

SJÖHISTORISKA



Bli sjöman i början av 1900-talet

Sjömanstatueringar

**LÄRARHANDLEDNING
TRO, HOPP & KÄRLEK**

www.sjohistoriska.se

Att bli sjöman i början av 1900-talet?

Idag kan de flesta i Sverige snabbt resa nästan vart de vill i världen. Vi sätter oss på ett flygplan. Några timmar senare är vi på andra sidan jordklotet. För ca 100 år sedan kunde en sådan resa ta månader. Går vi ännu längre tillbaka i tiden, ca 300-400 år sedan kunde en resa till andra sidan av vårt klot ta över ett år att göra. Fram till dess att järnvägsnät byggdes och senare flyget blev tillgängligt för en större allmänhet var resandet till sjöss det enklaste sättet att komma ut i världen. Det är även bara under de sista 200 åren som det skett med hjälp av motor. Innan dess var människan tvungen att förlita sig på åror och segel.

Orsaken till att människan rest ut har skiftat genom århundradena. Ibland var det för att byta, köpa eller sälja olika varor. Ibland var resorna mindre fredliga och syftet var att erövra och kolonisera. De som gjorde dessa resor brukar beskrivas som en blandning av upptäckare, handelsmän, plundrare, erövrare eller koloniserare. Men de flesta ombord på fartygen hade ju inte alltid dessa yrken. Många var vad vi idag skulle kalla "vanliga sjömän". Deras yrke var att se till att fartyget kom fram säkert och snabbt.

Hur många sjömän som fanns ombord på skeppen har skiftat under århundradena. Det beror på fartygens konstruktion och storlek, samt vart man seglade. Under 1700-talets Ostindiesjöfart behövdes ca 150 mans besättning för att föra fram fartyget. På 1920-talet var besättningen ca 25 – 30 man ombord de stora fyrmastade barkskeppen. Idag (2009) ombord på de moderna lastfartygen såsom till exempel M/S Emma Maersk är en vanlig besättning ca 13 man.

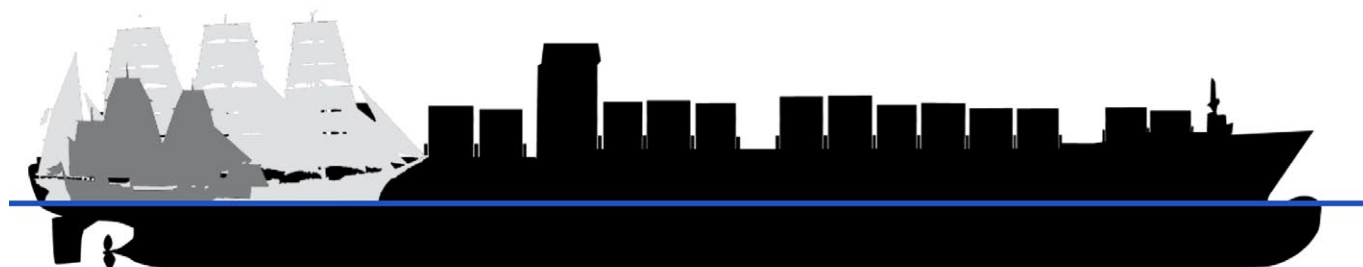


Sjömansyrkets historia

Att bli sjöman var ett sätt att komma ut i världen. Ibland var det frivilligt ibland skedde det av nöd och tvång. Ofta har yrket gått i arv i släkten. Fram till våra dagar var det även ett yrke med stor olycksrisk och dödlighet. Att vara sjöman och att segla på fartyg som gick över de stora haven var farligt. Många försvann och kom inte hem. Kanske är det därför det finns så mycket romantiskt skrivet om sjömansyrket. Det behövdes något som kunde ge tröst och locka tankarna på annat när det blåser som mest och det var tvunget att ge sig ut på däck och upp i riggen (masterna), elda i maskin när fartyget rullar för fullt eller när någon älskad inte kom hem.

