SJÖHISTORISKA

Bli sjöman i början av 1900-talet

Sjömanstatueringar

LÄRARHANDLEDNING

TRO, HOPP & KÄRLEK

www.sjohistoriska.se

en del av STATENS **MARITIMA** MUSEER

Hur blev man 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 sjöresandet det enklaste sättet att komma ut i världen om man ville resa långt. Dessutom är det 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.

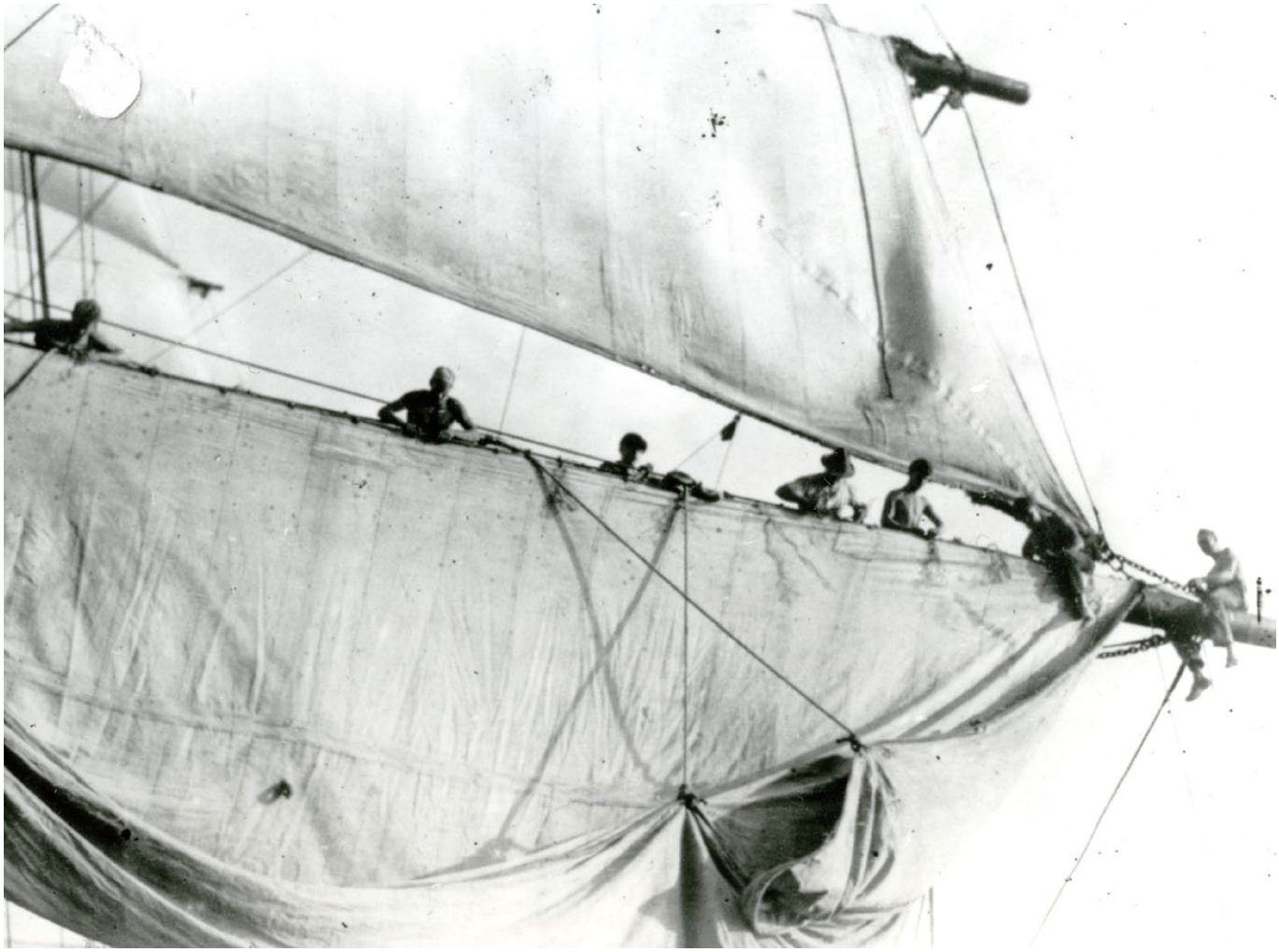
Orsaken till att människan rest ut har skiftat genom århundradena. Ibland var det för att byta, köpa eller sälja olika varor. Ibland var resorna mindre fredliga och syftet var att erövra och kolonisera. De som gjorde dessa resor brukar beskrivas som en blandning av upptäckare, handelsman, plundrare, erövrare eller kolonisatör. 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 ombord på de moderna lastfartygen såsom t.ex. Emma Maersk är en vanlig besättning ca 13 man.

