

HISTORISK TIDSKRIFT
(Sweden)

134:3 • 2014

Lönade det sig att gå till sjöss?

Arbetarnas löner till sjöss och på land i
1800-talets Sverige och Finland

JARI OJALA *Jyväskylä universitet, Finland*
PIRITA FRIGREN *Jyväskylä universitet, Finland*
JARI ELORANTA *Appalachian State University, USA*

I den här artikeln behandlas sjömännens löner på svenska och finländska handelsfartyg från mitten av 1700-talet till början av 1900-talet. Vi jämför sjömännens reallöner med andra arbetares, dels i hemlandet, dels i metropolerna London och Amsterdam. Det visar sig att det under den period som brukar betecknas som den första globaliseringsperioden lönade sig att gå till sjöss i jämförelse med att ta anställning på land. Däremot konvergerade lönerna inte i någon högre grad med de löner som betalades ut i hemlandet och utomlands, vilket ger ett nytt perspektiv på diskussionen om konvergering i fråga om löner och priser.

Inledning

I tidigare forskning har man i allmänhet ansett att den första perioden av ekonomisk globalisering inföll mellan första hälften av 1800-talet och första världskriget.¹ Som utmärkande för globaliseringen har man betraktat en likriktning, konvergering, mellan löner och priser. Om prisnivå och löner närmade sig varandra i olika områden har detta alltså tol-

Artikeln har granskats av två externa lektörer enligt modellen double blind peer review.

1. Vi tackar Jennica Thylin-Klaus för översättning.

Ph.D. Jari Eloranta är professor i jämförande ekonomisk historia och företagshistoria vid Appalachian State University i USA. Han har publicerat ett flertal artiklar om statliga och militära utgifter, utvecklingen av den internationella handeln samt Finlands ekonomiska utveckling över tid.

E-post: elorantaj@appstate.edu

Fil.mag. Pirita Frigrén är doktorand vid Jyväskylä universitet. Hennes avhandling behandlar sjömansbefolkningens, särskilt sjömanshustrurnas, ställning och utkomst i en finländsk hamnstad på 1800-talet.

E-post: pirita.frigren@ju.fi

Fil.dr Jari Ojala är professor i jämförande företagshistoria vid Jyväskylä universitet. Han är specialiserad på sjöfart och affärsverksamhet.

E-post: jari.ojala@ju.fi

kats som ett tecken på ekonomisk konvergering, och som en följd av den som globalisering. I olika undersökningar har man antagit att löner och priser på varor på olika håll i världen anpassade sig efter de krav som den internationella handeln ställde.² Forskarna har producerat lönestatistik för olika europeiska städer från medeltiden till 1900-talet.³ Löner enligt gängse pris har omvandlats till fasta priser med hjälp av olika index och priskorger,⁴ och på så vis har man fått fram jämförbar lönestatistik för långa perioder och för ett flertal länder.⁵ Resultaten tyder på åtminstone en viss grad av löne- och priskonvergens, även om forskarna är oense om globaliseringens inverkan på handeln mellan kontinenterna och på skillnaderna i levnadsnivå mellan olika områden i världen.⁶

Inom den tidigare sjöhistoriska forskningen har man i vad konvergeringen beträffar närmast fokuserat på de löner som i olika länder betalades ut till sjömännen.⁷ I den här undersökningen studerar vi konvergeringen genom att jämföra sjömännens löner med de löner som betalades ut till arbetare på land. Samtidigt kan vi besvara en ur ett sjöhistoriskt perspektiv intressant fråga, nämligen: lönade det sig på 1800-talet att ta hyra på ett svenskt eller ett finländskt fartyg, eller kunde man kanske tjäna bättre på land? Som jämförelseobjekt fungerar de löner som betalades ut till arbetare både i Sverige och utomlands.

