

Ölutförare Nilssons fosterbarn

I Röstångabygden har funnits personer som har utmärkt sig på ett eller annat sätt. En sådan historia har Gunnar Johansson gett upphov till i en av sina nedtecknade "Oförglömliga personligheter" och som handlar om Ölutförare Nilsson. Följande är ett utdrag ur hans historia:

"En annan lite lurig person i Kolema var slaktare Oskar Olander Nilsson född i Höör den 16 juni 1860. Han bedrev slakteri i den fastighet, som sedermera blev bryggeri, nuvarande Bryggaregatan 16. Han flyttade sedan längre upp i Kolema. Nilsson fortsatte med slakterirörelsen på nuvarande Kolemavägen, där han efter en tid fick tillstånd att ha ölnederlag.

På 1920- och 30-talet hämtade Nilsson sin öl på järnvägsstationen, som på den tiden var välbemannad. Där fanns stins, skrivare och tre stationskarlar, Fors, Bergkvist och Christiansson. Många var de duster som utspelades mellan Nilsson och de två förstnämnda. Nilsson och hans hustru Karin hade en fosterson som hette Erik Ohsman men alltid kallades för Erik Käck. Denne Käck var en liten odåga men förhållandet till familjen var nog gott. I skolan däremot hade han det inte så lätt, för hans lärare var enligt skolkamraterna inte snälla mot honom. Denne Käck var ofta med Nilsson på stationen för att hämta öl. En dag då de kom i detta ärende, var Fors på gott humör. Han frågade då vad pojken skulle bli när han blev stor. Då svarade Nilsson: "Jag har tänkt han skall bli stationskarl, för han är så förbannat stursk och le". Käck blev inte stationskarl utan en mycket väl ansedd sjökaptän".

Hur gick det för Nilssons fosterbarn?

Att vara fosterbarn

Varför omhändertogs barn? En av anledningarna var att det inte fanns barnomsorg, när ensamstående mödrar skulle försörja sig, eller för att det var en skam att vara ensamstående mor. Karl Erik Gösta Ohsman föddes den 21 februari 1912 i Sankt Pauli församling i Malmö. Hans mor var Ester Cecilia Linnea Käck Ohsman, född 1895 och alltså endast 16 år när Erik föddes. Hon var vid den här tiden butiksbiträde. Enligt kyrkböckerna fader okänd. Oftast skickades barnen från städerna till fosterhem på landet. Erik hade lyckan att komma till en familj där han fick värme, trygghet och omsorg och blev en del av familjen.

Skoltiden

Skolan blev inte den lyckliga tid som han tänkt sig. Enligt skolkamraterna var lärarna inte så snälla mot honom. Skolaga var tillåtet vid den här tiden och Eric fick känna av olika sorter av denna medicin. Om det var befogat låter vi vara osagt. Vid 9 års ålder började Erik i första klass och vid terminens slut var betyget i uppförande ett stort B. Alla övriga fick A. Hans favoritämne var historia, kristendomskunskap och tal och läsövningar där det blev högsta betyg som vid den tiden var ett Ba. Betyget i uppförande blev oförändrat B i alla klasser utom i sista klass, då betyget blev A. Någoting hade hänt. Men vad? Kanske berodde detta på att en lärare, Martin Simonsson fattat en viss sympati för Eric. Eller var det möjligen prosten Axel Nyberg som vid konfirmationen i Billinge kyrka år 1927 fick Eric på andra tankar.

Erik som nu var 15 år fick hjälpa till när hans fosterfar körde runt med ölskjutsen. Men Erik hade andra tankar, som fullföljdes året därpå. Då dog ölutförare Nilsson. Ett år efter hade Erik gjort sitt val och med eller utan sin fostermor Karins tillstånd packade han ner sina få tillhörigheter och for till Malmö där han skrev in sig i Malmö sjömanshus den 24 juli 1929.



C.B. Pedersen

Detta blev början på ett långt och äventyrligt liv på de sjö haven.

Under de första åren seglade Erik på olika ångare av de mest skiftande slag. Ofta second-hand fartyg. En minnesvärd men strapatsrik resa var till Ostindien med C.B. Pedersen. Hon var ett av Sveriges största segelfartyg, en 4-mastad bark.