Sjömansyrkets historia
Att bli sjöman var ett sätt att komma ut i världen om man inte var rik. Ibland var det frivilligt ibland skedde det av nöd och tvång. Ofta har yrket gått i arv i släkten. Fram till våra dagar har det även varit ett yrke som varit behäftat 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 tankar på annat när det blåser som mest och man är tvungen att ge sig ut på däck, upp i riggar(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 man mönstrar. Ordet är ursprungligen en militärisk term där man inspekterade att personal, hästar och annat var i rätt antal och i passande skick. Titlar och gradbeteckningar 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



Matroser 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 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. Dessa 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 beslå (lägga ihop) seglen. Ett arbete på 30 -50 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, bäddade och städade i aktern och hämtade ved till spisen.

Kaptenens son tillsammans med segelmakaren ombord på barken Wanja 1906.

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 skrubb. Maten var ofta en källa till missämja 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 maskätet. Smör härsknade när man seglade i varma farvatten. Kött kunde surna om det inte var saltat och ordentligt konserverat. Dricksvattnet blev nästan odrickbart. Färskt kött kunde man egentligen endast ta med om det gick på egna ben. Ofta hade man med sig en gris och några höns.

På de större skeppen fanns ofta en Stuert. Ordet kommer från engelskans steward. Han ansvarade för inköp av provianten och att den höll sig 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 och redan skämda varor vilket inte gjorde livet enklare för kocken då han var tvungen att laga mat av dem.

Underbefäl
Äldre erfarna matroser 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 välsedd 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 i land

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.

Gruppbild 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 man 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 strikt. Kaptenen stod långt över övrigt befäl och manskap. I gengälld hade han allt ansvar för fartyg, last och manskap inför rederiet. I början av 1900-talet var kaptener i vissa rederier även ansvariga för att fartyget hade last att skeppa. Det vill säga hade man seglat med en last fram till t.ex. Adelaide i Australien var det kaptenens ansvar att se till att fartyget fick med en ny last därifrån till en annan hamn.

Arbetstider ombord
Besättningen var indelad i arbetslag sk. vakter. En styrbords- och en babordsvakt. 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 man inte skulle 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 vakttörn (arbetspass) turades manskapet om att vara rorsman och utkik en timme i taget. Rorsman styrde under befäl av vakthavande styrman. Utkiken stod på längst fram i fören. 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 vakt skift. Höll det dåliga vädret i sig kunde flera dygn gå innan man 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 förändring var på gång, om än liten. 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.

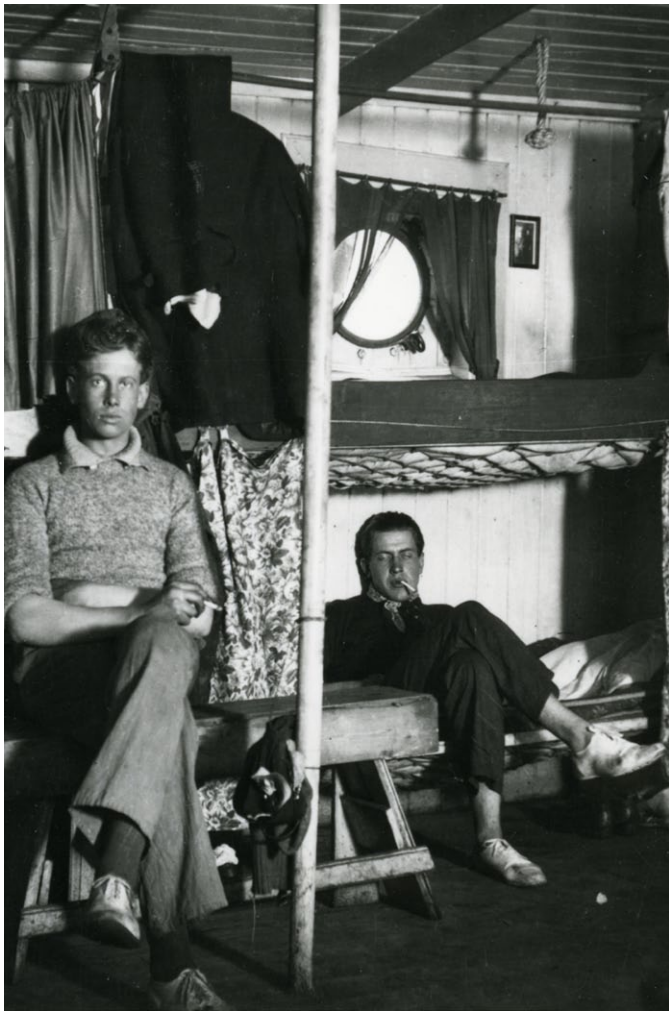
På segelfartygen fanns inga kvinnor anställda. Först på 1960-talet har vi några kvinnliga pionjärer som arbetade som matroser. De fick utstå mycket.