2. Robert C. Allen, "The Great Divergence in European Wages and Prices from the Middle Ages to the First World War", *Explorations in Economic History* 38:4 (2001) s. 411–447; Jeffrey G. Williamson, "Globalization, Convergence, and History", *The Journal of Economic History* 56:2 (1996) s. 277–306; Peter M. Solar, "Opening to the East: Shipping between Europe and Asia, 1770–1830", *The Journal of Economic History* 73:3 (2013) s. 625–661.

3. Allen (2001); Stephen Broadberry & Bishnupriya Gupta, "The Early Modern Great Divergence: Wages, Prices and Economic Development in Europe and Asia, 1500–1800", *Economic History Review* 59:1 (2006) s. 2–31; Gregory Clark, "The Condition of the Working Class in England, 1209–2004", *Journal of Political Economy* 113:6 (2005) s. 1307–1340; Jan Luiten van Zanden, "Wages and the Standard of Living in Europe, 1500–1800", *European Review of Economic History* 3:2 (1999) s. 175–197.

4. Rodney Edvinsson, Tor Jacobson & Daniel Waldenström (red.), *Historical Monetary and Financial Statistics for Sweden: Exchange Rates, Prices, and Wages, 1277–2008* (Stockholm 2011); Johan Söderberg, "Long-term Trends in Real Wages of Labourers" i Edvinsson, Jacobson & Waldenström (red.) (2011) s. 453–478.

5. Allen (2001).

6. Allen (2001); Broadberry & Gupta (2006).

7. Lewis R. Fischer & Helge W. Nordvik, "Sail in the Baltic, 1863–1900: The Case of Maritime Wages", i *The Baltic as a Trade Road: Timber Trade in the Baltic area, Competition between Steam and Sails* (Kotka 1989) s. 225–254; Paul C. van Royen, "The 'National' Maritime Labour Market: Looking for Common Characteristics", i Paul C. van Royen, Jaap R. Bruijn & Jan Lucassen (red.), *"Those Emblems of Hell"? European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570–1870* (St. John's 1997) s. 1–9.

Sjömännens löneutveckling är av särskilt intresse eftersom sjömännens redan under tidigmodern tid utgjorde en internationell arbetsmarknad, där det åtminstone i teorin borde ha skett en konvergering av lönerna.⁸ Att sjöarbetsmarknaden var internationell gällde i högsta grad de nordiska länderna. Skandinaverna, främst svenskar och norrmän, var den största enskilda gruppen utlänningar som i början av nya tiden arbetade inom den nederländska handelsflottan. Enligt de beräkningar som gjorts av Jelle van Lottum utgjorde de under perioden 1500–1800 mer än 23 procent av alla utländska sjömän.⁹ På motsvarande sätt arbetade under perioden 1863–1913 sammanlagt 5 600 finländska sjömän på kanadensiska fartyg.¹⁰ Att till exempel sjömän ofta rymde från just nordiska fartyg skulle emellertid tyda på att det inte skett en konvergering av lönerna: när sjömännen befann sig i utländska hamnar valde de att rymma framför allt för att försöka få bättre betalt.¹¹ På basis av tidigare undersökningar var engelska, tyska och nordamerikanska sjömäns löner klart högre än vad som betalades på svenska och finländska fartyg på 1800-talet.¹² En direkt jämförelse mellan de löner som betalades till sjömän i olika länder blir i viss mån haltande, eftersom man då inte beaktar skillnaderna mellan levnadskostnaderna i Norden och i de europeiska städerna. I en jämförelse måste man också beakta sjöarbetets karaktär: då det gällde de korta seglatserna på Östersjön fanns det bara arbetsmöjligheter på sommaren, medan man för långfärder kunde bli städslad till och med för flera år.

Att det inom sjöarbetet fanns olika försörjningsmöjligheter, av vilka vissa var mer regelbundna och andra mer tillfälliga, väcker frågan om vad som egentligen gjorde att sjöarbetet framstod som lockande. Frågan

8. Fischer & Nordvik (1989).

9. Jelle van Lottum, *Across the North Sea: The impact of the Dutch Republic on International Labor Migration, c. 1550–1850* (Amsterdam 2007).

