



Institutionen för humaniora och samhällsvetenskap

Det åländska sjölivet

En studie om vad som gav status på åländska fartyg på 1900 -talet

Sebastian Sundblom
Vårterminen 2013

C-uppsats
15 p
Historia

Läroprogrammet
Handledare: Henrik Ågren
Examinator: Jan Stattin

Innehållsförteckning

1 Inledning	3
1.1 Syfte och avgränsning.....	4
1.2 Frågeställning.....	4
1.3 Teoretiska synpunkter.....	4
1.4 Tidigare forskning.....	6
1.5 Källor, källkritik och metod.....	6
2 Bakgrund	
2.1 Regional beskrivning	7
2.2 Uppkomst.....	7
3 Sjömansyrket	10
3.1 Besättningens storlek	11
3.2 Manskap.....	12
3.3 Underbefäl.....	12
3.4 Befäl.....	14
3.5 Besättningens ursprung.....	15
3.6 Fritidssysselsättning ombord	16
4 Resultat	17
4.1 Makt och hierarki.....	17
4.2 Maktstrukturen.....	18
4.3 Sjömansideal.....	20
4.4 Moral.....	20
4.5 Prestige.....	22
4.6 Status inom arbetet.....	23
4.7 Status inom det sociala fartygssamhället.....	25
5 Sammanfattning och diskussion	32
6 Käll- och litteraturförteckning	34

1. Inledning

Jag vill börja med att nämna att ålänningarna sedan urminnes har tider varit ett sjöfolk. För många av oss landkrabbor har de stora segelfartygen och hela sjömanslivet haft ett särskilt skimmer av romantik, färg, mystik och äventyrlighet över sig. Här är ett stycke ur Osmo I. Lehmuskallio dagbok bara för att visa hur en vanlig dag kunde vara ute på sjön och på vad sjömannen hade för tankar när han skrev sin dagbok.

21 mars 1931: Det är lördagseftermiddag och vi befinner oss nära Cap Horn. Resan hit från Adelaide tog alltså 39 dygn, dvs. 9 dygn snabbare än första gången. Stormen tjuoter och vi har bara stumparna och focken uppe. Under flera långa pass hade vi bara vackert väder, vilket fick oss att tro att vi kunde runda Hornet för fulla segel, men igår kväll började barometern falla och vi tog redan då ner övre bramseglen. I morse vid 7-tiden var stormen som häftigast med skador i riggen som följd. Nästa vecka börjar vi skrubba teak och vita ytor, ett synnerligen ointressant göra. Här känner man sig ganska ensam när man betänker, att vi går söder om allt vad land heter. Alla människor på jordklotet vistas norr om oss. Ingen kung eller varken Mussolini kan befalla över oss här. Kaptenen är enväldshärskare ombord, och han kan ta oss vart han vill, bara vi lyder hans order. Och för sitt eget bästa är det skäl att man håller sig i skinnet. Jag är inte den som bär på upproriska tankar ¹

Detta är en av många dagboksanteckningar som är anledningen till inspirationen och att många frågor väckts. Det finns ett personligt intresse i att forska om sjölivet på åländska fartyg för att min fars farfar var kapten på ett åländskt fartyg vars namn var M/s Jenolin, men år 1936 mötte man hårda motvindar i Bottenviken varvid fartyget sprang läck och måste överges. M/s Jenolin drevs iland i närheten och totalhavererade. Detta är bara ett exempel av många andra händelser som skedde med fartyg under denna tid. På Åland fanns det i princip två yrken, att arbeta som bonde eller som sjöman. Åren 1900-1945 var den tiden när unga män drömde om karriär inom sjömansyrket. Sjömanslivet är en värld som förvisso full av spänning, hjältemod och skönhet, men också av hårt slit, eländiga levnadsförhållanden, brutalitet och enformighet. ² Sjömanslivet mellan åren 1900-1945 var onekligen annorlunda än livet på land.

¹ Landskapsarkivet, 1923:1-9, "Sjöminnen"

² Kårhe & Kårhe, 1988, s. 56

1.1 Syfte och avgränsning

Sjömanslivet var hierarkiskt och min tanke är att från tillgängliga källor undersöka vad som gav status inom det sociala fartygssamhället och inom arbetet. Sedan se om hur livet var på sjön och på de åländska fartygen under åren 1900- 1945. Eftersom det är få sociala grupperingar som går att jämföra med fartygssamhället blir det extra intressant att se vad som kunde ge status hos sjömännen. Jag kommer alltså att söka efter de faktorer som visar vad som skulle kunna ge status åt sjömännen, så att landborna får en bild av sjölivet.

Undersökningen kommer att avgränsas till åren 1900-1945 för att det var då som de åländska fartygen och frakten fick ett uppsving. Undersökningen kommer att fokusera på fartyg som seglade ner till Australien och rundade Cap Horn. Tanken med att undersöka större fartyg som seglade under långa perioder är att det kan ge ett tydligare svar på mina frågor.

1.2 Frågeställning

Utifrån källmaterialet har denna frågeställning kommit fram: Vad var det för faktorer som gav status i den åländska sjömanskulturen mellan åren 1900-1945-talet? Detta är för att få en uppfattning om hur status uppkom bland sjömännen på åländska segelfartyg och dels för att få en verklighetsuppfattning av livet på sjön.

1.3 Teoretiska synpunkter

Fartyget och livet ombord var speciellt. Det var ett eget samhälle, dock av hierarkisk modell. För att karaktärisera status i detta samhälle har följande analyser använts för en social grupp. I detta fall är den sociala gruppen besättningen ombord på fartygen -men vad är då en grupp? En mängd försök till definition har gjorts och det följande får väl ses som någorlunda representativt:

”A group, then, is two or more interdependent individuals who influence one another through social interaction”³

³ Forsyth 1999, s. 5

Det intressanta för denna framställning är dock vad gruppen bidrar med och den sociala arbetsmiljön. Ett sådant fenomen är skapandet av individers sociala roller. Samhället kan sägas erbjuda ett antal mer eller mindre institutionaliserade roller. Rollinnehavaren har att med det egna jaget införliva utifrån kommande krav och förväntningar som ställs på dem i en given situation/position.⁴ Annorlunda uttryckt kan man säga att de sociala rollerna införlivas av andras tankar, värderingar och reaktionssätt hos individen.⁵ Vidare kan man särskilja mellan tre förhållanden: positionen, rollen och beteendet. Positionen syftar på det yttre och utgör den formella bekräftelsen på att någon är något, till exempel man, kvinna, lärare, elev. Rollen består av de förväntningar, dels från andra men också från individen själv, som kännedomen om positionen framkallar. Samt slutligen rollbeteendet som avspeglas i den eventuella handling som rollinnehavaren utför.⁶ Goffman beskriver detta senare skeende som aktörens framträdande i främre regioner. Förberedelserna och koncentrationen för att uppfylla förväntningarna sker i de bakre regionerna.⁷ Social roll har också beskrivits som summan av de normer som hänför sig till en viss uppgift eller position.⁸ Normerna kan ses som ett regelsystem eller struktur som i vissa avseenden reglerar individernas beteende, vilket i sin tur skapar ett mer eller mindre homogent och förutsägbart beteende.⁹ Normerna kan också sägas styra inte bara beteenden utan också individens sätt att tänka, känna och uppleva omvärlden. En grupps normer är till viss del allmänna och omfattar alla gruppens medlemmar. Men de kan också vara differentierade, eftersom de kan kräva eller tillåta ett särskilt beteende av endast vissa gruppmedlemmar.¹⁰ Således kan man därför påstå att vissa normer kommer att ha en stark knytning till den informella eller formella position som individen har i gruppen. Besättningen beskrivs ibland som ”en enda stor familj”.¹¹

Trots att det beskrivs som ”en enda stor familj” var fartygssamhället en hierarkisk organisation.

⁴ Jaques, 1951, s. 89

⁵ Magner & Magner, 1976, s. 78

⁶ Coleman & Hammen, 1974, s. 56

⁷ Goffman, 1988, s. 98

⁸ W. Aubert, 1979, s. 99

⁹ Coleman & Hammen, 1974, s. 58

¹⁰ Stogdill, 1959, s. 43

¹¹ D. Papp 1988, s. 263

Organisationen är ordnad i en eller flera vertikala s.k. linjer- därav linjeorganisation - som i sin tur uttrycker hur makt, ansvar och befogenheter är fördelade. För att denna typ av organisation skall fungera krävs att följande principer råder:¹²

- Chefen (Kaptenen) bestämmer – entydiga ordervägar. Närmast överordnad (styrmannen) leder och fördelar arbetet. Den som har ansvaret ska också ge order.
- Du skall göra som du blir tillsagd. De underordnade är samarbetsvilliga lyder och verkställer.
- Manskapet skulle inte ta till egna initiativ. Om samtliga underordnade i manskapet (jungman, matros, kock) gör samma sak på föreskrivet sätt blir det ordning och reda.
- Var och en skall sköta sin egen uppgift och inte lägga sig i en annans arbete samt veta sin plats. När en uppgift är färdig ska man vänta tills man tilldelas nästa uppgift. 12

Väldigt ofta dras paralleller till militären och ibland talas det t.o.m. om ”fängeslika förhållanden”.¹³ Det totala i samhällets karaktär är något som poängteras; på fartyget var det bara att finna sig i ordningen ombord, att ställa sig utanför var en omöjlighet.¹⁴

Genom dessa teorier angående grupper, identitet, normer kan jag förstå hur man som sjöman skulle leva upp till sjömansidealet. Dels hur besättningen fungerade tillsammans och dels hur status skapades i vissa situationer hos sjömännen. Med hjälp av dessa teorier kan jag även få en förståelse i undersökningen hur sjömannens handlingssätt var i olika situationer, hur de tänkte genom de normerna som fanns i det sociala fartygssamhället och hur det var uppbyggt.

1.5 Källor och källkritik

De källor som jag har använt mig av är dagböcker. Dessa källor är från fartygen S/v Pommern, S/v Lawhill, M/s Jenolin och Sk Lideborg. Dessa källor från Ålands landskapsarkiv har gett en bra helhetsbild av det åländska sjömanslivet. Dessutom har en del litteratur använts för att få ett större begrepp om livet, händelser och om själva äventyret som många sjömän fick chans att

¹² L. Svedberg 2003, s. 253

¹³ K. Weibust 1969, s 187

¹⁴ W. Aubert, 1968, s. 211

uppleva. Jag har använt mig av tre dagböcker skrivna av tre åländska sjömän på åländska. Den ena dagboken är daterad från 1929- 1931. Den andra dagboken är daterad från 1937-1938 och den sista dagboken är under året 1939. Det framkommer inte var ifrån Åland författarna kommer eller någonting om deras familjer. I två av dagböckerna får man fram åldern på författarna, 21 år respektive 23 år gamla. Dagböckerna är inte grammatiska korrekta men har varit lätta att förstå. Dock har handstilen i dagböckerna varit svår att tolka men med tiden har man lärt sig utav den och det har blivit lättare att förstå vad författaren har menat.

