

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2026
ISSN (tryckt): 0280–6215
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

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 skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av *Forum navale* och skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Liljewalch
Tulegatan 58B
172 72 Sundbyberg
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Tidigare nummer av *Forum navale* finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

Forum navales redaktion

Redaktör Thomas Taro Lennerfors e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Bitr. redaktör Mirja Arnshav e-post: mirja.arnshav@live.com
Bitr. redaktör Matilda Jarl e-post: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se
Bitr. redaktör Andreas Linderöth e-post: linderötha@gmail.com

Forum navale

c/o Thomas Taro Lennerfors
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala



larsakerman@telia.com

Åkerman, L. Carl Johan Gabriel Åkerman: – sjöman från Västervik.

Forum navale, (83), 248–257.

<https://doi.org/10.63402/fn8365330>

Carl Johan Gabriel Åkerman 1860–1940

– sjöman från Västervik

Lars Åkerman

Sjömannen Carl född 24/3 1860 i Västervik skrev av och till dagbok under sina resor och delgav sin far sina äventyrligheter. Carls far hade klokheden att anteckna det mesta av Carls seglatser över världen mellan åren 1875 – 1897. Vid vuxen ålder hade Carl lärt sig skriva hyggligt. Han börjar berättelsen här, som han själv skrivit i sina dagböcker som 25-åring.

”jag är föd i Westervik 24 mars 1860 jag var ett litit fattig barn utan fader jag hade väl en moder och tri syskon av äkta stånd således en half-syster min fader kan jag ej säga att jag har sitt för jag var intet mer än 1 år när min fader blef krossad 1861 i en qvarn på bränneriet i vestervik och min moder blef lemnat med fyra små barn och vad skulle skulle då blifva

Författaren Lars Åkerman är född och uppvuxen i sjöfartsstaden Västervik. Hans liv var journalistik med inriktning på historia, jord- och skog och miljö. Efter några år på Gotlands Allehanda blev det Sveriges Radio/ Utlandsprogrammet där målgruppen fortfarande på 1970-talet var den svenska handelsflottan. I drygt 15 år blev det sedan nyhetsprogrammet Rapport. Några böcker om miljö och uppföljande program med nobelpristagarna i medicin, fysik och kemi. Åkerman ledde också under några år referaten av nobelprisutdelningarna i Konserthuset.

av oss jo fattigvården fick lof att taga vård om oss jag var emellertid 10 år gammal när jag blef uthyrad till ön Händelö hos en fiskare och hans namn var janson dett var min första resa från min moder där fik jag vara barnagosse för min första lärdom småningom efter två a tri år fik jag följa med och fiska och dett var ganska gått att få lära sig detta men den man hade betalt för mig, 60 kronor om året så ledes var jag såld såsom en slaf till.”



Carl som sjöman, 19 år.

Carl blir sjöman

Efter arbeten som hantlangare hos olika byggmästare mönstrade Carl för första gången på som sjöman 1875 som 15-åring. Carl hade mycket blå ögon och lät redan tidigt sitt skägg växa. Han var i 20-årsåldern 5 fot 6 tum lång, dvs. 168 cm. Som sjöman var det en bra egenskap att vara relativt kortväxt och därmed rörlig.

Hans första fartyg blev en liten slup från Oskarshamn. Första åren 1879 – 1881 mönstrade Carl på inte mindre än 20 gånger på minst lika många fartyg merparten i Europa – Tyskland, Holland, England och Frankrike.

För att ge en bild av Carls livliga berättarkonst återges här den första sjömansresan. Den berättar han om i sin berättelse för sin far. Den första skutan blev ingen sinekur. Jag har moderniserat språket i detta och de följande citaten.

”Min första sjöresa kom jag på en slup som hade last av krossat glas till Oskarshamn, seglad av skepparen och hans hustru. ... Skutan läckte. Gick i land och där fick skepparn en stack i en säck. Sedan körde han ner myrorna och riskvistarna ner i springorna och täckte på detta provisoriska sätt. Äntligen kom vi till Oskarshamnstrakten. På lördagskvällen gick paret

in till stan och lämnade mig kvar som vakt med uppgift att pumpa läns. På kvällen var skutan läns och jag somnade. Men så vaknade jag vid att vattnet rörde sig vid mig. Kajutan var till hälften fylld med vatten, ända upp till kojen. Skutan stod på botten. Jag tog min säck på ryggen och gick. Hörde kyrkklockorna från Oskarshamn och gick ditåt. Kröp under en presenning för att vakta på en ångbåt. Hade fått 10 kr på kvällen förut. På dagen kom skepparn och fick se mig och varnade mig för rymning. Men jag var icke mönstrad och var ej rädd".