Examen



Styrmansexamen. Eric bakersta raden nr 3

Efter åtta hårda läroår mönstrar Erik av och börjar på Sjöbefälsskolan i Malmö där han avlägger styrmansexamen 14 juni 1937 endast 25 år gammal. Men Erik vill mer. Han reser till Göteborg och efter två års studier avlägger han Sjökapitensexamen våren 1939. På sommaren samma år mönstrar han som 3:e styrman så på M/S Vikingland tillhörande Broströmskoncernen. Resan från akterdäck till kommandobryggan är fullbordad.



Avlagd sjökaptensexamen

Dramat med Atland

På hösten börjar 2:a världskriget. När tyskarna spärrade Skagerack kom över fem tusen svenska sjömän att hamna utanför spärren med små möjligheter att komma

hem. Under sex långa år hölls England vid liv genom de nordatlantiska konvojerna som försåg landet med viktiga livsmedel. Konvoj är en samling handelsfartyg som färdas under skydd av eskorterande örlogsfartyg.

Två svenska båtar deltog i de konvojer, som 1943 blev utsatta för extremt många angrepp av tyska båtar. En av dem var Broströms Atland, byggd 1910. Erik Ohsman var 1:e styrman. Båtarna deltog i konvoj SC 122. Atland startade i New York med 5.000 ton malm i lasten. Efter starten den 8/3 1943 blåste det upp storm, och ett av fartygen i SC 122, Clarissa Radcliffe, försvann och återsågs aldrig mer.

Tyskarna hade väl reda på konvojernas avgång och väntade i Atlanten med 3 formeringar av ubåtar. Ett 30-tal ubåtar lade sig i 3 olika positioner, för att hindra de vägar där konvojen kunde antas passera.

I SC 122, där Atland var, sänktes 9 båtar. Atlands sista resa började i Freetown, Sierra Leone kring jul 1942. Resan skulle bli dess sista. Två av maskinisterna rymde när Atland lämnade New York i mars 1943. När konvojen gick placerades Atland främst i yttersta kolonnen, platsen kallades helveteshörnet. Som ersättning för de som rymt fick Atland maskinfolk som kunde lite om maskiner, men mer om "straight kentucky boubon whisky".

Det hade spritt sig bland sjöfolket att turretbåten Atland var en tungarbetad båt. Två skotska pannor producerade 4.000 hkr. Tre eldare och en lämpare jobbade på varje vakt. Kolet drogs från en stor bunker, vars enda utgång var ett hål för lämparen och hans kärra.

Allteftersom kriget gick blev det sämre kvalitet på både maskinfolk och kol. De svenskar som



Atland

stod kvar fick ibland arbetskamrater som aldrig varit till sjöss tidigare. Vissa båtar fick ta besättningsmän som tvingades gå till sjöss som ett alternativ till att sitta i fängelse. Därför fick yrkeskunnigt sjöfolk ibland jobba ihop med tjuvar och rånare.

Erik berättar i Terje Freds bok "Utanför spärren":

"När sjunkbomberna började smälla blev det nya folket i maskin oroliga. Lämparna vägrade till sist att köra fram kol. Fick vi inga kol skulle maskin stoppa, då skulle konvojen gå ifrån oss och vi vara helt utlämnade åt ubåtarna. Vi fick hota med revolver, för att få lämparna att fortsätta dra fram kol till pannorna. Det var den enda ordern de förstod. Lämparna hade ringa eller ingen allts sjövana. Erik gjorde många konvojresor men resan med Atland i konvoj SC 122 var dock den värsta. Hälften av båtarna kom aldrig fram.

Vi blev jagade ända upp till Kap Farvel. Vi var så nära att vi såg fyren. Dygnet runt angreps SC 122. Till sist uppstod panik. Båtarna stack var och en åt sitt håll, precis som skrämda harar. Atland klarade sig och troligen var ubåtarna inte intresserade av gamla Atland med sin malmlast. När SC 122 med stor båt- och manspillan kom till skotska kusten formerade 18 fartyg i en kustkonvoj i fyra kolonner mot Lock Ewe. Under mörker och snöstorm blev Atland påseglad av S/S Carso. Den körde med full fart in i Atlands fjärde lastrum, vilket skars upp som en konservburk. Det fanns bara en chans att överleva, nämligen att hoppa i sjön. Med yxa högg jag av taljorna och fick i livbåten. Jag skrek åt dem som stod på däck och tvekade att hoppa. Under tiden kantarade Atland över mer och mer. Det var fråga om sekunder innan båten skulle gå ner för gott.