Angående den källkritiska aspekten på källorna anser jag att de är trovärdiga. Författarna för kontinuerliga dagboksanteckningar. I vissa fall i dagböckerna har författarna inte uppdaterat sin dagbok på tre till fyra dagar, som kan ha gjort att viktiga detaljer kan ha blivit bortglömda. Detta kan i värsta fall resultera till att dessa viktiga detaljer varit till stor nytta i min undersökning men som jag inte har kunnat ta del av. Eftersom ju längre tid som har gått mellan en händelse och källans berättelse om denna händelse, desto större skäl finns det att tvivla på källan. Källorna har använts som en berättande källa, för att få reda på vad som har hänt och därefter har den analyserat. Dessa källor är oberoende vilket gör dem trovärdiga de är alltså inte påverkad av någon annan.

1.6 Metod

Utifrån dagböckerna har jag kunnat plocka ut händelser som påpekat på vad som gav status hos sjömannen på de åländska fartygen. Därefter har jag gjort en analys och en tolkning av dem. Den metod som används är en kvalitativ metod eftersom jag går in på djupet på varje dagbok för att hitta händelser som kan tyda på sådant som gav status till sjömannen. Detta har resulterat i att jag har använt en textanalytisk metod, som innebär att jag har försökt förstå språket i dagböckerna, textens syfte och situationens den tillkommit i. För detta har jag satt mig in i periodens kultur, tankesätt, social och politiska miljö. Annars är det lätt att man hamnar in i tidsförväxlingar vilket inte är så bra eftersom jag ska tolka deras dagboksanteckningar i deras tidsanda. Här ett exempel hur jag har tolkat en dagboksanteckning:

”21 mars. Alla människor på jordklotet vistas norr om oss. Ingen kung, varken Mussolini eller självaste Vihtori Kosola kan befälla över oss här. Kaptenen är enväldshärskare ombord, och han kan ta oss vart han vill, bara vi lyder hans order. Och för sitt eget bästa är det skäl till att man håller sig i skinnet. Jag är inte den som bär på upproriska tankar.”

Först har jag tänkt mig in i den historiska tidsperiodens kultur, tankesätt och den sociala miljön. Det här är ett exempel på att sjömannen förstod och ansåg att det var ett hierarkiskt system. Han har även en verklighetsuppfattning trots att han är flera mil från land och vet vilka problem som rådde i världen. Det som jag tolkar det är att det finns stor respekt för kaptenen och dagboksförfattaren vet vilken position kaptenen har i det hierarkiska systemet. Författaren skriver att man skulle hålla sig i skinnet för att annars kunde det leda till är bestraffning. Detta var vanligt på de åländska fartygen om man inte löd kaptenens order.

Fördelar med den valda metoden är att jag går in på djupet i källorna och får en stor förståelse hur livet kunde vara på de åländska fartygen. Nackdelen med den valda metoden är att jag möjligtvis har för få källor för att kunna ge ett enhetligt resultat av vad som kunde ge status bland sjömännen. Sedan kan det möjligen finnas flera tolkningsmöjligheter, men jag har försökt plocka ut så konkreta händelser som möjligt för att undvika dubbeltydighet.

2. Bakgrund och tidigare forskning

För den åländska allmogeseglationens del utgör George Kåhres arbeten om den åländska seglarsjöfartens historia, sjöfart och skeppsbyggeri på Åland är de mest omfattande materialpublikationerna. Den stora förtjänsten i Kåhres arbeten ligger i att en mängd muntlig tradition insamlats och presenterats. Detta har gjort att jag har fått en stabil bakgrund för vidare undersökningar. De avhandlingar jag har kommit över är åländsk allmogeseglation skriven av David Papp, som behandlar livet på de åländska fartygen. Han behandlar också varför ålänningarna gick ut till havs samt hur fartygssamhället var uppbyggt. Boken ”Deep sea sailor” skriven av Knut Weibust ger en väldigt omfattande bild av sjölivet och av sjöfart i sin bok. ”Deep sea sailor” har varit i till väldigt stor nytta i denna uppsats för att den ger inblick i det sociala ombord på fartygen. Weibust angreppssätt är inte så historiskt skildrande, men han lägger särskild tyngdpunkt på det sociala rollspelet ombord. Avhandlingen om fartyget Pommern handlar om att ge en lokalbild av det åländska sjölivet på fartyg på Atlanten och Stilla havet. Wilhelm Aubert visar i sin bok ”det dolda samhället” en konkret bild av hur sociala relationer, makt och hierarki inom fartyget utspelar sig.

Denna tidigare forskning har hjälpt mig på så sätt att jag har fått fram en bild av varför ålänningarna åkte ut på sjön, därefter har tidigare forskning gett mig en illustration av hur livet ombord kunnat vara samt har jag lärt mig om strukturen inom det sociala fartygssamhället. På så sätt har jag kunnat fokusera på vad jag vill undersöka med detta arbete.

2.1 Uppkomst

I denna del kommer en regional beskrivning och uppkomsten till sjölivet redovisas. Detta för att lokalisera Åland. Åland kan i stort indelas i en östlig och en västlig del med olika karaktärsprägel. I väst består området av stora sjöar och broförbindelse förenade med landområden. I öst har landskapet en tydlig skärgårdsprägel, och består av ett stort antal öar.¹⁵ Fram till mellankrigstiden hade livet på de åländska öarna gått i samma spår. Människan måste arbeta för att kunna leva och möjligheterna att förtjäna sitt levebröd var i stort sett desamma genom århundradena. På huvudön, fasta Åland och de större öar som hade mera omfattande arealer av odlingsbart mark, samtidigt som man ägde fartyg eller andelar i sådana.

¹⁵ D. Papp 1988, s 252

Ju mindre gårdarna var dess starkare låg tonvikten på fartyg och sådan verksamhet som hade med havet att göra.¹⁶

På 1900-talets finländska segelsjöfartshistoria domineras i hög grad av den åländska segelsjöfarten. Efter första världskriget växte flottan av små segelfartyg snabbt både genom nybyggen och inköp utifrån. Öarnas vikar och sund ekade av skeppstimmermännens yxhugg och i Mariehamn, Ålands enda stad, byggde redarna åter ut sina djupsjöflottor, som lidit så svåra förluster genom sänkningar under kriget. Den främste bland dem framträdde snart: Gustav Eriksson, den sista stora segelflottans redare och som med sina stora järn- och stålfartyg, kom under de följande decennierna så småningom att bli den enda som framgångsrikt kunde konkurrera på världens fraktmarknader.¹⁷

Sjöfarten efter första världskriget präglades av högkonjunktur, men den höga fraktnivån blev inte långlivad. Under 1920 talet lades fartyg upp i rask takt i brist på sysselsättning och seglarna var naturligt nog de första som togs ur bruk. Perioden 1929-1939 var en svår tid i synnerhet för segelsjöfarten och frakterna var mycket låga då världsdepressionen nådde sin botten inom affärliv och sjöfart. Många mindre åländska redare som ingett sig i alltför vidlyftiga fartygsaffärer råkade under denna tid väldigt illa ut. Gustav Eriksson lät sig dock inte avskräckas. Eriksson, som själv gått till sjöss som 10- åring kajutvakt och sedermera avancerat till sjökaptan, var ännu vid mitten av 1910-talet en redare bland flera andra. Några år senare var Eriksson sin tids största segelfartygs redare. Som den erfarna sjöfarare han var visste han att en stor del av de återstående segelskutorna som man ute i Europa börjat göra sig av med, inte var uttjänta i tekniskt hänseende; det var på grund av bristande efterfrågan som de bjöds ut till slumppriser. En viktig omständighet att komma ihåg är att Finland vid den tidpunkten var ett relativt fattigt land, helt beroende av skogsbruk, jordbruk och till en viss del av sjöfart. Medan ångbåtarna ute i världen för länge sedan tagit över blev segelsjöfarten för Ålands del det enda alternativet då industrier saknades.¹⁸ Ålänningarna hade heller inte kapital och professionell kunskap att börja med ångfart. Segelfartygen ägdes tillsammans av flesta delägare med olika stora andelar i bolagen, ända fram till mitten på 1930-talet då de ombildades till rederiaktiebolag. Frakter som

¹⁶ Kåhre & Kåhre 1988, s. 400

¹⁷ Kåhre & Kåhre 1988, s. 636

¹⁸ Kåhre & Kåhre 1988, s. 400

inte passande så bra för ångare fanns fortfarande kvar för segelfartyg. Under 1920-talet transporterade man ännu salpeter från Chile, guano från Peru och indiska Oceanens fågelöar samt logwood från Västindien. Det transporterades även nordiskt trä till Sydafrika och även till Australien, varifrån man hämtade vete som senare kom att dominera frakterna helt.¹⁹

Veteseglationen mellan Europa och Australien kulminerade under 1930-talet. Vanligtvis seglade man ner till Australien i ballast och upp igen med vete i säckar, utan att angöra någon hamn.²⁰ Genom att man var helt beroende av de västliga vindar som är dominerande både på norra och södra halvklotet, hade man en regelbunden rutt som gick ostvärt runt jorden. Under 1930-talet seglade så gott som alla i oceanfart sysselsatta segelfartyg på traden Australien- Europa. ”The Grain Race” pågick i huvudsak under perioden 1928-1939. Just före andra världskriget utbrott fick fraktmarknaden ett uppsving som gjorde att flottan blev mycket lönsam. Kriget satte dock efter hand stopp för frakterna och därmed började också segelfartygens epok lida mot sitt slut.²¹

Även om de stora segelskeppen numera är borta forstärker deras efterträdare, de maskindrivna skeppen, att segla ut från Åland. Om kring 1950 utgjorde den åländska handelsflottan ungefär en femtedel av hela det finländska handelstonnaget.²²

¹⁹ D. Papp 1988, s 252

²⁰ E. Karlsson, 1964, s. 68

²¹ Greenhill & Hackman 1986, s. 96

²² Kåhre & Kåhre 1988, s. 636

2.2 Besättningens storlek

Besättningen storlek varierade efter skutornas läsetal. Förutom befälhavaren hade de olika fartygstyperna regelmässigt följande antal man ombord av olika kategorier. De dagböcker som undersöks i arbetet förekommit på fartygstyperna, Bark och Skonarskepp.²³ Besättningens storlek varierade efter skutornas läsetal. Förutom befälhavaren hade de olika fartygstyperna regelmässigt följande antal man ombord av olika kategorier. För jämförelse har också småskutorna medtagits. De dagböcker som undersöks i arbetet förekommit på fartygstyperna, Bark och Skonarskepp.

Tabell 1.