Att börja arbeta på ett fartyg kallas för att mönstra. Ordet är ursprungligen en militärisk och betyder inspektion av personal, hästar och annat var i rätt antal och rätt utrustat.

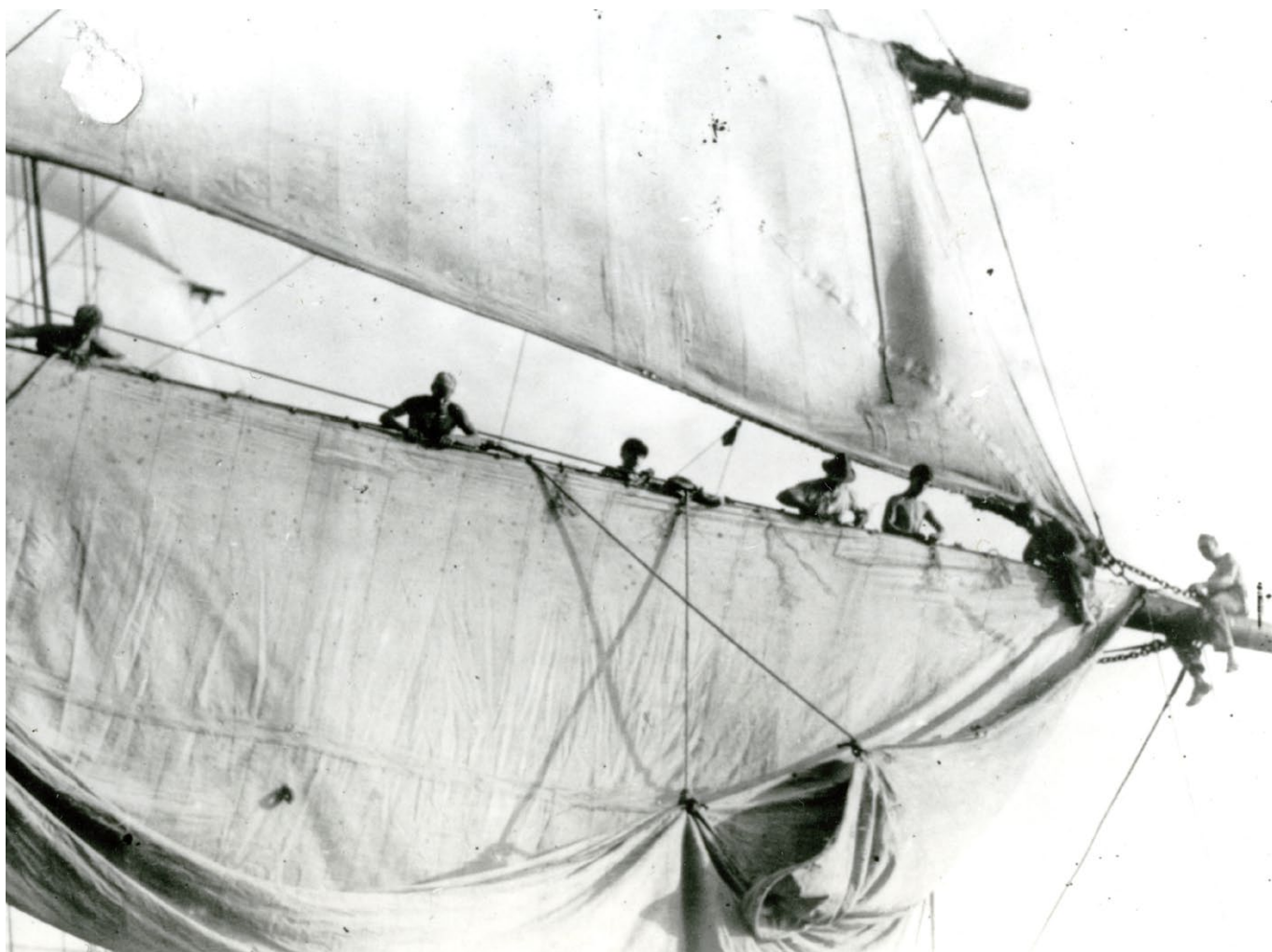
Namnet på titlar och yrken har skiftat under århundraden ombord på fartyg. Nedan är en enkel beskrivning över sjömanskarriären för däckspersonal från början av 1900-talet.