De första utlandsresorna

Oskarshamnsresan avskräckte tydligen inte Carl från sjömansyrket – det var för övrigt det enda som egentligen stod den tidens ynglingar till buds utan kvalifikationer, men med aptit på livet. Västervik var under hela 1800-talet en av Sveriges viktigaste sjöfartsstäder. Det var en stapelstad med tullrätt och för omlastning med en betydande trafik, inte minst på utlandet. Det fanns därför rikliga tillfällen för att kunna mönstra på olika fartyg med möjligheter att se sig om i världen. Och den chansen ville Carl tillvarata, vilket han gjorde med råge. Han kom att se många av alla världens hörn och lärde sig mycket om internationell handel i slutet på 1800-talet.

Det brukar sägas att alla Västervikssjömän gjorde sina första år på de i staden hemmahörande skonertenarna Alcides och Spes, och Carl blev inget undantag. Det var Alcides, förd av kapten Römer, som gav Carl chansen 1879. Alcides, byggd 1844, hade med 60 lästers dräktighet. Hon kunde lasta ungefär 130 m³ eller 122 ton, och var 60 – 70 meter lång. Carl, som knappt 20-åring, fick följa med som jungman på ett par resor mellan Västervik och Lübeck. Återkommande rutter gick mellan Östersjöhamnarna och Tyskland. Hamnar, nämnda under den perioden 1880 – 1882, var Härnösand, Landskrona, Trelleborg, Danzig. Lasten var trä och järn, samt kol och koks tillbaka. Havre till Londons hästar, särskilt från Tjust och Östgötasläkten. Under en kortare hamnvistelse i Västervik den 2 april 1880, då det var aktuellt med militär mönstring blev Carl befriad från beväringstjänst (lumpen) med anledning av en förestående englandsresa.

Sjöfarten ansågs alltså så viktig att manskapet kunde slippa beväringen.

Efter dessa första tyskländsresor fick Carl följa med kapten Söderling på en englandsresa med skonerten Frej. Ombord fick han göra litet av varje, men huvudsaklig sysselsättning blev att sitta vid rodret och svara för mathållningen till besättningen. Det krävdes tydligen inte mycket utbildning för att vara skeppskock på denna tid.

Ombord på segelfartygen fick besättningen oftast gemensamt utföra alla nödvändiga sysslor, och detta gav naturligtvis en mycket allsidig erfarenhet av livet till sjöss. Sommaren 1881 fick Carl utan egentlig yrkesutbildning arbete som timmerman ombord på barken Najaden på resor till Calais och Boulogne. Det året blev också hans första till New York. Runnare, en slags arbetsförmedlare i en hamn, kom genast ombord och detta blev fortsättningen på 15 års yrkesverksamhet som timmerman på de stora windjammers – flermastade snabbseglare – som gick på vetetraden till Australien, lastade styckegods i Kina och Japan eller gick på San Francisco, vilket innebar att man måste göra den farofyllda resan runt Kap Horn. Panama-kanalen öppnades som bekant först 1914. Minst fyra gånger fram och tillbaka passerade Carl Kap Horn, ofta med stor dramatik, beroende på om passagen skedde på vintern eller sommaren.

Med fullriggaren barken Annapolis gjorde Carl flera olika resor. En resa gick från New York till Kobe och Yokohama med last av fotogen och sedan tillbaka till New York (1885). Den resan tog sex månader på ditvägen och 17 på återvägen. Det var under den resan som han lärde sig engelska ordentligt:

"På den resan hann jag lära mig språket ordentligt och när resan var slut kunde jag engelska så bra att jag lärt mig olika dialekter, högengelska, wälska och irländska."