Bark	10-12 man	117- 290 läster
Skonarskepp	7-12 man	114- 197 läster
Brigg	6-11 man	87- 179 läster
Skonare	4-9 man	63- 147 läster
Galeas	2-5 man	10- 93 läster
Jakt	1-3 man	8- 23 läster

2.2.1 Manskap

Matroser utgjorde tillsammans med lättmatrosor och jungmän fartygens arbetande besättning. De hade exempelvis uppe i riggen en mer ansvarsbetonad ställning än de närmast följande kategorierna.²⁴

²³ D. Papp 1988, s. 239

²⁴ D. Papp 1988, s. 243

Lättmatrosor var de sjömän, som bara hade seglat några månader och ännu saknade fullvärdiga erfarenheter av sjömanskap.²⁵ Jungmän var ute första gången till sjöss och man kunde mönstra på som vanlig däckgäst, ”kajutpojke” eller som betalande praktikant. Jungmannens arbetsuppgift var att tvätta toalett, svin- och hönsburar, förutom det vanliga däckarbetet vid manövreringen och underhållet av fartyget. En annan uppgift var att jungmännen skickades högst upp i riggen vid segelsättningen och bärgningen, och skulle varje morgon göra en grundlig översyn av alla råsegel. Till jungmännens övriga uppgifter var även att hämta mat, kaffe, diska och städa dagligen på fartygen. Antalet matrosor av de olika kategorierna var ej fixerat utan var till stor del beroende av tillgången på sjöfolk.²⁶ Slutligen fanns det en så kallad mässpojke som serverade och passade upp i mässen samt diskade där.

2.2.2 Underbefäl

Till underbefäl räknas segelmakare, timmerman, donkeyman, kock, stuert samt båtsman. Gemensamt för alla dessa var att de var specialister på sitt eget område och några av dem hade vanligen fått sin utbildning i land. De som hörde till underbefälet gick inte heller alltid vakt såsom de övriga.²⁷

Segelmakarens uppgift var lappning och sömmande av ny segel och som medhjälpare hade han matrosor. Segelmakaren gick inte vakt och han tog order direkt från befälhavaren²⁸

Båtsman hade ingen speciell utbildning men ansågs allmänt vara en av de dugligaste sjömännen ombord. Han var förste styrmans högra hand och hade som uppgift att se till att männen utförde arbetet enligt dennes order. Speciellt ansvarsområde hade båtsman hand om riggen och segel. Båtsman ansåg ha stor auktoritet och blev ofta manskapets informella ledare²⁹

Kocken ombord var ofta ung till åldern och inte så erfaren av yrket. De som var odugliga i riggen blev utnämnda till kockar och vanligtvis hade de ingen erfarenhet av köksarbete. Eftersom de

²⁵ D. Papp 1988, s. 243

²⁶ D. Papp 1988, s. 243

²⁷ E. Karlsson, 1964, s. 23

²⁸ K. Weibust 1969, s. 303

²⁹ K. Weibust 1969, s. 327

inte hade någon erfarenhet av att laga mat var ofta besättningen väldigt besviken på maten. På 1930-talets långfartsseglare hade man en utbildad kock, men fastän det fanns en utbildad kock kunde ändå besättningen vara besviken på maten. Kocken fungerade som en förbindelsekanal för skvaller mellan manskap och befäl.³⁰

Stuerten var vad man kunde kalla ”ekonomichef” ombord. Stuerten var den som planerade införskaffningen av provianten och såg till att den höll sig i ätbart skick, vilket inte alltid var så lätt. Han var även befälhavarens privata betjänt, och då man hade passagerare ombord passade han även upp dem under vistelsen.³¹

Timmerman gjorde träarbeten, främst reparationer av master, block, däck etc. Ibland fungerade han som en vanlig matros.³²

Donkeyman skötte ångmaskinen som användes för ankar- och brassvinchar. Han deltog även i andra arbeten ombord.³³

2.2.3 Befäl

Skeppare ansvarade för fartyget och besättning. Han benämndes alltid ”kapten” eller ”skeppare” dessa namn var vanliga på nordiska fartyg men ett gemensamt namn på alla båtar i världen var ”befälhavare”. Befälhavaren tog dagligen samtidigt med en av styrmännen solhöjden och räknade ut fartygets position, varefter de kontrollerade varandras resultat.³⁴ Han gjorde sällan något kroppsarbete ombord, vid nödfall tog han hand om rodret. Han skulle alltid uppträda välklädd, strikt och korrekt och även hålla distans till sina egna styrmän. Befälhavaren hade obegränsad makt ombord; han hade makt som domare, rätt att utföra kyrkliga förrättningar, han fungerade som fartygets läkare samt att hade hand om apoteket ombord.³⁵

³⁰ D. Papp 1988, s. 244

³¹ Kåhre & Kåhre 1988, s. 740-745

³² K. Weibust 1969, s 327

³³ Kåhre & Kåhre 1988, s. 740-745

³⁴ D. Papp 1988, s. 241

³⁵ K. Weibust 1969, s 283

Styrman (eller förstestyрман) var vid behov i alla lägen kaptens ersättare och hade ofta hand om den direkta ordningen samtidigt som han var befälhavarens närmsta man inom hierarkin ombord. Befälhavaren gav order till styrmannen, som i sin tur gav order vidare till besättningen.³⁶ Förste styrman assisterade befälhavaren i navigering, han förde loggbok, och i hamn övervakade han fartygets lastning och lossning.³⁷

Andrestyrmannen (eller konstapel) – benämningen avser ursprungligen 2:a gradens underofficer i flottans ekonomiavdelning fick order från förstestyrmannen eller kaptten.³⁸ Han hade även som uppgifter att förvalta och väga upp provianten åt besättningen en gång i veckan.³⁹

2.3 Hierarki

Besättningen ombord på ett segelfartyg bildade ett hierarkiskt system med i det närmaste militär rangordning, där befälhavaren befann sig i lika högt ovanför sina styrmän som stod över det ”enkla” manskapet. Befälhavaren var ”gud” styrmännen ”halvgudar” medan befälseleverna (resten av manskapet) ”prentisarna”, sades komma först efter rättorna. Den förutbestämda rangordningen hängde samman med uppgjorda revir för de olika grupperna inom besättningen. Akterdäck och lovart sida var förbehållna till befälet, medan manskapet skulle hålla sig på fördäck och lä sida.⁴⁰

Om en matros under en resa, av en eller annan orsak, avancerat till styrman hade han ingenting att göra i manskapsskansen längre. Jungmännen fick tidigt veta sin plats ombord på fartyget, de utnyttjades väldigt ofta i arbetet och när de skulle ta mat stod de alltid sist i turen.⁴¹

För många av ålänningarna var sjöarbetet endast ett sätt att lösa försörjningsfrågan. De längtade inte efter livet på ett fartyg, utan valde det eftersom de var jordlösa och inkomst måste de ha för att överleva. Ofta stannade de ombord på skutan bara så länge som något annat inte erbjöds. Dessa sjömän strävade inte efter, eller hade inte några förutsättningar för att bli befäl.

³⁶ D. Papp 1988, s. 241

³⁷ K. Weibust 1969, s. 284

³⁸ D. Papp 1988, s. 241

³⁹ E. Karlsson, 1964, s. 34

⁴⁰ Kåhre & Kåhre 1988, s. 456-457

⁴¹ Greenhill & Hackman 1986, s. 149

De slutade som matrosar, sällan som timmer män eller konstaplar. För andra hade sjömanslivet en särskild lockelse och det som lockande som slutmål var skeppargraden.⁴²

Det är svårt att ge en entydig bild av avancemangets gång för en sjöman av den senare kategorin, en yngling som ville ägna sig åt sjömanslivet och som ville. Dels är åldern för uppnående av de olika graderna mycket växlande, beroende av exempelvis erfarenhet och personliga egenskaper.⁴³

Maktstrukturen ombord på segelfartyg var enkel och okomplicerad: ju högre upp i hierarkin desto större makt, men helt uppenbart var det inte. Informell makt kunde tilldelas till de äldre och som hade mer erfarenhet. Även fysisk styrka gav ibland ovanlig auktoritet åt en vanlig lättmatros. Den som fick stryk, men kunde ge tillbaka erhöll genast större respekt bland skeppsskamraterna. Manskaper hade endast i sällsynta fall personliga relationer till sina överordnade, trots det förefaller sjömännen godta den hierarkiska strukturen mycket lättare än många andra yrkeskategorier.⁴⁴

2.4 Sjömansyrket

Det vanligaste sättet att mönstra på ett fartyg under 1900-1945 var att höra av sig för om lediga arbeten direkt på båtarna eller hos redarna som ägde fartyget. På Åland fungerade kyrkbacken på söndagseftermiddagen som ortens inofficiella sjömansförmedling, där lämpliga pojkar fick påmönstring på mindre östersjöskutor till sommaren. Speciellt under depressionen och på grund av hög arbetslöshet på 1920-1930 talet var utbudet på manskaper väldigt stort, vilket gjorde att det krävdes stort engagemang och framåtanda för att skaffa sig ett arbete på långseglarna.⁴⁵ Vid arbete på land jobbade man sex dagar och var ledig den sjunde dagen och på helgdagar höll man det för heligt att vara ledig, likaså hölls man på dessa traditioner ombord på fartygen. Detta gällde dock ej under in- respektive utsegling till eller från någon hamn. Bara de nödvändigaste sysslorna utfördes som manövrering, segelsättning och segelbärgning. Kvinnor förekom ibland på fartygen

⁴² Kåhre & Kåhre 1988, s. 478-479

⁴³ D. Papp 1988, s. 287

⁴⁴ W. Aubert, 1968, s. 214

⁴⁵ Kåhre & Kåhre 1988, s. 563-564

men då som kockar. Oftast var det skepparens dotter eller hustru som fick komma ut och se sig omkring i världen.⁴⁶

Identitetens grundstomme formas troligen redan under de tidiga barndomsåren. Johansson och Miegel, som båda är sociologer, menar att individernas identitetsarbete varar hela livet och under vissa faser av livsrytmen kan sjömansyrket vara intensivare än vanligt. Författarna framhåller att ungdomsåren är speciellt intressanta i detta avseende, då man förväntas visa ett oberoende gentemot föräldrarna och andra vuxna. Just brytpunkten mellan ungdoms- och vuxenlivet sammanfaller också vanligen med inträdet i arbetslivet.⁴⁷