10. Lewis R. Fischer & Helge W. Nordvik, "Finländare i den kanadensiska handelsflottan 1863–1913", *Historisk tidskrift för Finland* 73:3 (1988) s. 377.

11. Lewis R. Fischer, "A Dereliction of Duty: The Problem of Desertion on Nineteenth Century Sailing Vessels", i Rosemary Ommer & Gerald Panting (red.), *Working Men who Got Wet* (St. John's 1980) s. 53–70; Charles Kindleberger, *Mariners and Markets* (New York & London 1992); Fischer and Nordvik (1988); Jari Ojala, Jaakko Pehkonen & Jari Eloranta, "Desertions in Nineteenth-century Shipping: Modelling Quit Behaviour", *European Review of Economic History* 17:1 (2013) s. 122–140.

12. Fischer (1980); Yrjö Kaukiainen, *Sailing into Twilight. Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution, 1860–1914* (Helsingfors 1991); Yrjö Kaukiainen, "Finnish Sailors, 1750–1870"; Michael North, "German Sailors, 1650–1900", bäge i van Royen, Bruijn & Lucassen (red.) (1997) s. 211–232 resp. 253–266.

är i hög grad knuten till huruvida det fanns konkurrerande alternativ på land. Brist på övriga arbetstillfällen som *push*-faktor när det gäller sjöarbetet och å andra sidan sjömännens löner som *pull*-faktor kan ha varit samtidigt fenomen. Dessutom borde man i forskningen bättre beakta de naturaförmåner som var knutna till avlöningen av sjömän. Trots att det är nästan omöjligt att beräkna penningvärdet av naturaförmånerna, kunde de i hög grad bidra till huruvida branschen framstod som lockande eller inte. Av den här anledningen gör vi först en kvantitativ analys av löneutvecklingen, och därefter strävar vi efter att med hjälp av exempel visa att de faktorer som var knutna till avlöningen var mer komplicerade än vad som framgår av förenklade numeriska data om löneutvecklingen.

I föreliggande artikel hävdar vi att det i Sverige och Finland var lönsamt att ta arbete som sjöman när man jämför sjömännens löner med de löner som betalades på land framför allt under perioden från 1830-talet till 1880-talet, då rederiverksamhetens lönsamhet nådde aldrig tidigare skådade nivåer på bägge sidor om Bottniska viken. I vår undersökning visar vi att det också skedde en internationell lönekonvergering mellan Sverige och i det här fallet jämförelseobjekten Nederländerna och Storbritannien, men under vissa perioder växte skillnaderna mellan lönerna till sjöss och på land, även om ökningen var tillfällig. I undersökningen tar vi därmed ställning till en av de just nu mest centrala frågorna inom ekonomisk historia, nämligen världsekonomin konvergering under den första globaliseringsperioden. Som ett nytt perspektiv vid sidan om att jämföra sjömännens löner väljer vi i artikeln att jämföra de reallöner som betalades till svenska och finländska sjömän och till inhemska utbildade arbetare samt till industriarbetare i de europeiska storstäderna London och Amsterdam. Jämförelsen gör det möjligt att placera in den nordiska sjöarbetskraften i en internationell kontext. Sjöfarten var och är fortfarande internationell till sin karaktär, och även de nordiska sjömännen var en del av de internationella arbetsmarknaderna – trots att det fanns olika begränsningar.

I avsnitt två presenterar vi det sjömanshusmaterial vi använt oss av. I avsnitt tre gör vi en kvantitativ analys av sjömännens löner och jämför dem med de löner som betalades på land. I avsnitt fyra presenterar vi mer i detalj sjömansgruppens struktur och de faktorer som inverkar på avlöningen. I avsnitt fem undersöker vi mer ingående avlöningsprinciperna för sjömän samt sjömanshusinstitutionens betydelse å ena sidan

som stöd för sjömännen, å andra sidan som begränsare av verksamheten. Slutsatserna sammanfattas i avsnitt sex.