Ostindiefarare (1735) längd ca 60 m, ca 150 man

Fyrmastad bark (1905) längd ca 100 m, ca 25 man

Containerfartyg (2005) längd ca 400 m, ca 12 man



Sju matrosar i arbete ute på ett av rårna.

Jungman

Det var inte ovanligt att en pojke som ville bli sjöman var 13-14 år när han mönstrade på ett fartyg för första gången. Han kallades då Jungman. Ordet är ursprungligen tyskt och betyder "ung man". En Jungman var lärling ombord och hans arbetsuppgifter var att hjälpa till med olika sysslor. T.ex. svabba (tvätta) däck, diska, skrubba toan, hjälpa till med seglen m.m. På de mindre skutorna kunde han bli kock. En otacksam och svår uppgift för en 13-åring som kanske aldrig lagat mat tidigare. Ofta var pojken släkt med någon ombord, men inte alltid.

Jungmannen stod längst ned i hierarkin (rangordning) och det kunde ofta vara hårt att leva ombord. Äldre sjömän eller befäl kunde utsätta dem för elakheter eller bestraffa dem om inte ett arbete utfördes tillräckligt snabbt eller om något blev fel. På de stora segelfartygen var en del av jungmännen sk. "prentisar" som var befälselever. En Prentis var 16-18 år och gick utbildning för att så småningom bli befäl. De hade det lite bättre än de övriga jungmännen.

Matros

När Jungmannen hade arbetat något år ombord på ett fartyg kunde han mönstra först som lättmatros och

sedan ytterligare efter ett år som matros. Nu var han utbildad sjöman. Som matros kunde en sjöman arbeta i flera år eller resten av sitt yrkesliv.

Det var matroserna som gjorde de flesta av de stora tunga arbetsuppgifterna ombord på fartygen. Det var de som klättrade upp i masterna och ut på rårna (de tvärgående bommarna som seglen satt fast på) för att reva (minska segelytan) eller beslä (lägga ihop) seglen. Ett arbete på 30-60 meters höjd ombord de stora segelskeppen. Seglade fartyget i blåsiga och kalla vatten var arbetet fruktansvärt tungt och farligt. Att klättra bland nedisade vajrar och kättingar och försöka få in ett vattendränkt råsegel i snöglopp och isande vind måste varit näst intill omänskligt.

Övriga arbeten var att stå till rors (styra fartyget), hålla utkik och framför allt att arbeta med underhållet av fartygen. Skeppet behövde ständigt ses över för att undvika skador. När fartyget låg vid kaj eller höll på att lossa eller lasta nya varor hade även matroserna uppgift att hjälpa till vid stuvningen (packandet av lasten ombord).



Kocken Alex Elfving på Hoppet av Länna. Han är 13 år på bilden (1925). Alex ensam var ansvarig för mathållningen ombord för de åtta i besättningen. Kocken serverade också i mässen (befälens matsal), bäddade och städade i aktern och hämtade ved till spisen.