En av flera orsaker till att varför man sökte sig till sjöss och kanske den viktigaste orsaken var den ekonomiska faktorn. Ofta var man tvungen att lämna fattiga överbefolkade kusttrakter för att kunna få sin utkomst från ett annat håll. En annan orsak var familjetraditioner som att söner skulle följa faderns yrkesval. Sjömansyrket och framför allt positionen som befälhavare, gav en viss prestige i samhället. Samtidigt var arbetet på sjön ett sätt att kunna utforska världen, vara med om äventyr och förhoppningsvis vara med om en romantik upplevelse. Slutligen uppges det även att arbeta på sjön även var ett sätt att rymma iväg från t.ex. militärtjänstgöring. För de flesta verkar valet av sjömansyrket ha fallit sig naturligt. Den som hade vuxit upp med båtar och fiske och hade hört berättas om livet till sjöss var väl förberedd till sjömansyrket. På grund av depression och hög arbetslöshet på Åland vid 1920- 1930 talet fanns det inte många valmöjligheter för en oskolad ungdom och då var de enda alternativen, om man inte på förmodan hade ekonomiskt oberoende föräldrar sjömansyrket eller bonddräng.⁴⁸

En annan och mindre kategori var de där fadern varit sjökaptan då var det förutbestämt att innan de ens hade hunnit vuxit upp var yrkeskarriären klar. I dessa fall berodde inte yrkesvalet på en ekonomisk faktor utan påtryckningar hemifrån.⁴⁹

⁴⁶ K. Weibust 1969, s. 303

⁴⁷ Johansson & Miegel 1992, s. 64-66

⁴⁸ K. Weibust 1969, s. 44-45

⁴⁹ Greenhill & Hackman 1986, s. 113

Wilhelm hävdar i sin bok Att fartygens isolering erbjuder en arbetsplats där en pojke kan fly undan sin sociala miljö, alltså hemmet eller skolan. För de blivande sjömännen kan det förefalla som att fartyget erbjuder trygghet i form av en sluten grupp med bestämda beteendenormer och klara auktoritetsrelationer.⁵⁰

2.4.1 Sjömansideal

En god sjöman i allmänhet var yrkeskunnig och skötte arbete, man gjorde det som skulle göras om det än ledde till döden enligt befälhavaren. En rädsla för höga höjder, visade att individen var svag mentalt och att han hade en överdriven artighet tolererades inte. Detta ansågs vara typisk för en del utländska sjömän enligt Weibust.⁵¹

Ofta blev den fysiskt starke den som blev manskapets informella ledare och den som inte var hårda nog som sjöman kunde ibland få lida på så sätt att antingen få stryk eller göra extra tunga arbeten.⁵²

Humor, anspråkslöshet och en viss tystlåtenhet karakteriserar sjömansidealet. Sjömannen skulle ha erfarenhet vilket höjde statusen ombord men han fick inte skryta om sina bedrifter för det var inte acceptabelt.⁵³ En sjöman skulle kunna dricka stora mängder alkohol utan att bli aggressiv och, vilket var det viktigaste, utan att bli arbetsoförmögen följande dag. En bråkstake till sjöman nonchalerades, men en riktig sjöman slogs för sina rättigheter och då hans ära kränktes.⁵⁴

2.5 Fartygssamhället

Sjömännen åkte till sjöss för att skapa en identitet. Att utveckla en identitet handlar om att skapa individuella livshistorier som kan igenkännas av omgivningen. Skapandet av identitet sker därför huvudsakligen tillsammans med betydelsefulla personer, eller annorlunda uttryckt, tillsammans

⁵⁰ W. Aubert 1968, s 210-211

⁵¹ K. Weibust 1969, s 185

⁵² W. Aubert 1968, s 223-225

⁵³ E. Karlsson, 1964, s. 48

⁵⁴ K. Weibust 1969, s 187

med personer man har en nära relation till. Johansson och Miegel⁵⁵ menar att individers identitetsskapande sker genom två möjligen parallella processer. Dels försöker man skapa sig en identitet som är unik genom att den avskiljer sig från andras identiteter, men man strävar också efter en identitet som relaterar till andra identiteter på ett tydligt sätt. För att beskriva dessa processer används begreppen personlig och social identitet.⁵⁶ Den personliga identiteten har således att göra med vem personen anser sig vara som unik individ, medan den sociala identiteten refererar till individens förhållande till kollektivet, exempelvis den grupp man tillhör eller till andra grupper.

Segelfartygssamhället var en total institution som hade kommit till för ett visst syfte och enligt en bestämd plan. De utgjorde alltså inte en social enhet, som i likhet med familjen eller lokalsamhället växer fram spontant. Som en följd av fartygets totala karaktär gällde auktoritetsrelationerna ombord ett mycket avgränsat livsområde⁵⁷. Segelfartyget utgjorde ett oberoende litet samhälle med egenartade uppgifter och regler. Den påtvingade intima samvaro som fartygssamhället erbjöd jämförs av sjömännen själva med allt ifrån ”hem” till ”fängelse” En del betonar just trygghetskänslan som fartyget gav, känslan av att man ständigt hade sitt hem med sig. Våldigt ofta dras paralleller till militären och ibland talas det t.o.m. om ”fängeslika förhållanden”.⁵⁸ Det totala i samhällets karaktär är något som poängteras; på fartyget var det bara att finna sig i ordningen ombord, att ställa sig utanför var en omöjlighet.⁵⁹

Faktum att man trots rangordningen till sjöss, var både fysiskt och mentalt nära varandra och så strävade hela besättningen mot samma mål. Legitimeringen av hierarkin ombord gynnade även avancemang. Systemet gjorde det attraktivt att avancera man var ständigt medveten om att ju högre upp rangskalan man lyckades klättra, desto större makt tilldelades man. Så länge man skötte sig kunde förhållandena aldrig bli värre, endast bättre⁶⁰

⁵⁵ Johansson & Miegel 1992, s. 134

⁵⁶ Coleman & Hammen, 1974, s. 89

⁵⁷ W. Aubert, 1968, s. 207

⁵⁸ K. Weibust 1969, s 187

⁵⁹ W. Aubert, 1968, s. 211

⁶⁰ Ibid.

Vad som gav status var att man skulle uppfylla sjömansidealet. Enligt Weibust skulle sjömannen vara modig, fysisk stark och ha erfarenhet. Detta kunde ge en informell makt inom manskapet men den största och beslutande makten hade befälhavaren. Manskapet ombord hade väldigt stor respekt för kaptenen.⁶¹

Livet till sjöss var fyllt av kontraster: ibland upplevde man de som om man hade för mycket tid, tiden blev lång och tillvaron monoton. Ibland, i storm och hårda förhållanden, rusade tiden iväg och man måste handla blixtnabbt för att hinna klara av alla nödvändiga manövrar. Ombord var det alltid nuet, här och nu som gällde. Det väsentliga var att för stunden klara av fartyget och naturens makter. I morgon kunde förhållandena vara helt andra. Denna ”just nu- mentalitet” präglades även av det faktum att sjömannen, då han steg ombord på ett fartyg, lämnade sitt förflutna helt och hållet bakom sig. Den enskildes historia var inte viktig ombord.⁶²

Yttre statussymboler för sjömän utgjordes i viss mån ännu på 1930-talet av kniven, klädseln, tatueringarna, de skitiga händerna och sättet att gå och tala. Tatueringar förekom men var kanske inte så populära bland finländska sjömän, utan uppfattades av en del som fåfänga.⁶³

Bland folk hemma på landbacken hade sjömannen i princip ett gott anseende, i synnerhet om han avancerat till styrman eller kapten. Att som sjöman berätta historier om äventyr till sjöss och exotiska hamnar var också ett sätt att profilera sig som världsvan sjöbjörn och karlakt. Därmed hade man även distanserat sig från de tråkiga landkrabborna.⁶⁴ I ett vidare perspektiv indelade sjömannen tiden i olika perioder till sjöss, tiden mellan de olika hamnarna. Ankomst och avfärd var händelser som upplevdes känslomässigt och betydelsefulla. Eftersom man i de flesta fallen inte hade någon fungerande radio ombord, var man isolerad i både fysiskt och psykisk bemärkelse.⁶⁵

⁶¹ K. Weibust 1969, s 185-186

⁶² W. Aubert, 1968, s. 210

⁶³ K. Weibust 1969, s 185-186

⁶⁴ Kåhre & Kåhre 1988, s. 656-657

⁶⁵ E. Karlsson, 1964, s. 78

Nyheter existerade inte till havs. Kontakten med omvärlden inskränkte sig till några artigheter, som man med hjälp av signalflaggor eller morseringslampa utbytte med fartyg i närheten. Det är slående vilken motsägelse det ligger i sjömannens upplevelse av isolering och frihet till sjöss. Samtidigt som männen i praktiken var som fångar ombord på fartyget, eftersom det var fullständigt omöjligt att fly från arbete eller skeppskamrater, upplevdes tillvaron i många fall som friare än att arbeta på land.⁶⁶ Vad det handlar om är en överklig frihetskänsla som grundar sig på att omvärlden bleknar och blir överklig. Livet till sjöss var ofta hårt, men inte lika mångtydligt som på land. På många punkter var det ett enkelt och sorglöst liv⁶⁷

2.5.1 Prestige

Prestige kunde även ge makt i sjömanskulturen, ju högre status du hade ju mera informell makt hade man. En sjömans status avgjordes i hög grad av hur mycket han hade seglat och upplevt.⁶⁸ Det sades ofta att man kunde betrakta sig som en erfaren sjöman först då man hade rundat Kap Horn sju gånger och besökt vissa beryktade hamnar, och helst skulle man dessutom ha varit med om ett antal skeppsbrott.⁶⁹ Vägen till att bli en riktig sjöman kan indelas i olika stadier där rundandet av ”Hornet” är absoluta höjdpunkten.

Vid sidan av dess mer eller mindre institutionaliserade övergångsriter, finner vi också övriga företeelser som kan betecknas som i högsta grad prestigefyllda för en sjöman. Gott sjömanskap var något ytterst eftersträvansvärt; man skulle visa att man var bra på sjömansarbeten, en god rorsman, snabb i riggen och benägen att tävla med sina kamrater och med den andra vakten. Sedan att bli tilldelad en arbetsuppgift som ”stod över” ens rang var självfallet prestigefyllt.

Avancemang var i sjömanskulturen önskvärt och något att sträva efter. Även om sjöman i manskapskategorin hörde till arbetarna avvek deras ställning såtillvida från övriga kroppsarbetare, att de hade bättre möjligheter att avancera på samhällsstegen. En bondedräng

⁶⁶ W. Aubert, 1968, s. 214

⁶⁷ D. Papp 1988, s. 276

⁶⁸ E. Karlsson, 1964, s. 58

⁶⁹ Greenhill & Hackman 1986, s. 147

som gick till sjöss kunde med tiden bli befälhavare på ett stort fartyg och därigenom uppnå en position i samhället som var jämbördig med medlemmarna av det högre borgerskapet.⁷⁰

2.5.2 Moral

Disciplinen, arbetsmoral och kamratskapet är nära sammankopplade och utgjorde a och o i all verksamhet ombord på fartygen. Att kringgå eller maska i arbetet så att arbetskamraterna blev lidande var oförlåtligt. Med list kunde man emellertid hålla sig undan då order gavs, och på det sättet komma lite lättare undan. I regel satte man dock en ära i att försöka arbeta bättre än de övriga. Sjömannen hade en väldigt kluven relation till ansvars känsla. På yrkesområdet skulle han vara mogen och känna sitt ansvar, medan han i hamn på sin fritid nästan förväntades uppträda barnsligt och ansvarslost.⁷¹ På 1930-talet förekom det just inte längre något superi ombord på segelfartygen. Den enda som hade tillgång till större mängder alkohol var Kaptenen. Under hamnvistelsen var det sedan tillåtet att inta alkohol haltiga drycker ifall man hade pengar.