Sjömanshusen som material och undersökningsobjekt

Den kvantitativa undersökningen baserar sig på sjömanshusens löneuppgifter. För svensk del finns uppgifterna samlade i den användbara databasen Arkion.¹³ Med stöd av instruktionen för sjömanshus från den 30 mars 1748 inrättades ett sjömanshus som omfattade hela riket i Stockholm, där det redan på 1720-talet hade funnits en så kallad sjömanslåda. Under 1700-talet grundades sjömanshus i städer med stapelrätt.

I databasen Arkion ingår totalt ungefär 650 000 mönstringar från mitten av 1700-talet till första delen av 1900-talet. Databasen innehåller detaljerade mönstringsuppgifter från nio svenska städer och en finländsk stad.¹⁴ I det material som grundar sig på sjömännens mönstringar ingår rikligt med uppgifter om varje mönstrad, såsom ålder, civilstånd, lön, vakans samt information om resan och om det fartyg som personen i fråga fick hyra på. Sjömanshusets material ger en relativt tillförlitlig bild av avlöningen av sjömän, deras karriärsutveckling samt till exempel rymningar eller dödsfall under resan. Däremot får man ingen särskilt detaljerad bild av var sjömännen seglade under sitt yrkesliv.

I den här undersökningen har materialet i viss mån begränsats, till exempel genom att vi enbart koncentrerar oss på några städer och några centrala yrkesgrupper. Därför har vi i den här artikeln använt oss av både hela materialet samt en mer noggrant grupperad deldatabas, som innehåller tillräckligt med uppgifter om sjömännens löner och yrkesbeteckningar. I denna deldatabas ingår 359 971 fall från fem svenska städer.¹⁵

Databasen Arkion grundar sig exakt på de uppgifter som sjömanshusens arkiv erbjuder (för en diskussion om sjömanshusen, se avsnitt 4). Ifall det i arkivmaterialet har funnits brister eller inexaktheter, syns

13. Tillgänglig via svenska Riksarkivets hemsida på Internet, <<http://riksarkivet.se>> (5/5 2014). Vi vill tacka Riksarkivet för att vi fått tillgång till databasens rådata, vilket har gjort det möjligt för oss att bearbeta materialet till ett analyserbart format.

14. Gävle, Hudiksvall, Härnösand, Karlskrona, Söderhamn, Visby, Västervik, Oskarshamn, Örnsköldsvik samt Gamlakarleby i Finland.

15. Gävle, Hudiksvall, Härnösund, Karlskrona, Söderhamn, och Visby. Ur det mer avgränsade materialet valde vi ut fall där det finns tillräckligt med uppgifter om penninglön, yrke, myntenhet, typ av fartyg, männens ålder och fartygets dräktighet. Uppenbara skrivfel gallrades ut. I analysen beaktades endast månatliga löner, inte strödda dagslöner eller städslingar för hela sommaren.

det även i databasen. Till viss del har vi varit tvungna att precisera uppgifterna i Arkion, för att kunna jämföra dem med varandra. Detta preciseringsarbete har underlättats av att vi parallellt även har använt oss av sjömanshusens ursprungliga material – på så vis har vi fått en god uppfattning om materialets begränsningar. I Riksarkivets Arkion-databas finns till exempel mer än tusen yrkesbeteckningar. Därför har vi klassificerat beteckningarna på nytt och grupperat dem på ett lämpligt sätt samt bland annat förenhetligat de myntenheter som förekommer i databasen; i praktiken har vi alltså under det mångåriga forskningsprojektet delvis byggt upp databasen på nytt.