Bostaden
I äldre tider bodde ofta sjömänen under däck och fram i de förliga delarna av skeppen. Den sk. backen. Det var inte alltid man hade egen kojplats utan man delade den med en kamrat i det andra vaktlaget. Även de högre befälen delade hytter. Kaptenen hade alltid egen hytt. Ju högre upp i hierarkin desto bättre bostad. Då de stora oceangående segelfartygen började byggas omkring sekelskiftet började man uppföra däckshus.

Kaptenen och befälens däckshus låg akterut. Det övriga manskapets låg för om stormasten och fram mot backen, där de sov 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 fanns sällan utan oftast åt man i skansen. Ibland saknades även bord och stolar då det var trångt. Vilket gjorde att man fick 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 en grogrund för Tbc och andra lungsjukdomar.



Sjömän tar en paus i skansen 1924.

Lastning av ullbalar i Melbourne 1929.

Resor och liggetider
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 var han betraktad som en rymling från skeppet. Sjömannen var på sätt och vis livegen.

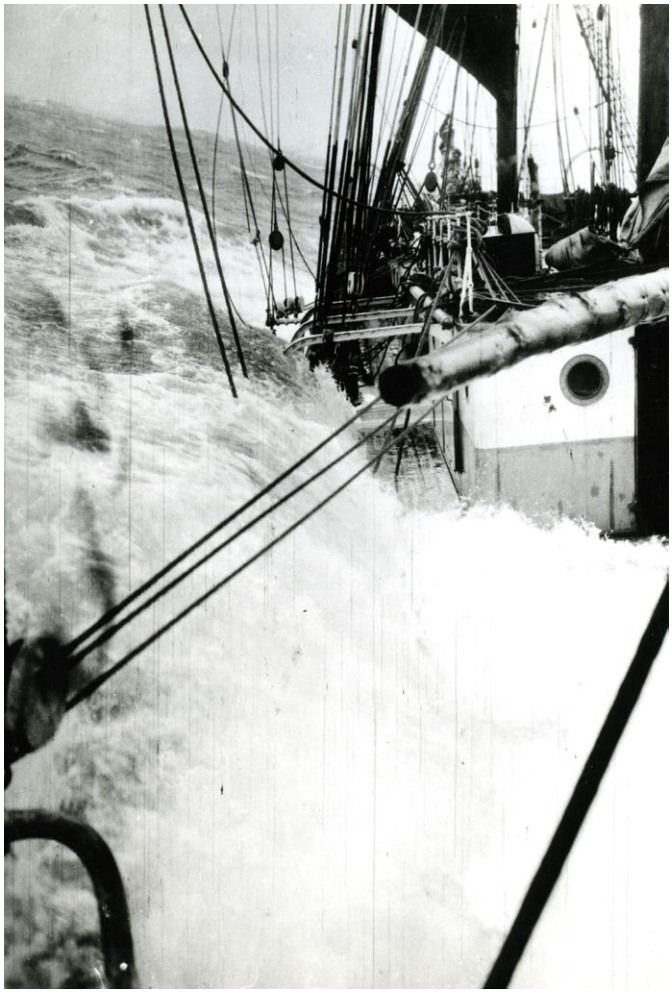
Hur lång tid en resa tog beror på vilken destination man hade och hur stort fartyget var. Om det var seglande eller maskindrivet spelade givetvis in. Som nämnts i inledningen kunde långresor ta månade eller rent av år om de var till andra sidan jordklotet. Fram tills att Suez- och Panamakanalen byggdes var man tvungen att segla runt Afrika och Sydamerika för att komma utanför Atlanten. För segelfartygen var dessa kanalresor omöjliga om de inte fick bogsering.