Sjömännen var i fartygets slutna, stränga hierarkiska samfund tvungna att svara mot disciplinens krav genom underkastelse. I hamn kunde munterheten med krog och kanske bordellbesök bli ett slags revolt mot förhållandena ombord.⁷² Att inleda ett slagsmål med en överordnad var definitivt fel, medan det ansågs vara en dygd att försvara sig då man blivit allvarligt förolämpad. Ofta råkade olika fartygs besättningar i slagsmål med varandra och det var inte ovanligt att vakterna på samma fartyg gjorde upp i hamn, sällan på själva arbetsplatsen alltså på deras andra hem.⁷³

En annan anmärkningsvärd aspekt på sjömännens moralsyn utgörs av att det ansågs helt förkastligt att stjäla av sina kamrater medan att stjäla från befälet eller att försöka stjäla från proviantförrådet inte var ett lika allvarligt brott.

Om någon höll sin kista eller kappsäck låst ut till sjöss öppnades den med våld av de övriga; det var ett oerhört etikettsbrott. Detta att inte låsa sin kista, att känna sådan tillit, utgjorde otvivelaktigt en stark symbol för kamratskap och solidaritet.⁷⁴

⁷⁰ E. Karlsson, 1964, s. 59

⁷¹ K. Weibust 1969, s 188-187

⁷² W. Aubert, 1968, s. 215

⁷³ E. Karlsson, 1964, s. 56

⁷⁴ Greenhill & Hackman 1986, s. 145

3 Resultat

På de åländska segelfartygen var det uppenbart att fartygssamhället var av en hierarkisk modell. Det kan till exempel se i källorna:

”21 mars. Alla människor på jordklotet vistas norr om oss. Ingen kung, varken Mussolini eller självaste Vihtori Kosola kan befälla över oss här. Kaptenen är enväldshärskare ombord, och han kan ta oss vart han vill, bara vi lyder hans order. Och för sitt eget bästa är det skäl till att man håller sig i skinnet. Jag är inte den som bär på upproriska tankar.”⁷⁵

Detta är för att visa att det inte är tidigare forskning som hävdar att det var ett hierarkiskt system ombord på fartygen utan att det faktiskt upplevdes hos sjömännen. Utifrån detta hierarkiska system skapades status hos individen både inom arbetet och inom det sociala fartygssamhället. Att uppnå status inom sjömanskulturen skulle sjömannen uppfylla sjömansidealet. Sjömansidealet kan delas upp i två kategorier. Sjömannen kunde uppnå status bland besättningen genom en god arbetsmoral, skicklighet i arbetet och åldern, sedan om man var disciplinerad i sitt arbete att det blev ordentligt gjort gav status. Inom det sociala fartygssamhället värderades det högt av sjömanskulturen att sjömannen hade ett gott sprithuvud, var fysisk stark och modig.

Dessa kategorier inom det social och inom arbete leder till ett eller annat sätt till att sjömannen söker efter status inom sjömanskulturen och som i sin tur leder till informell makt eller avancemang i arbetet. ”Status” betyder ställning eller position i det här fallet inom en grupp. Status handlar om en individs position eller grad av anseende och prestige. Formell status innebär summan av rättigheter och skyldigheter som hör till en viss position och rymmer ofta statussymboler i form av exempelvis klädsel, gradmarkeringar och arbetsrummets storelek. Informell status hör samman med exempelvis erfarenhet, ålder, kön, färdigheter och den informella anseende som en person åtnjuter.⁷⁶

⁷⁵ Landskapsarkivet, 1913:9-17, ”Sjömansminnen”

⁷⁶ D.C. Pennington, 2002, s 43

3.1 Status inom arbetet

Tidigare forskning visar att sjömansyrket gav en möjlighet åt individen att komma bort från förhållandena i land och en chans till att se sig omkring i världen. Arbetet ombord värderades överlag mycket högt av sjömännen och hög arbetsmoral var ju ett värde i sig. Att bli anförtrodd riktiga sjömanssysslor var prestigefullt hos sig själv men kunde även ge status om man var kunnig och gjorde ett bra jobb. Både hos kaptenen och hos resten av besättningen. I bästa fall om sjömannen gjorde ett bra jobb kunde han bli befördrad, vilket ansåg väldigt prestigefullt hos sjömannen, men i värsta fall kunde han även bli nedgraderad till andra och sämre arbeten.⁷⁷

Det som påpekas i tidigare forskning och som gav status inom arbetet var att sjömannen skulle ha ordning och reda i sitt arbete. Den andra stora faktorn som gav status var kunnigheten och erfarenheten inom arbetet. Den tredje faktorn var att sjömannen skulle vara arbetsam, villig att arbeta oavsett förhållanden. Jag ska nu redovisa vad jag har fått fram i källorna angående dessa faktorer som kunde ge status.

3.1.1 Arbetsmoral

Arbetsmoralen prioriterades högt bland sjömännen. Coleman och Hammen menar att arbetsmoralen var en slags norm hos sjömännen. Normerna kan ses som struktur som i vissa avseenden reglerar individernas beteende, vilket i sin tur skapar ett mer eller mindre homogent och förutsägbart beteende.⁷⁸ Normerna kan också sägas styra inte bara beteenden utan också individens sätt att tänka, känna och uppleva omvärlden. En grupps normer är till viss del allmänna och omfattar alla gruppens medlemmar. Oavsett väder, hur sjuk, skadad man var eller hur svårt arbetet var så skulle det göras. Det ansågs vara ohederligt att missa en arbetsdag⁷⁹, sjömannen ville inte visa att man var vek och framför allt inte svika sina arbetskamrater. Utifrån källmaterialet skall jag nu se om arbetsmoral kunde på något sätt ge status åt sjömannen och om det stärker tidigare forskning.

⁷⁷ Landskapsarkivet, 1923:10-17, "Sjömansminnen"

⁷⁸ Coleman & Hammen, 1974, s. 48

⁷⁹ B. Ehn, 1981, s. 126

7 April: Idag har jag varit i arbete hela dagen trots ena benet. Inte var jag borta från arbetet inte. Jag hoppade på ett ben och målade. Jag satt på däck och målade kapslar och sånt där. Inte ville jag vara borta från arbetet för en liten små sak.⁸⁰

Detta visar att han var arbetsam trots sin skada, han var beslutsam över att han skulle vara med och arbete och att han inte ville visa sig vek. Han ville inte visa sig vek gentemot besättningen för det uppfyllde inte sjömansidealet. Jag tolkar det som att sjömannen har en hög arbetsmoral. Det man kan tänka sig är att detta måste ha uppmärksammats av resten av besättningen, hur tolkade de att sjömannen hoppade på ett ben när han arbetade? En uppfattning kan vara att de tyckte att han hade en högarbetsmoral, vilket gav status hos sjömannen. Eller så var det så vanligt bland besättningen att man jobbade fastän man var skadad så att det inte uppmärksammades på samma sätt. Troligtvis skulle även befälet ha uppfattat det.

”17 juli Vinden var hård denna kväll, trots hög feber kom Peter och hjälpte mig hålla vakt. Man kan nog alltid lita på han där Peter.”⁸¹

Här visar det att arbetsmoral gav status åt sjömannen Peter. Trots att han var sjuk hjälpte han sin kamrat och får då status att man kunde lita på honom. Han var en sjöman att lita på. Det framgår inte att han fick någon belöning i form av gåvor eller lättare arbete. Utan han får ett gott ord bland besättningen, som blir en slags form av status hos dem.

”8 januari... Att jag inte sku komma och hjälpa till i en sån här storm kom inte på fråga. Fastän jag hade skadat handen. Manskapet var nog tacksam för min hjälp för att jag fick en klapp på axeln när vi gick till skansen .”⁸²

Här visar det hans arbetsmoral är hög och som tydligen uppmärksammades av besättningen eftersom han fick en klapp på axeln för sin insats trots sin skada. I någon form måste det ha gett status åt sjömannen eftersom han fick en klapp på axeln. Någon form av status gav alltså en hög arbetsmoral antingen genom ett gott rykte att de skötte sitt jobb eller offrade sig trots skada eller

⁸⁰ Landskapsarkivet, 1913:1-5, ”Sjömansminnen”

⁸¹ Landskapsarkivet, 1913:9-17, ”Sjömansminnen”

⁸² Landskapsarkivet, 1913:1-5, ”Sjömansminnen”

hur sjuka de var hjälpa sina arbetskamrater. Vilket måsta ha gett någon form av status bland besättningen.

De ovanstående utdragen från dagböckerna visar klart och tydligt att arbetsmoral gav status hos sjömännen. De nedanstående utdragen tolkar jag som att de har med arbetsmoral att göra men är mera tveksamt om det gav status eller inte.

5 oktober. Vinden har tilltagit hela tiden. Vi måste nu ständigt ha två man till rors. Sjöarna slår outhördligt över fartyget. Under förra vakten tog vi ned segel och det fortsätter gossarna med nu. Hela världen förefaller vara en enda störtsjö. Det här börjar redan likna ett riktigt sjömansliv.⁸³

Trots hårda förhållanden ville sjömannen arbeta, det var som att sjömannen ville uppleva hårda väderförhållanden för att uppleva det riktiga sjömansidealet. För att det gav status bland manskapet att man hade upplevt hårda väderförhållanden. Sedan kan man även tolka det som att de hade order från kapten att arbeta, alltså att de måsta arbeta. Då har inte arbetsmoral någonting med vad sjömannen vill uppleva.

7 juni: Någon enstaka gång hände det att vi blevo satta i sådant arbete som enligt vår mening var vettlöst. Bland annat sattes vi en självständighetsdag att banka rost från ankarkättingen. Det var nog vara för att hålla oss sysselsatta. Nu efteråt har jag kommit till den slutsatsen att det var för vårt eget bästa. I det enformiga livet hölls vi sysselsatta för att undvika gräl oss sinsemellan⁸⁴

Detta gällde de arbeten som i ännu högre grad än andra hade en rituell karaktär och som endast syftade till att undvika sysslöshet. Av manskapet uppfattades denna typ av arbete som onödig och omotiverade. Då kan man ifrågasätta sjömännen högarbetsmoral.