Kocken/Stuert

Som beskrivits tidigare kunde kocken på de mindre skutorna vara en 13-årig pojke på sin första tur. Ett otacksamt och svårt arbete för någon som aldrig lagat mat. Byssan (köket) var liten och trång, inte större än en skrub. Maten var ofta en källa till missnöje ombord. Den blev ofta dålig, då det var svårt att förvara den. Att laga något aptitligt måste nästan ha varit omöjligt. Bröd och mjöl blev fort maskädet. Smör härsknade när fartyget seglade i varma farvatten. Kött kunde surna om det inte var saltat eller ordentligt konserverat. Dricksvattnet blev dåligt och nästan odrickbart. Färskt kött kunde egentligen endast tas med om det gick på egna ben. Ofta fanns det en eller två grisar och några höns ombord.

På de större skeppen fanns ofta en Stuert. Ordet kommer från engelskans steward. Han ansvarade för inköp av provianten och att den höll sig färsk under resan. Hans arbete var även att passa upp på Kaptenen.

I äldre tider och en bit in på 1900-talet var det inte ovanligt att en del av Kaptenens ersättning skulle gå till provianten ombord på fartyget. Det låg alltså i Kaptenens intresse att hålla nere matkostnaderna. Snåla Kaptener köpte in dåliga eller skadade varor vilket inte gjorde livet enklare för kocken då han var tvungen att laga mat av dem.



Kaptenens son tillsammans med segelmakaren ombord på barken Wanja 1906.

Underbefäl

Äldre erfarna matrosar kunde specialisera sig på olika områden ombord. Dessa blev underbefäl för manskapet. Olika underbefäl var t.ex:

Båtsman – Han ansvarade för underhållet av fartygets skrov, rigg och segel. Båtsman var ofta en duktig och mycket respekterad sjöman.

Timmermannen – På de äldre träfartygen var han oerhört viktig. Han ansvarade för alla träarbeten ombord såsom t.ex. tätning av däck och skrov, lagning av olika block uppe i riggen.

Segelmakaren – Det var han som lagade och reparerade alla segel, pressningar och kapell ombord. Både timmermannen och segelmakaren var ofta specialister på sina yrken och hade långa utbildningar.

Då fartygen började byggas med järn- och plåtskrov och få ångmaskiner kom ett nytt yrke in. Donkey-man - efter namnet på "donkey pannan" – hjälpångmaskinen. Han var ofta smed och ansvarade för metallarbeten såsom att se över vajrar, smida och laga plåtdelar. Så småningom övertog Donkey-mannen det äldre timmermansyrket i och med att allt färre trädetaljer fanns på fartygen.



Gruppenbild av befälet på skolskeppet C. B. Pedersen under långresan 1928-1929.
Längst t v 1:ste styrman Sten Hallström, andre man fr h kapten Hjalmar Dahlström.

Högre befäl

De sk "prentisarna" var befälselever som hade sjöpraktik ombord något av de stora segelfartygen. Det krävdes 3 års praktik som jungman/matros innan de kunde söka in till navigationsskolan för att börja utbilda sig till styrman. Av dessa skulle 1,5 år i början av 1900-talet vara på en djuphavsseglande råsegelfartyg.

För att bli kapten behövdes ytterligare praktik på fartyg som styrman. Styrmansyrket delades in i först 3:e, 2:a och till sist 1:e styrman. Varje del krävde utbildningsperioder på navigationsskolan och praktik innan kaptensexamen var nådd. Hierarkin ombord var mycket sträng.

Kaptenen stod långt över övrigt befäl och manskap. I gengäld hade han allt ansvar för fartyg, last och manskap inför rederiet (företaget som äger fartyget). I början av 1900-talet var kaptener i vissa rederier även ansvariga för att fartyget hade last att föra till nästa hamn. Det vill säga hade fartyget seglat med en last fram till till exempel Adelaide i Australien var det kaptensens ansvar att se till att fartyget fick med en ny last därifrån till en annan hamn.

Arbetstider ombord

Besättningen var indelad i arbetslag så kallade vakter. En styrbords- (höger-) och en babordsvakt (vänstervakt). Dessa turades om att arbeta. Underbefäl såsom timmerman, donkey-man

och segelmakare var undantagna från skiftarbete. Även kocken och stuerten (om det fanns en sådan). Kapten var alltid undantagen vaktindelningen.