En långresa med ett av de stora barkskeppen tog på 1930-talet drygt 100 – 120 dagar. De långa resorna genomfördes ofta enligt samma rutt. Om man skulle hämta vete från Australien, kunde den gå från t.ex. London runt Godahoppsudden till Port Lincoln Australien. Därifrån fortsatte man varvet runt för att runda Kap horn på väg hem. Ofta tävlade fartygen tillbaka. Rekordet för barkskepp mellan Port Lincoln och Falmouth 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 liggetiderna i hamn betydligt längre än vad som gäller idag. Det var inte ovanligt att ett stort skepp blev liggande i en månad (för segelfartyg var detta inte ovanligt) eller mer.

Som nämnts ovan, var det i vissa rederier Kaptenens ansvar att se till att fartyget fick ny last när den gamla lossats. Innan detta hade lyckats kunde fartyget bli liggande i lång tid. Det var en stor ekonomisk förlust om de var tvungna att segla vidare ”på lätten”. Ibland friställdes sjömän under denna tid men oftast fick de gå och vänta.

Att Kaptenen var tvungen att jaga ny last kunde även innebära att fartygets rutt ändrades. Det gjorde att många sjömän inte visste när de skulle komma hem igen.



Ingen semester – segling oavsett dag och väder

Löner

Sjömännens löner skiftar stort när man försöker leta bland statistiska uppgifter i början av 1900-talet. Det beror på vilket rederi de var anställda, hur stort skeppet var, vart de seglade, vilken last det förde eller om det var maskindrivet eller ej. Segelfartygens besättningar hade lägre än de motordrivna fartygens. Även sjömannens kunnighet och erfarenhet spelar naturligtvis in hur mycket han erhöll i lön. Erfaren och berest fick mer än en oerfaren nybörjare.

1914 kunde lönerna på ett segelfartyg vara:
Kock: 45/ mån Jungman: 40 kr/mån
Matros: 65 kr/mån 1:e Styrman: 125 kr/mån
Kapten: 80 kr/mån

Jämför man kaptenens lön med 1:e styrmannens så ser det lite märkligt ut men det kan bero på att befälhavare och kaptener hade ofta 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 högre.

Jämför man lönerna i förra stycket, som kommer från segelfartygen, med vad sjömän kunde få på ett ångfartyg under samma år, ser man 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 motsvarade dessa löner i våra dagar? Att jämföra löner över tid är inte helt enkelt. Kläder, mat och hyra för bostäder m.m. 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 då man vill jämföra löner.

Kock, segelfartyg 1914 motsvarar lönen idag:
17537 kr/mån

Jungman, segelfartyg 1914 motsvarar lönen idag:
15588 kr/mån

Matros, segelfartyg 1914 motsvarar lönen idag:
25331 kr/mån

1:e styrman, segelfartyg 1914 motsvarar lönen idag:
48713kr/mån

Befälhavare, segelfartyg 1914 blir idag:
31177 kr/mån (den är lägre än styrmannens men då tillkommer kapplaken)

Till viss del kan dessa löner verka ganska bra om man ser på mångas löner i dag. Maten ingick som tidigare nämnts och även boendet under resorna. Men tillskillnad från idag var sjömannen endast anställd då han var påmönstrad ett fartyg.

Under vintern då fartyg låg upplagda kunde sjömännen gå utan lön i flera månader. Pension och sjukersättningar förekom egentligen inte. Viss låg ersättning utgick men den räckte inte att klara sig på. Arbetsdagen var som nämnts i snitt 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. De betraktades inte längre som livegna.1939 kom en ny sjöarbetstidslag som gav sjömännen rätt till 12 dagars semester. Något världsunikt vid denna tid.