3.1.2 Ordning

Ordning och reda i arbetet gav sjömannen status i sjömansyrket. Enligt Weibust kunde ett dåligt arbete och ett slarvade av arbetet resultera till bestraffning av något slag, men även kollektiv bestraffning kunde ske. Statusen hos individen kunde sänkas både inom befälet och besättningen

⁸³ Landskapsarkivet, 1913:9-17, "Sjömansminnen"

⁸⁴ Landskapsarkivet, 1913:9-17, "Sjömansminnen"

om han inte gjorde ett ordentligt arbete. Weibust menar därför att skeppskamraterna såg till att alla arbeten gjordes ordentligt och försökte därmed överta den informella kontrollen över arbetet.⁸⁵ Det fanns en respekt och rädslan för att få stryk var uppenbart, vilket märks i dagböckerna. Det är tydligt att våld och härskar metoder användes för att skepparen skulle bibehålla makten hos manskapet samt ordning och reda. Utifrån källmaterialet skall jag nu se om ordning och reda kunde på något sätt ge status åt sjömannen och om det stärker tidigare forskning.

”16 oktober ...För att jag hade lappat de stora seglen så väl och så utförligt fick jag av skepparen en halv flaska konjak.”⁸⁶ Det tyder på att vid ett ordentligt arbete fick sjömannen belöning som gav status inom befälet men ingenting om det gav status hos besättningen. Om man skulle spekulera Vad hände sen senare med konjaken? Drack sjömannen upp den själv eller delade med sig till sina kamrater? För att vara realistisk så tror jag att han delade med sig av den. Dels för att möjligtvis att inte besättningen skulle tro att han var egoistisk men samtidigt visa att han var lojal mot sina kamrater. Vilket borde ha gett en slags status inom besättningen för att han delade med sig av sin belöning. Det man kan tänka sig är att om han inte skulle ha delat med sig av konjaken skulle han kanske fått stämpeln att han inte var givmild vilket kan resultera till att han blev utesluten ur gruppen.

”27 december. I morse när jag var på halvdäck och målade jungfrurarna och penslarna föll målarpytsen med svart färg ner på däck. Försten tänkte flå mig levande, men han lugnade ändå ner sig fram åt eftermiddagen. Påföljden blev att jag fick städa proviantrummet och reda ut gårdingerna.”⁸⁷

”30 november: Idag var det slut på diskandet för den här gången. När jag skrubgade skansen slängde jag luffar överbord, vilket observerades av skepparen på bryggan. Det skulle jag inte ha gjort . Han tänkte flå mig levande. Av den här orsaken är brödet numera ransonerat”⁸⁸

Av dessa två utdrag kan det konstateras att sjömännen inte hade ordning i arbetet utan tappade målarpytsen eller fuskade i diskandet, vilket resulterade till bestraffning. Respekten för kaptenen är tydlig eftersom han trodde att han skulle få stryk. Men ingenting i detta visar om det gav

⁸⁵ K. Weibust 1969, s 78

⁸⁶ Landskapsarkivet, 1923:1-9, ”Sjömansminnen”

⁸⁷ Landskapsarkivet, 1923:1-9, ”Sjömansminnen”

⁸⁸ Landskapsarkivet, 1923:1-9, ”Sjömansminnen”

minskade status eller inte. Snarare att oordning i arbetet inte var uppskattat hos befälet och speciellt inte hos resten av besättningen eftersom det i andra citatet så blev brödet ransonerat som gjorde att det blev en kollektiv bestraffning. Om det skulle ha varit tvärtom att han skulle gjort ett ordentligt arbete och på grund av honom så skulle det ha kunnat ge en kollektiv belöning vilket troligtvis skulle ha kunnat ge sjömannen status hos besättningen.

”12 oktober. Idag skulle vi lappa segel. Jag var en enda som hade ordning vid lappandet, för Kalle och Osmo kunde inte behärska sig, vilket uppmärksammades av andren. För det fick jag slippa sitta vakt inatt.”⁸⁹

Här visar källorna att hade man ordning med sig fick man belöning att slippa ett jobbigt arbete, som var säkert uppskattat. Samtidigt ville andre styrmannen visa åt Kalle och Osmo att de inte gjorde ett ordentligt arbete. Därför belönades den tredje sjömannen för sin ordning i arbetet. På så sätt gav det status åt honom för att han hade ordning med sig gentemot de andra två. Det visar inte om det gav status inom besättningen utan det visar mera att det gav status inom befälet. Enligt Weibust kunde sjömannen, trots den höga arbetsmoralen utveckla en slags tävlingsmentalitet, och i vissa fall var de benägna att fuska i arbetet.⁹⁰

”8 mars skepparn föreslog att vi skulle jobba även i morgon som en söndag. Som kompensation skulle vi bara få ett mot ett i ledig tid. Naturligtvis gick vi inte med på ett sånt skrottretande förslag”⁹¹

I detta fall sa manskapet ifrån. Jag tolkar det på två olika sätt. Den första tolkningen är att manskapet inte ville jobba på en söndag för att det var en helig dag som ingen skulle jobba på. De ville ha ordning och reda på sina arbetsdagar. Den andra tolkningen jag gör är att ifrågasätta hur hierarkiskt det egentligen var på de åländska fartygen. Hade manskapet rätt till att säga ifrån gällande arbete, i detta fall kunde de göra det. Tidigare forskning tyder på att besättningen skulle göra som de blev tillsagda från kaptenen, att det i princip inte gick att kompromissa hans order.

⁸⁹ Landskapsarkivet, 1923:1-9, ”Sjömansminnen”

⁹⁰ K. Weibust 1969, s 188-187

⁹¹ Landskapsarkivet, 1923:1-9, ”Sjömansminnen”

Weibust menar att ordning och reda skulle ge status hos sjömannen, dock framgår det inte i hans undersökning om han menar inom besättningen eller inom befälet.⁹² Medan mitt källmaterial visar att vid ordning och reda vid arbetet gav det belöning vilket gav status hos befälet men ingenting visar att det gav status inom besättningen. Manskabet blev uppmärksammas för sin ordning i arbetet. Det var möjligtvis en faktor som inte lades märke till hos besättningen utan bara inom befälet. Oftast vid gott arbete fick sjömannen belöning av befälet och det är vad sjömannen gjorde med belöningen som kunde ge status i besättningen. Om han valde att vara givmild eller egoistisk. Exempel på detta är belöningen med konjaksflaskan.

3.1.3 Erfarenhet och skicklighet

Erfarenhet och skicklighet i arbetet gav status både för befälet och inom resten av manskabet. Weibust menar att det var oförlåtligt att skryta och skrodera med sin erfarenhet och sin skicklighet var oförlåtligt, det gav inte status.⁹³ Det fanns informella förväntningar om en blivande sjöman skulle vara skicklig i arbetet. Jaques menar att rollinnehavaren har med det egna jaget införlivat utifrån kommande krav och förväntningar som ställs på dem i en given situation/position.⁹⁴ Alltså att det redan fanns förväntningar att den blivande sjömannen var skicklig i arbetet. Kårhe menar att inom befälet gav det hög status att en sjöman var skicklig i sitt arbete. Även hos resten av manskabet såg sjömännen upp till de som var skicklig och kunniga i arbetet.⁹⁵

”3 mars. När jag kom ombord på fartyget första gången, det första Skepparn sa till mig, visa vad du kan och du blir uppskattad...”⁹⁶ När en Kapten säger så, tolkar jag det som att skicklighet i arbetet värderades högt bland sjömännen. Jag tolkar det som att på något sätt måste det ha gett status att vara skicklig i arbetet både inom befälet och besättningen.

⁹² K. Weibust 1969, s 188

⁹³ K. Weibust 1969, s 143

⁹⁴ Jaques, 1951, s. 98

⁹⁵ Kåhre & Kåhre 1988, s. 356

⁹⁶ Landskapsarkivet, 1913:9-17, ”Sjömansminnen”

”16 oktober... Warjo var nestorn redan när han kom ombord på S/v Pommern. Med sina femtiofem år var han dubbelt så gammal som befälhavaren. Han var en sjöman uti fingerspetsarna. När han fanns ombord behövde kaptenen inte hjälpa till vid planeringen och tillkärningen av nya segel.”⁹⁷

Här är ett ypperligt exempel på en kunnig man inom sjömansyrket. Så som det beskrivs så tycker man att om en befälhavare kan lita på en vanlig segelmakare som ligger under kaptenen i hierarkin. Detta tyder på god erfarenhet, beslutsamhet och kunskap i arbetet. Han hade hög status hos befälet eftersom kaptenen visste vad han gick för. Men även hos resterande manskap eftersom det berättas om honom i en dagbok. Det var som att det hade varit en heder att jobbat med en sådan kunnig och skicklig sjöman, vilket visar att Warjo hade status hos besättningen, de såg upp till honom.

”20 september idag fick jag följa med Anders för han är den skickligaste att lappa segel ombord...”⁹⁸ Här kan man tänka sig att Anders med sin kunnighet har en hög status och erkänd för sin kunnighet inom att lappa segel. Dessutom får Anders en lärjunge med sig. Antagligen ville befälet att lärjungen skulle bli lika duktig på att lappa segel som Anders, så att hela besättningen kunna vara skickliga på det.

”14 augusti... vi fick börja sätta seglen på plats. Fick alla stagesegel, klyvare, mesansegel på plats. Men jag fick inte vara med att göra en långsplits, jag ansågs inte kunnig för att göra ett sådant arbete”⁹⁹ Det visar i denna källa att hade man inte tillräcklig erfarenhet fick man inte göra vissa arbeten. Jag undrar hur ska man kunna lära sig arbetet om man inte ansågs tillräckligt erfaren? Dock framgår det inte att om sjömannen fick se på hur man gjorde en långsplits eller inte. Säkerligen kunde han åstadkomma en viss status om han visat att han kunde arbetet men i detta fall uppnår han inte någon status för att han inte har de färdigheter inom arbetet. Det ansågs att de sjömän som hade erfarenhet och skicklighet i att göra en långsplits hade högre status än de sjömän som inte kunde göra en långsplits.

⁹⁷ Landskapsarkivet, 1923:10-17, ”Sjömansminnen”

⁹⁸ Landskapsarkivet, 1913:9-17, ”Sjömansminnen”

⁹⁹ Landskapsarkivet, 1913:1-5, ”Sjömansminnen”

3.2 Status inom det sociala fartygssamhället

Segelfartyget utgjorde ett oberoende litet samhälle med egenartade uppgifter och regler.

Det totala i samhällets karaktär är något som poängteras; på fartyget var det bara att finna sig i ordningen ombord, att ställa sig utanför var en omöjlighet.¹⁰⁰ Segelfartygssamhället var en total institution som hade kommit till för ett visst syfte och enligt en bestämd plan. Den personliga identiteten har således att göra med vem personen anser sig vara som unik individ, medan den sociala identiteten refererar till individens förhållande till kollektivet, exempelvis den grupp man tillhör eller till andra grupper. Det som påpekas i tidigare forskning och som gav status inom det sociala fartygssamhället var att sjömannen skulle ha ett gott sprithuvud, vara fysiskt stark, modig och erfarenhet inom sjömansyrket. Utifrån källmaterialet skall jag nu se om dessa faktorer på något sätt kunde status åt sjömannen och om det stärker tidigare forskning.