Vid denna resa fick Carl också, för att slippa handpumpa, visa sina färdigheter som timmerman. Han konstruerade handlänspumpen med en vindmølla på däck, den avlöstes sedan av ett pumphus på 1890-talet, också konstruerat av Carl. Det var ett hus för en koleldad ångmaskin som sköttes av the donkeyman – den som skötte ångmaskinen till pumparna. Till ångmaskinen anslöts en destillator för att ta vara på destillerat vatten. Särskilt när det fanns kvinnor och barn ombord som passagerare. Carl nämner att de krävde rent tvättvatten.

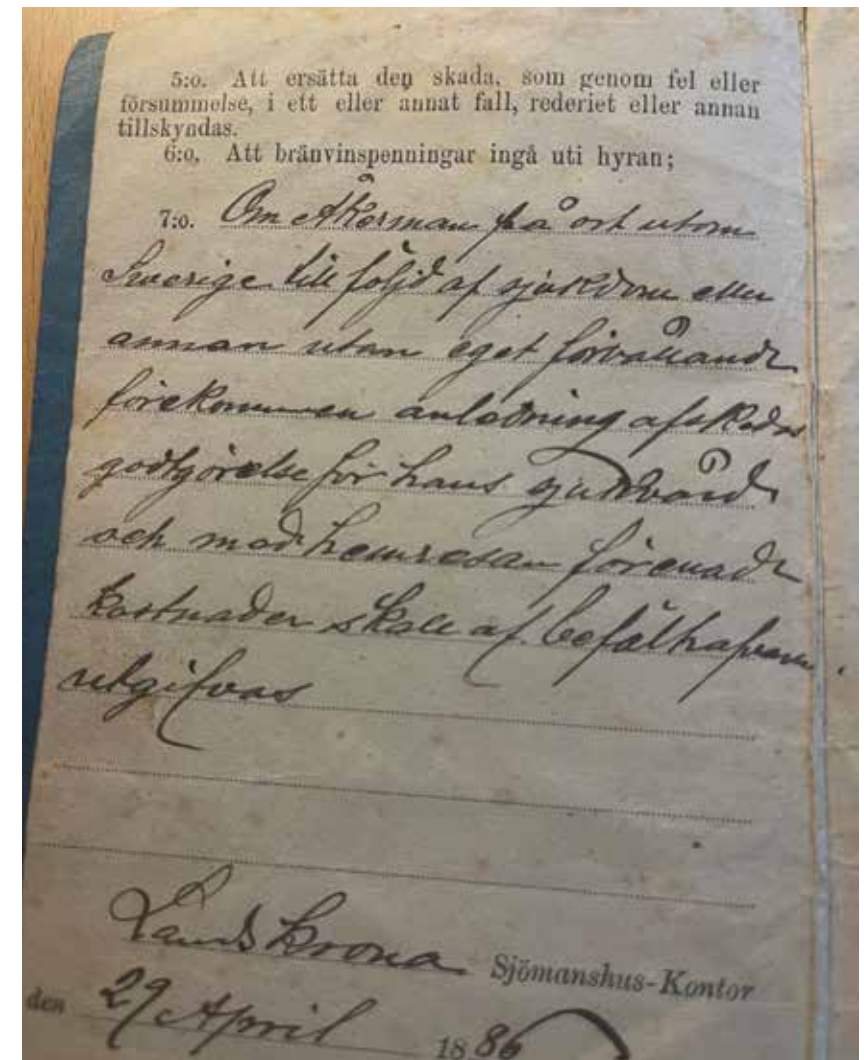
Återkommen till New York mönstrade han på den norska barken Magnolia till Rotterdam, där han mönstrade av, "for hem och stannade i Västervik över vintern 1885–86."

Sjön sög emellertid, Carl reste till Landskrona och mönstrade där på en holländare Nachtigal (29/4 1886) till Amsterdam. Mönstringsboken från Nachtigal finns i behåll. Den tycks ha använts internationellt som ett slags pass. I mönstringsboken återfinns spisordningen utfärdad av kung Carl XV och kontraserad G. Lagerstråle.

I spisordningen regleras i detalj hur mycket varje besättningsman hade rätt till av olika livsmedel per vecka. Fartygschefen var ansvarig enligt 288 § sjölagen för att angivna viktsenheter i ort (1 ort = 4,25 g) skulle komma besättningen tillgodo. Vid hamn, om kött kan erhållas, skulle benvikten inräknas. Enligt andra anteckningar finns uppgifter att gris och höns togs ombord. Det var förste jungman som var skyldig att ta hand om slakten.