Dygnet delades in i olika långa arbetspass. Detta var för att inte få samma pass två nätter i rad. Hundvakten ansågs vara det värsta arbetspasset. Här följer ett exempel på vaktindelning:

20-24 Första vakten
00-04 Hundvakten
04-08 Dagvakten
08-12 Förmiddagsvakten
12-16 Middagsvakten
16-18 Första Plattvakten
18 -20 Andra Plattvakten

Under en vaktörn (arbetspass) turades arbetslaget om att vara rorsman och utkik en timme i taget. Befäl var vakthavande styrmanen. Sammanlagt blev en genomsnittlig arbetsdag ca 14 timmar/dygn men mer var inte ovanligt. Vid dåligt väder fick ofta hela besättningen hjälpas åt även de som vanligtvis inte hade vaktarbete. Varade det dåliga vädret länge kunde arbetet pågå i flera dygn gå innan någon fick vila igen.



Besättning på passagerarångfartyget Waxholm I.

Kvinnor ombord

Sjömansyrket var mansdominerat fram till 1900-talets början då ångfartygen började bli vanliga. År 1911 genomfördes en utredning av sjömansyrket. 3000 fartyg med över 30000 anställda ingick i undersökningen. 90,5% av sjöfolket var män. Men 9,5 % var kvinnor.

En liten förändring var på gång. Kvinnorna som arbetade på fartygen var kockor, restauratriser (har hand om mathållningen ombord), uppasserskor, städerskor eller telegrafister. Oftast arbetade de på ångfartyg som gick i passagerartrafik nära kusten men en del av dem var även på lastångfartyg. Detta var unikt för Sverige. I andra länder var det enbart män som skötte dessa sysslor ombord på ångfartyg.

På segelfartygen fanns inga kvinnor anställda. Först på 1960-talet har vi några kvinnliga pionjärer som arbetade som matroser.

Bostaden

I äldre tider bodde ofta sjömännen under däck och fram i de förliga delarna av skeppen. Den sk. backen. Det var inte alltid de hade egen kojplats utan de fick dela den med en kamrat i det andra vaktlaget. Även

de högre befälen delade hytter. Kaptenen hade alltid egen hytt. Ju högre upp i hierarkin (rangordningen) desto bättre bostad. När de stora oceangående segelfartygen började byggas omkring sekelskiftet flyttades bostäderna upp på däck som däckshus.

Kaptenen och befälens däckshus låg akterut. Det övriga sjömännens låg för om stormasten och fram mot fören. Där sov de i våningssängar i sovsalsliknande utrymmen – den sk. skansen. Enligt Sjöfartssäkerhetskommitténs förslag 1911, skulle det finna 1,4 m² golvyta/person på större fartyg och 1.12 m² på de mindre, för manskapet (dvs. matroserna).

Särskilda matrum för manskapet (sjömännen) fanns sällan utan oftast åt de i skansen. Ibland saknades även bord och stolar då det var trångt. Då fick de äta i bingen (sängen). Tallrikar och bestick förvarades även i skansen. Ofta saknades en kamin vilket betydde att ibland var hela skansen lika våt och kall på insidan av alla blöta kläder som havet utanför.

Badrum och tvättrum saknades på många fartyg. Det var inte alltid det fanns en toa utan hink fick vara ersättning. Denna fuktiga och orena miljö var perfekt för olika lungsjukdomar som till exempel tuberkulos.



Sjömän tar en paus i skansen 1924.

Resor och tider i hamn

I äldre tider och långt in på 1900-talet var sjömannen endast anställd då han var mönstrad ombord fartyget. Fram till ca 1920-talet fick han inte avvika från fartyget då det låg i hamn. Det betyder att om han passade på att resa hem en dag då fartyget låg i en hamn nära hemmet då ansågs han ha rymt från skeppet och kunde gripas av polis.