Jag slog ryggen i turren när jag hoppade, men kunde ta mej upp i livbåten. Den var halvfull med vatten och samtliga i båten började att ösa. Vågorna slog dock in och arbetet var meningslöst. Det var kallt i mars och alla blev starkt nerkylda. Någon hjälp från Carso fick inte folket i livbåten. Carsos befäl gav order, men hindubesättningen lade sig på knä och bad istället för att hugga i. Efter ett dygn drev livbåten till en strand vid Kellingstones fyr, dit en korvett dirigerats för att leta efter överlevande".

Nitton man omkom och sex man räddades däribland Eric Ohsman. Efter förlisningen gick Ohsman på kusten med S/S Alfa och S/S Torkel. Han blev sedan befälhavare i transaren

Hjelmaren som han förde två år i konvojfart.

M/S Lona

Mellan åren 1952-56 var Erik Ohsman befälhavare på M/S Lona tillhörande Erik Bancks rederi i Helsingborg. Fartyget hade nått Hull vid åttatiden på lördagskvällen den 8 september 1956 med en pitpropplast från New Brunswick i Kanada. På söndagen drabbades Lona plötsligt av en förödande eldsvåda som resultatet av en explosion i maskinrummet. I Sydsvenskan kunde man läsa följande: Lyckligtvis räddades alla de 26 ombordvarande – kaptenen Ohsman dock först efter två ingripanden från Steward Stenros. Denne klättrade bl.a. upp på bryggan där Ohsman som försökt ta sig in i styrhytten för att rädda skeppspapperen, hade förlorat medvetandet och var i fara att omkomma i röken. Stenros släpade sin medvetlöse chef ut på däcklasten akteröver där det fanns frisk luft och lyckades återuppliva honom genom konstgjord andning. Det enda levande som gick åt på Lona var Ohsmans tvååriga bulldoggshynda Sussie, som sovit nära sin husbonde men som halvt vansinnig av skräck över röken och hetan bet ifrån sig och vägrade lämna sitt gömställe, då man sökte rädda henne. Till historien hör att man ville föra bort Ohsman i ambulans men att han vägrade lämna kajen och trots sin utmattning var med om hela söndagens släckningsarbete.



Ohsman med hunden, dock inte Sussie på denna bilden.

Efter denna dramatiska händelse blir Erik Ohsman befälhavare i Erik Banck för att sina sista år till sjöss bli befälhavare på Hillerströms fartyg Citos. Den 10 juni 1964 mönstrar han av för gott.

Provtursskeppare

Men Erik kan naturligtvis inte släppa sjön. Han bildar firma och bland flera olika arbetsuppgifter för Kockums varv blir han provtursskeppare. Vid den här tiden är Kockums världsledande på byggande av jättetankers. Sea Saint som var



Sista seglatsen

en av flera jättetankers var på 350.000 ton. Innan leverans till köparna skulle fartygen testas en vecka till sjöss. Ett uppdrag som krävde sin man. I Arbetet kan man läsa följande den 26 maj 1984 alltså bara några månader före sin bortgång:

”På kommandobryggan, stor som en balsal, residerade provtursskepparen i självklart

majestät. Erik Ohsman är en drygt 70-årig sjökapten av den riktigt gamla stammen, som varit skeppare på många av Kockums provturer. Med en auktoritet, som bara den kan ha som gick vetetraden på Australien redan på 20-talet.”

Privat

Privatlivet för en man som levt hela sitt fullvuxna liv till sjöss blir naturligtvis lidande. Eric var gift tre gånger och fick två barn. Med sin sista fru Inga-Lill Grönvall levde han lyckligt till sin bortgång den 12 augusti 1984 i Limhamn.

Sin uppväxt i Röstånga glömde han aldrig. När man kallade till en träff i april 1977, 50 år efter konfirmationen i Billinge kyrka så kom Eric. Man deltog i högmässan i Billinge kyrka och avslutade med middag på Billinge hotell. Hans konfirmationskamrater lyssnade säkert med stort intresse på hans berättelse om allt han varit med om till sjöss.

Ölutkörare Nilssons fosterbarn i Röstånga var måhända en odåga som barn om vi skall tro på historien. Men han växte upp och blev en mycket skicklig och omtyckt befälhavare på alla de fartyg som han förde befälet på.

Stort tack till Pelle Sjögren som bidragit med foto och berättelser om Erik, samt till Stig Pettersson för hjälp med släktforskning och arkivsök.

Lennart Lundberg