Databasen Arkion är någorlunda täckande vad beträffar sjömansanställningarna från de städer som ingår i den. De mest betydande bristerna utgörs framför allt av den tidsmässiga täckningen, varför man måste förhålla sig försiktigt framför allt till den bild som databasen ger av utvecklingen kring sekelskiftet 1800, eftersom det finns relativt få fall från denna tid. Från slutet av 1700-talet finns det ungefär 60–100 fall per år, från första hälften av 1800-talet 120–200, från senare hälften av 1800-talet 300–600 och från första hälften av 1900-talet 400–600 fall per år. En annan brist är att mönstringsuppgifterna från de två viktigaste svenska sjöfartsstäderna – Stockholm och Göteborg – saknas i databasen. Handelsfartygen från de städer som ingår i undersökningen utgjorde till exempel åren 1866–1870 sammanlagt 16 procent av hela landets handelsfartyg inom utrikessjöfarten och 22 procent av dräktigheten, medan de sammantagna andelarna för Stockholm och Göteborg av antalet även de var 16 procent samt 26 procent av dräktigheten.¹⁶ I Stockholm och Göteborg fanns det alltså en aning större fartyg än i de undersökta städerna. Materialet från Stockholm och Göteborg skulle öka de större oceanfartygens andel; på dem var lönevariationen antagligen större, i och med att det fanns å ena sidan relativt sett fler sjömän från de lägre löneklasserna men å andra sidan mer erfaret befäl med högre löner. Vad den kvantitativa analysen beträffar har dessa brister emellertid inte någon stor betydelse, eftersom antalet studerade fall är jämförelsevis stort. Dessutom måste man notera att materialet också omfattar den handelsflotta som användes i inrikes trafik, vilket gör att jämförelsen med lönerna på land blir ändamålsenlig.

16. Sveriges officiella statistik, *Utrikes Handel och Sjöfart, Commerce Collegii, underdåniga berättelse för år 1870* (Stockholm 1871).

I undersökningen är sjömanshuset både en central källa och ett undersökningsobjekt. En av de viktiga aspekterna är sjömanshusets roll som reglerande institution på de svenska och finländska sjöarbetsmarknaderna. Med hjälp av några exempel belyser vi hurdana yrkesbanor som dolde sig bakom de tiotusentals rekryteringarna. I avsnitten 3 och 4 lyfter vi fram personer, för vilka arbetet till sjöss på ett eller annat vis framstod som ett lönsamt alternativ. Vi hoppas att dessa exempel ska bidra till att skapa en bättre förståelse för hur sjömännens verklighet såg ut i 1800-talets Norden. Det material som används i fallstudierna har huvudsakligen samlats in ur arkivkällor från finländska sjöfartsstäder.

Lönerna på land och till sjöss: en kvantitativ analys

Det var inte nödvändigtvis bara tvång eller äventyrlusta som gjorde att man sökte sig till det tunga arbetet som sjöman. Det var en beaktansvärd utkomstmöjlighet och den bästa bland ett begränsat antal möjligheter. Ibland var det också det enda alternativet. Den ökade produktiviteten inom jordbruket frigjorde arbetskraft som den växande industrin ännu inte ensam förmådde anställa.¹⁷ Den expanderande nordiska fraktseglationen drog nytta av de låga lönerna och av att den rörliga arbetskraften på landsbygden och i städerna inte hade några egentliga utkomstmöjligheter varken på land eller till sjöss. Den finländska och svenska sjöfartens guldålder i mitten av 1800-talet bidrog till att dämpa emigrationen genom att sjöfarten erbjöd arbetstillfällen för överskottsbefolkningen – även om man kunde ta hyra som sjöman och sedan rymma för att på så vis bli emigrant.¹⁸

Trots sin internationella karaktär fungerade inte sjöarbetsmarknaderna separat från de lokala arbetsmarknaderna i sjömännens hemländer. Yrjö Kaukiainen har i sin forskning visat att de finländska sjömännen fick mer betalt än man gjorde inom andra lönearbetsyrken under 1860–1880-talen.¹⁹ Kai Hoffman har å sin sida visat att sjömännens rekryteringsområde utvidgades i Finland från kusten till inlandet först

17. Sakari Heikkinen, *Labour and the Market: Workers, Wages, and Living Standards in Finland, 1850–1913* (Helsingfors 1997) s. 70–73; se även Royen (1997) s. 4.