Hur lång tid en resa tog beror på var i världen de skulle och hur stort fartyget var. Om det var seglande eller maskindrivet var även viktigt. tidigare har vi berättat att långresor kunde ta månader eller år om de var till andra sidan jordklotet. Fram tills att Suez- och Panamakanalen byggdes var fartygen tvungna att segla runt Afrika och Sydamerika för att komma utanför Atlanten. För segelfartygen var dessa kanalarresor omöjliga om de inte fick bogsering.

En långresa med ett av de stora barkskeppen (en typ av stort segelfartyg) tog på 1930-talet cirka 100 – 120 dagar. Fartygen seglade oftast nästan alltid samma väg. Om det skulle hämta vete från Australien, kunde det gå från t.ex. London runt Godahoppsudden till Port Lincoln i Australien.



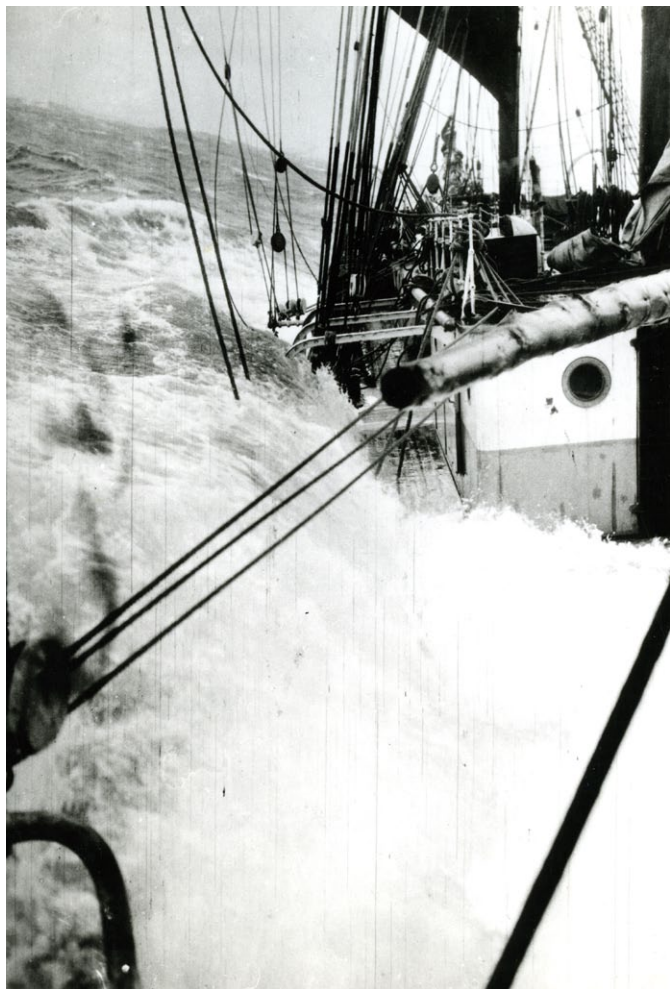
Lastning av ullbalar i Melbourne 1929.

Därifrån fortsatte det mot öster varvet runt för att runda Kap horn på väg hem. Ofta tävlade fartygen tillbaka. Rekordet för barkskepp mellan Port Lincoln och Falmouth i England har än i dag den fyrmastade barken "Hertzogine Cecilie" som 1936 klarade denna resa på 86 dygn.

Eftersom all last lossades och lastades för hand blev tiden i hamn betydligt längre än vad som gäller idag. Det var inte ovanligt att ett stort segelfartyg blev liggande i en månad eller mer.

I vissa rederier (företag som äger skeppen) ibland kaptenens ansvar att se till att fartyget fick ny last när den gamla lossats. Innan detta hade lyckats kunde fartyget bli liggande kvar i hamn i lång tid. Det var en stor ekonomisk förlust om de var tvungna att segla vidare "på läppen", det vill säga utan ny last. Ibland friställdes (avskedades) sjömän under denna tid men oftast fick de gå och vänta.