Trots denna spisordning tog besättningarna tillfället i akt att förstärka mathållningen med fiske. Kring Falklandsöarna som passerades vid rundningarna av Cap Horn fanns det gott om haj.

"På alla fartyg jag var med om förekom hajfiske. Så fort vi såg en haj kastade vi krok. För att fånga dem behövdes kättingkrok. Lina och rep bet de av. Ett fläskstycke på kroken och hajen hugger. Den största de fick upp var en meter tjock. Det var på poopen och jag var nyfiken, hajen var lite trött. Jag gav den en spark, men då högg han tag i stöveln, fick inte loss foten men stöveln var tjock och han var fast. Kamraterna fick skära upp mungiporna och skrattade åt honom. När hajen skars upp hittades trasselsuddar, smärtingsdukar, kolstycken och järnbitar från kättingkrokar! De kokade vissa delar av hajköttet. De "ät ingenting, det smakade tran. Fenorna torkade jag till sandpapper, ryggmärgen gjorde vi käppar av. Sålde vi sedan på marknad i Amerika mot mat och dryck. En tradition vid hajfiske var att vid första haj skulle stjärten spikas upp på klyvarbommen."



Mönstringsboken försäkrar Carl en hyra av 27 floriner i månaden och stipulerar villkoren för arbetet ombord enligt en tryckt text, med § 7 tillagd i handstil: "Om Åkerman på ort utom Sverige till följd af sjukdom eller annan utan eget förvållande förekommande anledning afskedas godtgörelse för hans sjukvård och med hemresan förenade kostnader skall af befälhafvaren utgifvas". Ett ovanligt socialt paraply för att vara 1880-tal.



Målning barken och 4-mastaren TASMANIA som blev Carls sista fartyg att mönstra.

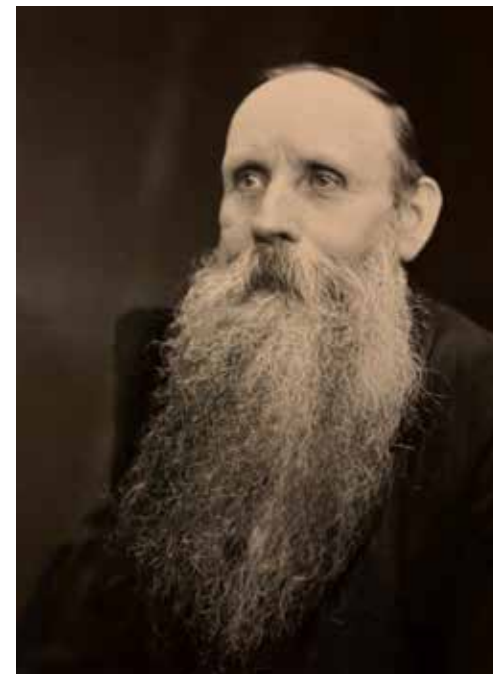
Våren 1886 mönstrade Carl på Nova Scotiabarken J.S. Penry som skulle till Buenos Aires, Santa Fé och Rosario i Argentina. Där ombord fick han en mycket svår feber och var en hel vecka fullständigt utslagen. Det var sannolikt malaria och han botades med flera doser kinin. Hela tiden vid sjukdom fanns en rädsla för kolera. "Men det gick väl över, för det måste gå.

Sedan blev det en resa till Calcutta (16/6 1886) med fullriggaren Brownrigg lastad med kol. Calcutta var ett återkommande fraktmål för det Britiska Imperiet. Carl hävdar att redde till hamnen var fullproppad med segelfartyg – flera hundra kunde han vid något tillfälle räkna till. Från Calcutta förbi Godahoppssudden till England, Dundee och London med jute och linfrö.

Från London med cement och skrot till San Francisco (förbi Kap Horn) och Portland (Oregon), gick barken Ventura tillbaka till San Francisco och blev vidare bogserad in till Sacramento för att hämta vete. På vägen runt Kap Horn var det storm.

