterlandets jord som möter i Göteborg. Hansson har bråttom hem och redan dagen efter kliver han som välbeställd och välbefaren djuphavsseglare iland i Sämstad.

Den ekonomiska sidan av Severins leverne är bäst redovisad. Under vistelsen i hemorten som varar i två månader betalar han 30 kronor för kost och logi. Den 17e april har han spenderbyxorna på och skänker en summa av 60: - till föräldrarna. System Augusta går inte heller lottlös denna dag, hon mottager tacksamt får man förmoda tjugo kronor en för tiden ansenligt stor summa.

I slutet av maj gör Severin en resa till Norge, kanske som turist eller är han på friarstråt? Inga fakta i frågan föreligger men resan kostade 25 kronor och på klädkontot ligger summan 27 kr inbakad.

Före midsommar är det slut på sötebrödsdagarna. 3e juni sker avsked i Sämstad och kosan går den här gången till London där han fick vänta en månad på nästa hyra som kom att bli av ännu mera vidsträckt natur.

Att leva i London var inget för en fattiglapp eller vad sägs om följande? *"Betalt jag för Stimbåtsfrakt Ljus pänengar (sjutspenningar) kåst och Löske (logi) med kr 130."*

17e juli 1882 mönstrade Hansson på SS Glenfruin från Glasgow en skotte m.a.o. Dessa hade rykte om sig att föra ett magert kosthåll men inga klagomål förekommer. Resans mål var Shanghai i Kina och distansen avklarades på något över en månad. 5e november är man tillbaka i London, avmönstring sker med sedvanlig redovisning av debet och kredit. Några dagar senare är vår vän tillbaka i samma fartyg som stävar mot New Orleans Louisiana (Nola) i USA. Resan är osedvanligt kort och i januari är man åter på sin mammas gata dvs. Liverpool där många kanske hade ett ärende till Lime Street ett klassiskt stråk i Merseyside.

Under tiden i Liverpool jobbade Severin ombord i samma fartyg och förtjänade fyra kronor och fem öre om dagen!

Den 19e januari bär det av med samma fartyg, men resorna inskränker sig till kustfart inom UK. I februari ångar Glenfruin mot fjärran Östern till de förut nämnda platserna. Japan är inte representerat som handelspartner i vår väns memoarer, kunde detta bero på att England inte lyckats infiltrera önationen i samma omfattning som man gjort i Kina?

I andra halvan av 1883 är det dags att åka hem till Sämstad och Groröd i Brastad, resan betingar det facila priset av 37,85!

De ekonomiska rapporterna är alltid redovisade i kronor och ören, den engelska valutan är tydligen tabu, inflationen är ett okänt begrepp även om det ihopseglade kapitalet stiger en aning för varje resa.

Nästa fartyg är ångaren Glenouven och traden är likartad dvs. Fjärran Östern med allt vad det hade att bjuda. Under 1884 har man långt om länge gjort en resa till Japan. Akesaki är en okänd plats medan förhållandet är det rakt motsatta i nästa hamn, det inte mindre orientaliska Yokohama. I två veckor ligger man kvar, hade man chanser att gå iland? Närheten till Tokyo är påtaglig och att besöka denna metropol borde ligga inom möjligheternas gräns. De verkliga omständigheterna får vi aldrig veta men att stora chanser att göra en utflykt till huvudstaden är helt klart.



1885 mönstrar Severin Hansson i ett belgiskt fartyg SS Galileo som gör resor på Sydamerika med Montevideo och Buenos Aires som mest kända hamnar, på hemvägen anlöper man Rio de Janeiro, kanske fyller man lastrummen med kaffe? En annan tänkbar last kan vara socker och kolonialvaror av allehanda slag.