18. Kai Hoffman, *Merimieskirstusta eläkelaitokseen: Merimieseläkejärjestelmän historia vuosina 1748–1936* [Från sjömanskista till pensionsanstalt: Pensionssystemet för sjömän åren 1748–1936] (Helsingfors 1974) s. 32–35; Jari Ojala & Jaakko Pehkonen, "Not only for Money: An Analysis of Seamen Desertion, Finland 1760–1914", *International Journal of Maritime History* 18:1 (2006) s. 25–53.

19. Kaukiainen (1991) s. 119–121.

vid övergången mellan 1800- och 1900-talet, då en sänkt lönenivå bland sjömännen gjorde att yrket i högre grad fick en genomfartskaraktär.²⁰ I praktiken sökte arbetskraften i städerna alltså arbetstillfällen inom industrin, och var inte längre beredd att ta anställningar till sjöss.

Med hjälp av de löner som betalades på land och till sjöss kan man undersöka de orsaker som gjorde att man mönstrade på ett fartyg i stället för att söka arbete på land. Även fartygsägarna valde mellan att investera på land eller till sjöss – man har till exempel ansett att orsaken till att den finländska sjöfarten avmattades under 1800-talets senare hälft var att redarna valde att investera i den växande industrin, där den förväntade avkastningen var högre än inom sjöfarten.²¹ På lång sikt påverkade de teknologiska förändringarna, den ökade volymen inom handeln samt uppkomsten av nya yrkesgrupper löneutvecklingen. På stora oceanfartyg krävdes visserligen andra kunskaper än på kustfartygen. Till exempel övergången från segelfartyg till ångkraft ökade såväl löneskillnaderna som betydelsen av erfarenhet och utbildning.²²

De utbildade arbetarnas löner i Sverige och Finland kan användas för en jämförelse med sjömännens löner (tabell 1, figur 1). På basis av materialet från Gamlakarleby (tabell 1) fick framför allt de yrkeskunniga finländska sjömännen – matroserna (AB) – klart bättre lön än vad de hade fått som utbildade arbetare i de finländska städerna åtminstone på 1860- och 1870-talet. Därefter fanns det sannolikt också fler arbetstillfällen i de växande städerna – och på motsvarande sätt mindre inom sjöfarten – vilket förklarar varför löneskillnaden blev omvänd. Vad beträffar de mer oerfarna männen (jungmän och lättmatros, OS) är resultatet inte så entydigt; man tjänade en aning mer inom andra arbeten, och skillnaden ökade fram till sekelskiftet. De oerfarna männen löner i Gamlakarleby kunde vara lägre än i andra hamnstäder från slutet av 1880-talet, eftersom sjöfarten som näring minskade i betydelse

20. Hoffman (1974) s. 38.

21. Eric W. Sager, Lewis R. Fischer & Rosemary Ommer, "Landward and Seaward Opportunities in Canada's Age of Sail", i Lewis R. Fischer & Eric W. Sager (red.), *Merchant Shipping and Economic Development in Atlantic Canada* (St Johns' 1982) s. 7–27; Judith Fingard, "From Sail to Rail: Black Transportation Workers and Their Families in Halifax, c. 1870–1916", *Acadiensis: Journal of the History of the Atlantic Region* 24:2 (1995) s. 49–64.

22. Se t.ex. Aimee Chin, Chinhui Juhn & Peter Thompson, "Technical Change and the Demand for Skills during the Second Industrial Revolution: Evidence from the Merchant Marine, 1891–1912", *The Review of Economics and Statistics* 88:3 (2006) s. 572–578; Sanna-Mari Hynninen, Jari Ojala & Jaakko Pehkonen, "Technological Change and Wage Premiums: Historical Evidence from Linked Employer-Employee Data", *Labour Economics* 24 (2013) s. 1–11.