¹⁰⁰ W. Aubert, 1968, s. 211

3.2.1 Ålder och att runda Cap Horn gav status

En sjömans status avgjordes i hög grad av hur mycket han hade seglat, upplevt och individens ålder. Det fanns en mentalitet att man skulle respektera de äldre och i källorna märks det tydligt att det fanns en stor respekt för skepparen och för de äldre. David Papp antyder att ju äldre man var inom sjömansyrket ju mera erfarenhet ansågs sjömannen ha av yrket som resulterade till status bland manskapet.¹⁰¹ W. Aubert menar att sjömännen åkte till sjöss för att skapa en identitet.¹⁰² Kåhre menar att det ofta sades att man kunde betrakta sig som en erfaren sjöman först då man hade rundat Kap Horn sju gånger och besökt vissa beryktade hamnar, helst skulle man dessutom ha varit med om ett antal skeppsbrott.¹⁰³ Kort sagt så skulle en sjöman ha rundat Kap Horn minst en gång innan det gav en slags status och ju flera gånger en sjöman hade gjort det desto mera erfarenhet hade han inom sjömansyrket, som gav hög status bland manskapet.

3 februari. Man kände då lite osäker ty första gången vi skulle äta ombord och då hade vi brödet upphängt i en brödkorg ovanom skansbordet och då jag skulle taga bröd till maten ty det var jag van hemifrån då röt en matros åt mig som seglat i Suomen Joutsen att jag skulle vänta att taga bröd för de äldre skulle taga först, som man blev både rädd och fundersam hur det skulle gå för mig men det gick bra i fortsättningen.¹⁰⁴

Här kan man se att de äldre visar sin makt och de visar att de yngre skall respektera de äldre. På så sätt har de äldre en färdig och på förhand bestämd status bland manskapet på grund av deras ålder. Detta visar också att sjömannen inte skall ta någonting för givet utan på fartyget gällde det nya normer och regler än vad som han själv hade blivit uppfostrad med

”16 mars... äntligen har jag rundat Kap Horn, nu kanske de tar mig som en riktig sjöman”¹⁰⁵
Detta beskriver att det var ett mål som sjöman att ha segla runt kap horn samtidigt visar det att de uppfyller det sjömansidealet. Han skriver även på grund av att han hade rundat Kap Horn blev han accepterad som sjöman vilket måste ha gett status.

¹⁰¹ D. Papp 1988, s. 84

¹⁰² W. Aubert, 1968, s. 67

¹⁰³ Kåhre & Kåhre 1988, s. 356

¹⁰⁴ Landskapsarkivet, 1913:9-17, ”Sjömansminnen”

¹⁰⁵ Landskapsarkivet, 1913:1-5, ”Sjömansminnen”

21 mars ... Detta att runda Kap Horn är en högtidsstund för varje sjöman. Mången sjöman och mångt segelfartyg har gått i kvav här. Visst känner man sig aningen stolt över att redan för andra gången ha rundat Kap Horn och efter något år finns det säkert anledning att kalla sig en riktig sjöman.¹⁰⁶

Ur detta utdrag kan man se att det gav status att ha seglat runt Kap Horn eftersom det påpekar att det uppfyller sjömansidealet. Att ha rundat Kap Horn gav inte bara status hos besättningen utan det var även prestigefullt hos individen. Detta var ett mål hos varje åländsk sjöman att runda Kap Horn för att kunna berätta historier när det väl kom hem.

3.2.3 Gott sprithuvud

Fram till 1930- talet kunde hela manskapet dricka när de var ombord därefter intogs alla alkoholhaltiga drycker i land under hamsvistelsen. Ibland vid högtider kunde kaptenen bjuda på en ”sup” eller om besättningen har varit med om ett riktigt oväder. W. Aubert menar det också kunde ett slags mandomsprov att dricka stora mängder redan vid sin första resa. Kunde han det var det lättare för honom att komma in i gemenskapen och förstås visa att man var ett sjömansmaterial.¹⁰⁷ Jag skall nu se om källmaterialet visar att gott sprit huvud gav status

”1 mars... Karl Anton var ordentligt på lyran i natt. Vi var åtta man som halade honom ombord från jiggan med hjälp av rep. Han hade inte ens byxor på sig. Han hade väl glömt dem i land.”¹⁰⁸ Här har uppenbarligen Karl Anton inte varit ombord och har druckit stora mängder alkohol. Hans kamrater var vänliga nog att hjälpa honom ombord, dels att vara lojal mot sin kamrat och för att de ansåg att han var en av gruppen men det indikerar igenting att det gav status utan mera att han har druckit mycket och kanske att tanken fanns hos manskapet att ”han där kan dricka mycket alkohol”.

Vilket kan möjligtvis gett status. W. Aubert menar att dricka sig rejält berusad vid hamsvistelsen var också ett sätt att komma bort från verkligheten eftersom dagarna ombord på fartyget ofta kunde bli intensiva och monotona.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Landskapsarkivet, 1913:9-17, ”Sjömansminnen”

¹⁰⁷ W. Aubert, 1968, s. 86

¹⁰⁸ Landskapsarkivet, 1923:10-17, ”Sjömansminnen”

¹⁰⁹ W. Aubert, 1968, s. 113

”2 mars ... Först upp ur sängen var Karl Anton och inte märkte det på honom att han hade varit på lyran förra natten. Han jobbade på som ingenting hade hänt.”¹¹⁰ Sjömannen Karl Anton får en slags status hos besättningen eftersom han kvällen före varit rejält berusad och kommer upp på arbete följande dag som att ingenting hade hänt. För att visa att alkoholen inte skulle hindra honom att arbete följande dag, som rimligtvis borde gett status åt honom. Han måste även ha haft en väldigt hög arbetsmoral och så kanske han hade dåligt samvete för att hans kamrater hade hjälpt honom ombord kvällen före, om han kom ihåg det.

”23 mars ... Att kunna dricka mycket visar bara att man är en riktig sjöman.”¹¹¹

Detta utdrag visar att det fanns en mentalitet att en riktig sjöman skulle kunna dricka mycket alkohol. Kunde sjömannen dricka mycket alkohol uppfyllde han sjömansidealet som gav status bland besättningen och ett sätt att komma in i gemenskapen i besättningen.

”24 oktober...Oskar var så berusad när vi skulle arbeta att skepparn skickade tillbaka honom till kojs. Enligt andren hade skepparn sagt att sjömän som kommer på jobb onyktra har ingenting på sjön att göra.”¹¹² Det man kan tolka med detta är att här uppkom ingen status på grund av ”gott sprithuvud” tvärtom skeparen såg snarare ned på Oskar eftersom han inte var kapabel att arbeta. Det framgår inte från källan vad som hände med Oskar förutom att han hamna tillbaka till kojs. Troligtvis blev han bestraffad av något slag, men det är min egen tolkning av tidigare källmaterialet. Oskar fick uppenbarligen ingen status bland varken besättningen eller befäl.

”2 april... Efter ovädret fick vi alla en konjaksup, även jag tackade och tog emot.”¹¹³

Att få en sup av kaptenen efter ett hårt oväder var inte ovanligt menar Weibust. Han menar att kapten bjöd för att bland annat ge belöning åt manskapet för ett bra jobb och dels för att visa att han hade högre makt än någon annan ombord och därför visa att det var bara han som hade tillgång till spritskåpet.¹¹⁴ Överlag kan man tolka detta dagboks utdrag att om sjömannen inte

¹¹⁰ Landskapsarkivet, 1913:1-5, ”Sjömansminnen”

¹¹¹ Landskapsarkivet, 1913:9-17, ”Sjömansminnen”

¹¹² Landskapsarkivet, 1923:1-9, ”Sjömansminnen”

¹¹³ Landskapsarkivet, 1913:1-5, ”Sjömansminnen”

¹¹⁴ K. Weibust 1969, s 115

skulle ha tagit en sup, hur skulle manskapets syn var på honom då. Skulle de ha ansett honom som en mindre värdig sjöman för att han tackade nej. Troligtvis i detta fall skulle man leva upp till sjömansidealet och var mer eller mindre tvungen att ta en sup. Detta tyder på att för att visa att man var en riktig sjöman och leva upp till sjömansidealet skulle man kunna dricka. Detta gav status inom manskapet. Att man fick sig några glas konjak när man kom ombord kunde fungera som ett inträdesprov till sjömanlivet. Klarade man av att dricka stora mängder alkohol gav det som sjöman status och man bevisade för manskapet att man var en riktig sjöman.

3.2.2 Fysisk stark och modig

Även fysisk styrka gav ibland ovanlig auktoritet åt en vanlig lättmatros. Kåhre skriver att den som fick stryk, men kunde ge tillbaka erhöi115 genast större respekt bland skeppsskamraterna. Den som inte var hårda nog som sjöman kunde ibland få lida på så sätt att antingen få stryk eller göra extra tunga arbeten.¹¹⁶ Ofta blev den fysiskt starke den som blev manskapets informella ledare. En bråkstake till sjöman nonchalerades, men en riktig sjöman använde fysiskt våld för sina rättigheter och då hans ära kränktes.¹¹⁷

”7 september Karl har jävvlats med mig hela dan, skulle han inte vara så grov skulle jag ha lagt till ett slag mot honom.”¹¹⁸ Här har Karl som det berättas om, skapat en slags status att han är fysisk stark och manskapet vågade inte göra motstånd. Han har en status bland manskapet som indikerar på att han är fysisk stark och att han har en stor respekt bland dem.

”6 september: ”Är redan bra i halsen, så framtiden se ganska ljus ut, bortsett ett par f-iga typer. Men vad gör väl det, jag har ju mina knytnävar och så puukon¹¹⁹.”¹²⁰ Detta visar att personen inte är vek på att slåss utan han är hård, en aning aggressiv och på nått sätt lite skrytsam över att han har en kniv och sina knytnävar. Detta skriver han i dagboken men det framkommer inte om

¹¹⁵ Kåhre & Kåhre 1988, s. 359

¹¹⁶ W. Aubert 1968, s 223-225

¹¹⁷ K. Weibust 1969, s 187

¹¹⁸ Landskapsarkivet, 1913:1-5, ”Sjömansminnen”

¹¹⁹ ”Puukon” betyder kniv på finska

¹²⁰ Landskapsarkivet, 1923:10- 17, ”Sjömansminnen”

han framhäver detta för besättningen. Troligtvis har han sagt det till någon av sina kamrater för att visa för dem att han inte är vek, allt för att visa för manskapet att han lever upp till sjömansidealet och för att skapa status att han kan vara fysisk stark när han vill och måst.