Att kaptenen var tvungen att hitta ny last kunde även innebära att fartygets rutt (resväg) ändrades. Det gjorde att många sjömän inte visste när de skulle komma hem igen.



Ingen semester – segling oavsett dag och väder

Löner

Sjömannens lön var väldigt olika i början av 1900-talet. Det beror på vilket rederi de var anställda hos, hur stort skeppet var, vart de seglade, vilken last skeppet hade eller om det var maskindrivet eller ej. Segelfartygens besättningar hade lägre lön än de motordrivna fartygens. Även sjömannens kunnsighet och erfarenhet var viktigt för hur mycket lön han fick. En erfaren och berest fick mer än en oerfaren nybörjare.

1914 kunde löner på ett segelfartyg vara:

Kock: 45 kr/ mån Jungman: 40 kr/mån
Matros: 65 kr/mån 1:e Styrman: 125 kr/mån
Kapten: 80 kr/mån

Jämför vi kaptenens lön med 1:e styrmannens så ser det märkligt ut att den högste på fartyget har mindre än den näst högste. Det beror på att kaptenerna ofta hade procent på lasten den sk. kapplaken. Ju bättre pris lasten såldes för desto mer pengar kunde kapten få. Det gör att den faktiska månadslönen kunde bli mycket högre.

Jämför vi löner i förra stycket, som kommer från segelfartygen, med vad sjöman kunde få på ett

ångfartyg under samma år, är det tydligt att lönerna i den nya teknikens fartyg är bättre.

Exempel på löneuppgifter för ångfartyg, 1914:

Kock: 85 kr/mån Jungman: 35kr/mån
Matros: 72 kr/mån 1:e Styrman: 185 kr/mån
Befälhavare 383 kr/mån

(Gissningsvis har inte befälhavaren på ångfartyget kapplak men det framgår inte säkert i de angivna siffrorna. Ur: Bjurlin, Börjesson och Hornborgs –den Skånska sjöfartens historia.)

Hur mycket blir det om vi jämför med idag?

Att jämföra löner över tid är inte helt lätt. Kläder, mat och hyra för bostäder med mera kostar olika idag jämfört med då. I sjömannens lön ingick maten och bodde gjorde han ju ombord på fartyget.

På www.historia.se finns en omvandlare som kan användas för att jämföra löner.

Kock, segelfartyg 1914 motsvarar lönen idag:
17 537 kr/mån

Jungman, segelfartyg 1914 motsvarar lönen idag: 15 588 kr/mån

Matros, segelfartyg 1914 motsvarar lönen idag:
25 331 kr/mån

1:e styrman, segelfartyg 1914 motsvarar lönen idag: 48 713kr/mån

Befälhavare, segelfartyg 1914 blir idag:
31 177 kr/mån (den är lägre än styrmannens men då tillkommer kapplaken)

Ser vi bara på pengarna så är lönerna inte så låga. Maten ingick och även boendet under resorna. Men till skillnad från idag var sjömannen bara anställd då han var mönstrad ombord fartyget.

Under vintern då skeppen låg stilla kunde sjömännen gå utan lön i flera månader. Pension och sjukpengar förekom egentligen inte. En liten summa betalades ut men den räckte inte att klara sig på. Arbetsdagen var ungefär 14 timmar/dygn. Semester och lediga dagar förekom inte under resorna. Oavsett dag och väder skulle fartyget seglas.

1920 kom de första lagarna om 8 timmars arbetstid i hamn och pensionsersättning. 1930-talet stärktes sjömännens rättigheter gentemot redarna. 1939 kom en ny sjöarbetstidslag som gav sjömännen rätt till 12 dagars semester. Något världsunik vid denna tid.