i staden under andra hälften av 1800-talet.²³ Å andra sidan är den lägre lönenivån för icke-yrkeskunniga sjömän intressant just med tanke på huruvida yrket var lockande eller inte. Naturaförmånerna inom sjömansyrket – inkvartering och kost – har inte uppmärksamrats i beräkningarna, eftersom det är nästan omöjligt att beräkna dessa faktorer (se närmare avsnitt 4). Också möjligheten till karriärutveckling bidrog till att öka sjömansyrkets dragningskraft. Det fanns en realistisk möjlighet till avancemang, och på basis av sjömanshusens material lyckades också de flesta sjömän avancera, såvida de inte slutade som sjömän redan efter de första resorna. Uppkomsten av nya, närmast industriella arbetsplatser i Sverige och Finland i slutet av 1800-talet betydde också att sjömannens arbetsmöjligheter förbättrades. De flesta av dessa nya arbetsplatser krävde snarare fysisk styrka än utbildning och erfarenhet.²⁴

TABELL 1: *Matrosernas (AB) samt lättmatrosernas och jungmännens (OS) löner i Gamlakarleby i förhållande till utbildade arbetare i finländska städer*

	AB/Städernas utbildade arbetare	OS/ Städernas utbildade arbetare
1860–1869	1.40	0.74
1870–1879	1.08	0.57
1880–1889	0.88	0.52
1890–1899	0.97	0.57
1900–1909	0.64	0.47
1860–1913	0.85	0.52

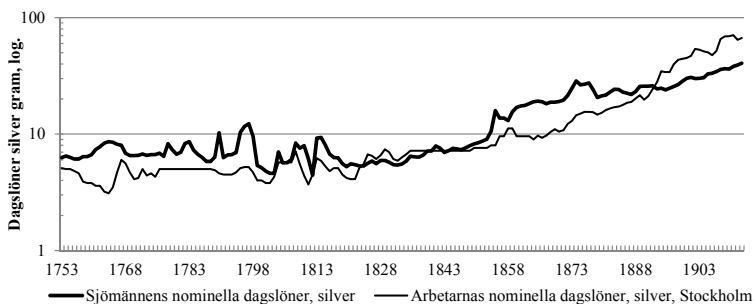
Källor: Källorna till sjömannens löner har redovisats tidigare i texten. De utbildade arbetarnas i städerna och industriarbetarnas löner: Heikkinen 1997. Löneuppgifterna för sjömanshuset i Gamlakarleby: Gamlakarleby sjömanshus arkiv samt databasen Arkion. Förkortningarna AB och OS kommer av de motsvarande vakanserna på engelska: AB = able bodied sailor, OS = ordinary sailor.

I figur 1 jämförs de svenska sjömannens löner med de löner som betalades ut till arbetskarlar i Stockholm 1753–1913. Med hjälp av Johan Söderbergs

23. Jari Ojala, *Tuhannen purjelaivan kaupunki: Kokkolan purjemenkulun historia* [De tusen segelfartygens stad: Karleby segelsjöfarts historia] (Kokkola 1996).

24. Yrjö Kaukiainen, "Finnish and International Maritime Labour in the Age of Sail: Was There a Market?", i Lewis R Fischer (red.), *The Market for Seamen in the Age of Sail* (St. John's 1994) s. 101–110; Kaukiainen (1997); Yrjö Kaukiainen, "The Maritime Labour Market: Skill and Experience as Factors of Demand and Supply", i Paul C. van Royen, Lewis R. Fischer and David M. Williams (red.), *Frutta di Mare: Evolution and Revolution in the Maritime World in the 19th and 20th Centuries* (Amsterdam 1998b) s. 153–159; Heikkinen 1997.

FIGUR 1: Sjömannens dagslöner i sjömanshusmaterialet och arbetarnas medeldagslöner i Stockholm (i gram silver), 1753–1913



Källor: Databasen Arkion samt Söderberg 2011. Obs! Anställningarna för perioden 1753–1913 enligt yrkesklass i tabell 2 uppgår till sammanlagt 359 159 stycken. Av dessa har vi i figur 1 analyserat löneuppgifterna i 278 947 fall, d.v.s. för 78 procent av samtliga fall. Från den här perioden känner man till löneuppgifterna för sjömän för 549 304 stadslingar (se tabell 2).