Gällande mod skulle en sjöman vara modig att göra saker som var förbjudet som till exempelvis, att stjäla mat. David Papp menar att det ansågs helt förkastligt att stjäla av sina kamrater medan att stjäla från befälet eller att försöka stjäla från proviantförrådet inte var ett lika allvarligt brott.¹²¹ Han menar att sjömannen kunde få större inflytande bland besättningen om man var modig, som till exempel stjäla mat från förrådet.

”11 februari... Jag snodde ett par burkar konserver och fyra hönsägg hit till skansen. Jag har lite ont samvete, men inte kan de ju bäras tillbaka heller. Jag måste ju visa för de andra att jag också kan”¹²² I detta utdrag kan man se att sjömannen inte ville vara sämre än de andra, dels för att visa sig modig och dels för att upprätthålla en viss status bland besättningen. Dock kan man tolka att hans moral spelar in eftersom han känner att det inte är rätt att stjäla.

”27 september: Pojkarna hade lyckats knycka en pyts med sötvatten någonstans ifrån, jag tyckte inte om tilltaget för det decimerade ju vårt vattenförråd, men vad gör man när tjuvarna var våra båda äldsta matroser”¹²³

Att ålder gav status är uppenbart och att man inte vågade sätta sig emot de äldre, men att sjömannen inte tyckte om att det hade stulits, gör att man **kan se att han inte följer sjömansmoralen**. Istället tror jag att dem såg det som en manlighets faktor eller en slags tävlingsfaktor inom gruppen, att inte visa sig sämre än någon annan.

” 3 februari ... stjäla lime-jucie, tropikernas saftkoncentrat , ur förrådet. Den officiella ransonen var mer än tillräcklig, men ingenting smakar så bra som stulen vara...”¹²⁴

¹²¹ D. Papp 1988, s. 213

¹²² Landskapsarkivet, 1913:1-5, ”Sjömansminnen”

¹²³ Landskapsarkivet, 1913:9-17, ”Sjömansminnen”

¹²⁴ Landskapsarkivet, 1913:9-17, ”Sjömansminnen”

Jag tolkar det som att stjäla någonting var att visa sig modig och inte vek. Vilket kunde ge en slags status bland besättningen, men det framkommer inte i citatet om han erhållit någon status för att han hade stulit. Däremot kan man tänka sig att han skulle ha erhållit status om han skulle ha delat med sig av ransonen som han hade stulit.

Enligt tidigare forskning visar att vara modig inom sjömansyrket var att kunna till exempel ta sig upp i riggen när det var hård storm. Medan något sådant mod har jag tyvärr inte hittat i mitt källmaterial. Utan mera att våga vara modiga var att bryta på reglerna som fanns på fartygen. Det kunde troligtvis upprätthålla status inom besättningen eftersom man inte ville visa sig sämre än sina kamrater.

4 Sammanfattning

Syftet med detta arbete vara upptäcka hur livet var på sjön på de åländska fartygen under mellan åren 1900- 1945. Det andra syftet var att utifrån hieratiska sjömanslivet få fram vad som gav status på de åländska fartygen. Resultatet visar att för att få de åländska fartygen gällde det att individen skulle uppfylla sjömansidealet. Sjömansidealet var bland annat att sjömannen skulle vara modig, fysisk stark och ha erfarenhet. Status kunde sjömannen få inom två kategorier, inom arbetet och inom det sociala. De faktorer som gav status inom arbetet var att arbetsam, kunnig, fysiskt stark, modig, beslutsam, erfaren, hård. Det som gav status inom det social var att sjömannen skulle vara ärlig, tystlåten, rättsam, pålitlig, hård, humoristisk, gott sprithuvud, fysiskt stark, erfaren, försynt. Det räckte inte för sjömannen att ha bara en statusfaktor inom arbetet respektive sociala. Utan det gällde att ha en kombination av flera statusfaktorer för att kunna få en viss status inom den åländska sjömanskulturen. Till exempel att få status inom det sociala var faktorer som fysisk stark, gott sprithuvud och humoristisk var en stark kombination för att få en hög status bland manskapet.

Segelfartygssamhället var uppbyggt enligt en ytterst hierarkisk modell, med ”första resans gossar” jungmännen lägst nere och kaptenen (befälhavaren), högst uppe på rangskalan. Däremellan befann sig övrigt manskap (underbefäl eller befäl).

Maktstrukturen ombord på segelfartyg var enkel och okomplicerad: ju högre upp i hierarkin desto större makt, men helt uppenbart var det inte. Personligen tror jag inte att det var lätt *med*, men jag kan tänka mig att andra upplevelser, äventyret och gemenskapen bland resterande manskap övervägde det hieratiska systemet. Sedan måste man också komma ihåg att Åland var ett litet samhälle, tillgång till arbete var liten och bland de få alternativen till arbete så låg sjömanslivet högt rankat i det åländska samhället. Så för många var enda alternativet för att överleva var att mönstra på ett segelfartyg och redan som 15 åring var ingen ovanlighet.

Detta var för många ett sätt att skapa deras egna identitet. Johansson och Miegel framhåller att ungdomsåren är speciellt intressanta i detta avseende, då man förväntas visa ett oberoende gentemot föräldrarna och andra vuxna. Just brytpunkten mellan ungdoms- och vuxenlivet sammanfaller också vanligen med inträdet i arbetslivet. Att leva upp till sjömansidealet och erhålla en viss status på fartygen var ett sätt att skaffa sig en identitet. Det man kan fråga sig att när individen hade skaffat sig en identitet och kom hem till torra land, ändrades deras roll och personlighet eller lyckades de hålla kvar den identitet som de skaffat på fartygen?

Generellt sätt är det svårt att säga att dessa statusfaktorer gäller för alla åländska fartyg eller för sjömän som seglade under åren 1900-1945. Dock tycker jag att resultatet visar en bild hur en statusfaktor uppkom. För att få ett starkare resultat borde flera åländska dagböcker ha undersökts och möjligtvis flera undersökningar skulle ha tagits till beaktande. Det har inte varit lätt att hitta undersökningar gällande vad som gav status på åländska fartyg vilket har varit vagt. Detta har gjort att jag inte har kunnat jämföra med andra studier vilket skulle ha gjort arbetet mycket intressantare för min egen del.

Livet till sjöss var ofta hårt, men inte lika mångtydligt som på land. På många punkter var det ett enkelt och sorglöst liv. Fast det måste ha varit en upplevelse att se allt som sjömännen fick uppleva och inte bry sig om några problem än sina egna.

5. Avslutande diskussion

Strävan till att arbeta ute i havs fanns tydligt hos den åländska befolkningen. För att man sa att unga män åkte ut till havs men kom hem som riktiga män. Många visste att arbeta på sjön var speciellt, att det var en egen kultur i sig. Hade man ingenting om sjömansmentaliteten fick man snabbt lära sig den. Dels för att fartygssamhället var av hierarkisk modell och att det var socialt och fysisk krävande för individen. Eftersom man var en lång tid med samma grupp ville man inte bli utanför gruppen. På så sätt tror jag att sjömansidealet skapats. Inom arbetet på fartyget skulle en sjöman ha en hög arbetsmoral det vill säga arbeta fastän han var sjuk eller skadad, villig att arbeta trots svåra väderförhållanden. Sedan att man hade ordning i sitt arbete och att man var skicklig kunnig i det man gjorde. Detta uppskattades av både befälet och speciellt hos besättningen. För att det visade att man var villig att arbeta. För att som sjöman ville man inte ha ett dåligt rykte om sig gällande arbete, dels för kommande arbete inom andra fartyg och stämpeln som en ”latmask”. På så sätt kan man säga som Johansson & Miegel menar att sjömannen skapar en identitet.

Likaså skapar sjömannen en egen identitet inom det sociala fartygssamhället. Där det inom denna kategori gav status att vara fysisk stark, kunna dricka mycket alkohol och ha erfarenhet. Med erfarenhet menas att sjömannen skulle ha rundat Kap Horn och helst upplevt mycket under sin sjömanskarriär.

Många av källorna ger inte direkt konkreta exempel på om det gav status eller inte i olika situationer. Detta gör att man får tolka vad som sannolikt hände och om händelsen kunde ge status eller inte. Vilket gör att jag kan uppfatta och tolka källan helt annorlunda än vad någon annan, som i så fall skulle kunna ge ett missvisande resultat. Dock har jag försökt att hitta och visa från källorna så konkreta exempel på vad som kunde ge status som möjligt.

6. Käll- och litteraturförteckning

Aubert, V, *Det dolda samhället*. Stockholm. 1968

Coleman, J.C. & Hammen, C.L, *Contemporary Psychology and Effective Behavior*.
Glenview, Illinois. 1974

Greenhill, B & Hackman, J, *The Grain Races: The baltic background*. London. 1986

Karlsson, E, *Mother Sea*. London. 1964

Kårhe, G & Kåhre, K, *Den åländska segelsjöfartens historia*. Mariehamn. 1988

Jaques, E. *The Changing Culture of a Factory*. London. 1951

Johansson, T & Miegel, F, *Do the right thing - Lifestyle and identity in contemporary youth culture*. Stockholm. 1992.

Goffman, E, *Jaget och maskerna. En studie i vardagslivets dramatik*. Stockholm. 1988

Magnér, B. & Magnér, H, *Medveten människa. En metod att utforska förhållandet mellan individ och samhälle*. Stockholm. 1976

Papp, D, Sjöfolk i Vårdö under 1800-talets senare hälft och 1900-talets början. *Historisk Tidskrift för Finland* 3. 1988

Pennington. D.C, *The social psychology of behavior in small groups*. Hove, East sussex. 2002

Svedberg, L, *Gruppsykologi*. Lund. 2003

Stogdill, R.M, *Individual Behavior and Group Achievement: a theory : the experimental evidence*. New York. 1959

Weibust, K, *Deep sea sailors: A study in Maritime ethnology*. Diss. Stockholm. 1969

Otryckta Källor

Landskapsarkivet, 1923:10-17, "Sjömansminnen"

Landskapsarkivet, 1913:1-5, "Sjömansminnen"

Landskapsarkivet, 1913:9-17, "Sjömansminnen"

BILAGA 1

Besättningen storlek varierade efter skutornas läsetal. Förutom befälhavaren hade de olika fartygstyperna regelmässigt följande antal man ombord av olika kategorier. För jämförelse har också småskutorna medtagits. De dagböcker som undersöks i arbetet förekommit på fartygstyperna, Bark och Skonarskepp.

Tabell 1.

Bark	10-12 man	117- 290 läster
Skonarskepp	7-12 man	114- 197 läster
Brigg	6-11 man	87- 179 läster
Skonare	4-9 man	63- 147 läster
Galeas	2-5 man	10- 93 läster
Jakt	1-3 man	8- 23 läster