Beskrivningen av resorna upphör 1886. Ett decennium är mörklagt. Fram till 1896 saknas information om Severins liv och leverne. Antagligen har han under tiden ordnat upp sina mellanhavanden inom olika områden. Att sadla om från djuphavsseglation till en stationär tillvaro som jordbrukare kunde vålla

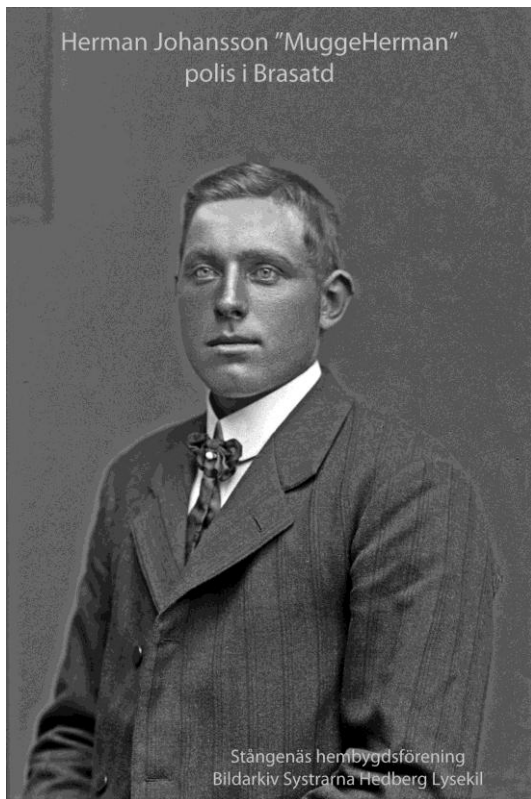
problem. Ett antagande är att Severin under sina många och långa resor haft ett mål eller kanske drömmar om en fast grund att stå på, att som brukligt var bli självägande bonde i sin hembygd.

Under den aktuella tiden levde Severin på föräldragården Groröd. År 1896 skingras dimmorna något.

Severin seglar igen! I det skedet är rutten helt väsensskild från tidigare äventyrligheter. Det gäller en resa in i äktenskapets hamn. 49 år gammal knyter han hymens band med den betydligt yngre Maria Hansson född 1866. Jag antar att de i den vevan förvärvat egendomen Lid som var en gård av anseelig storlek.

Paret begåvades med tre barn. Signe hette den yngsta flickan, som gift Matsson, Signe har två barn som lever i högönskelig välmåga, Ingvar Karlsson i Brodalen och Majlis Ottoson i Vänersborg.

Severin var väl inte boksynt i ordets bemärkelse men hade förmåga att uttrycka sig klart och redigt i skrift. Hur det muntliga framförandet fungerade har inte kunnat spåras. På sin tid sjöng sjömännen work-songs eller Shantis i akt och mening för att förhöja de gemensamma ansträngningarna vid de tyngre arbetsmomenten ombord. Sångerna krävde inga storsångare utan var ett hjälpmedel att hålla takten när intensiv kraftutövning var ett tvång.



Huruvida han ägnade sig åt kommunala uppdrag är ovisst. En titel som idag förknippas med större jordbruk är rättaren. Vid den här tidpunkten betydde det också fjärdingsman. I nästa tidsskede fick man en mera kontinental titel, man blev rätt och slätt polis! Denna tjänst axlade Severin under sin återstående levnad.

Den huvudsakliga uppgiften tycks ha varit att driva in skatt, skattmas m.a.o. Uniform av samtida snitt och fason kunde komma till bruk vid viktiga förrättningar, en pistol krönte beväpningssidan liksom en sabel av anseelig längd.

Severin gick en våldsam död till mötes. Under arbete i skogen ändade ett fallande träd hans liv, detta hände i november månad 1920.

En person som följde i Severins spår som fjärdingsman och senare polis och nått status som legend är Herman Johansson. I slutet av sin karriär utövade Herman sina tjänsteresor och även privat med ett praktiskt fordon, lättviktaren. Även hans äkta hälft var ägare till en 98 kubikare. Ibland kunde de ses i bygden på gemensam utfärd. Fru Johansson hade tjänst som kantor och organist. Fordonet kom väl till pass när man höll gudstjänst i avlägsna Angårds skola. På Severins tid hade man inte lättviktare eller andra motorfordon, resorna gick med häst och vagn, även dessa transporter fungerade. En utryckning kunde kanske ta en dag i anspråk. En sjöman till häst lär vara en styggelse enligt hävderna. Trots detta klarade nog Severin sin tjänst med bravur, inget finns bevarat som bevisar motsatsen.

Dessa händelser är som mycket annat historia, mera fakta vore önskvärt för att därmed presentera en fylligare redogörelse, i brist på dylik information avslutar jag berättelsen om August Severin Hansson från Lid nära Gullmarsfjorden.

John Blad