"Vi tog rutten innanför Falklandsöarna men fick vänta i 6 veckor fram och tillbaka innan den västliga stormen bedarrat och vi kunde gå. Bara man öppnade dörren höll man få ögonen utslagna av stormen. Men vid Cap Horn en liten sky. Sex man hängde på rodret och stormasten stod som en båge. Men hon sköt fram i väldig fart. Ett fartyg för om oss. På en liten fläck fick vi ur denna molntapp en körare så vi kom ifatt henne som inte fått något alls. Jag var midskepps, högg tag i relingen för att hålla mig fast. Luckorna ej skalkade med presenning och kilar. De ramlade ned i lä. Styrman sa det var ändå nära 1000 ton barlast. Det var som lite snus i min näve för den skutan, men Brownrigg var gott byggd och stod bra och därför ansåg man att det var tillräckligt. Men det var nära hon förlist. Det var det närmast jag varit förlisning. Det lutade på. Hade kölen släppt vattnet hade det varit slut. Den låg nära vattenytan. Luckorna ramlade ju av! Kapten Gran var säker på att det skulle gå bra.

Vinterstormarna "the Roaring Forties" kunde vara mycket besvärliga för sjöfarten och men nätterna relativt ljusa. Denna kväll var det mulet. Carl arbetade både som donkeyman och som timmerman ända från San Francisco. Därpå gick färden till Hull, och sedan med en walesisk tremastskonnare till Marocko med kol, bondböna och timotej tillbaka till Hamburg.



Carl som 70 år i sitt långa skägg.

Från Glasgow blev det sedan barken Natuna till Sydney med "sprit, mat, general cargo", och på hemvägen ett fartyg med vete till New Castle. Året en långresa, denna gång till Valparaiso i Chile med kol, och med salpeter (guano) till Europa på hemvägen.

Carls sista fartyg att mönstra på var barken Tasmania, omnämnd i en av Jules Vernes kända äventyrsberättelser.

"Den första resan med Tasmania blev både otäck och dramatisk. Kapten Grahn, kamraten Löfgren och jag mönstrade på i Boulogne. ... Efter halva sträckan upptäcktes eld i kollasten. Den hade gått varm och själv-tänt. Normalt med bra vind tar det trettio dagar från Engelska kanalen till Kapstaden. Tasmania hade 14 dagar till närmaste hamn när branden upptäcktes! Alla luckor skalkades och alla luckor som normalt stod öppna tätades och hartsades för att förhindra lufttillförseln. Vi sänkte ned en termometer ända ned till kölsvinet för att ha koll på temperaturen, avläste temperaturen ofta av mig och styrmannen för att kontrollera eldens/glödens utveckling. Det var allt annat än behagligt att veta att det var eld i lasten. Temperaturen steg i fartygets inre. Kaptenen beordrade alla livbåtar skulle göras klara och svängas ut på dävertarna samt förses med vatten, proviant och en del av personliga tillhörigheter. Jag fick med mig en kappsäck med verktyg. Vi var alltså beredda om explosion skulle inträffa. Dessbättre hann vi fram till Kapstaden innan elden slog ut i full låga. Men hade vi blivit försenade tre a fyra dagar skulle hela Tasmania stått i brand."

Det blev en ny rutt från Kapstaden till New York tillbaka förbi Kapstaden och sedan till Calcutta med oljelast/fotogen. Därifrån till Hongkong. Vid det besöket i Hongkong pågick kriget mellan Japan och Kina om kontrollen över Korea 1894 – 1895. Färden gick vidare till Japan."Då hörde vi bombardemanget från kriget vid passagen genom Gula Havet. De stora slagen stod utanför Korea. Sedan hem till England."

Slutord

När Carl under den sista resan med Tasmania befann sig i New York föddes hans äldste son Karl Helge (14/12 1896). Det var kanske naturligt att Carl vid hemkomsten till Västervik efter avmönstring i Hamburg 26/11 möttes av sin Kristina med orden: "Nu eru så go å stanner hemme för nu haru familj å tänke på". Och så fick det bli.

Intressant är att konstatera att Carl under sina sjömansår tänkte på engelska (åtminstone delvis); sålunda använder han på ett ställe particip-formen 'bent' istället för 'böjd' som väl var tänkt som rimord till 'nöjd'. Carl tyckte om att skalda. Han har lämnat efter sig några visor och dikter.

"Alltid är jag glad och yster / och för sorgen föga bent / Sällan rik men alldrig dyster / stundom fattig men alltid nöjd".

Under sina många promenader i den lilla idylliska småstaden Västervik utgjorde han med sitt långa gråa skägg en mycket välbekant profil i stads-bilden.