(2011) modell har vi omvandlat nominallönerna i enlighet med normal praxis till gram silver,²⁵ och lönerna har omvandlats till reallöner med hjälp av levnadskostnadsindex. Genom den här metoden är det möjligt att jämföra löner från olika år och olika länder.²⁶ På basis av figur 1 lönade det sig att bli sjöman framför allt i slutet av 1700-talet och under perioden från 1840-talet till 1890-talet. I Sverige var sjömannens dagslöner från mitten av 1700-talet en aning högre än arbetarnas dagslöner (figur 1). Sjömannens löner konvergerade alltså med arbetarnas löner från mitten av 1700-talet till 1840-talet. Den tillväxt inom sjöfarten som globaliseringen medförde höjde sjömannens löner från 1840-talet fram till 1870-talet. Från 1890-talet var arbetarnas löner i Stockholm klart högre än sjömannens löner.²⁷ På basis av figur 1 kan man alltså konstatera att det lönade sig att bli sjöman i Sverige särskilt i mitten av 1800-ta-

25. Så har man gjort i de flesta undersökningar, se särskilt Allen (2001); Söderberg (2011).

26. Rodney Edvinsson & Johan Söderberg, "The Evolution of Swedish Consumer Prices, 1290–2008", i Edvinsson, Jacobson & Waldenström (red.) (2011) s. 412–452; Sakari Heikkinen, Riitta Hjerpe, Yrjö Kaukiainen, Erkki Markkanen & Ilkka Nummela, "Förändringar i levnadstandarden i Finland 1750–1913", i Gunnar Karlsson (red.), *Levstandarden i Norden 1750–1914* (Reykjavik 1987) s. 67–94. Omvandlingar av pengavärdet är besvärliga för Finlands och Sveriges del, eftersom det under vissa perioder användes till och med tre eller fyra olika myntenheter, som alla hade olika omvandlingskoefficienter. Rodney Edvinsson, "The Multiple Currencies of Sweden-Finland 1534–1803"; Rodney Edvinsson, "Swedish monetary standards in a historical perspective", bäge i Edvinsson, Jacobson & Waldenström (red.) (2011) s. 133–237 resp. 26–66; Markus A. Denzel, *Handbook of World Exchange Rates, 1590–1914* (Surrey 2010).

27. Söderberg (2011).

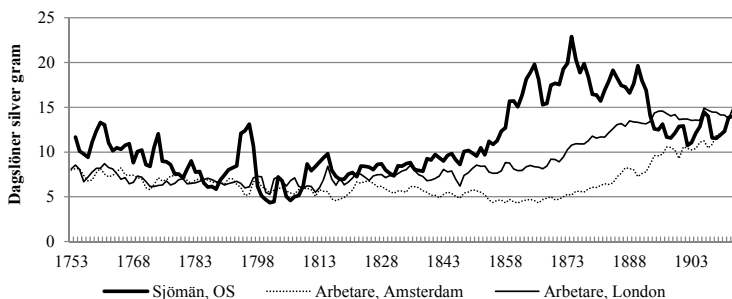
let. Detta beror å ena sidan på den växande sjöfarten och dess behov av att rekrytera män, å andra sidan på att det fanns så få möjligheter på landsbygden. Precis som i fallet Gamlakarleby (tabell 1) minskade alltså sjömännens relativa lönefördel i Sverige från 1880-talet. Den mest sannolika förklaringen till detta är den växande industrins och städernas behov av arbetskraft och dess inverkan på lönenivån i städerna.

För att närmare kunna bedöma konvergeringen respektive divergeringen av lönerna på land och till sjöss, testade vi löneserierna i Figur 1 också med statistiska metoder. Resultaten stöder den grova analysen ovan: globaliseringsboomen från 1820-talet till 1880-talet påverkade lönerna såväl på land som till sjöss och orsakade en konvergering, men också en differentiering av lönerna. Detta å sin sida ledde till strukturella förändringar och ökande löneskillnader. I den statistiska analysen delade vi först in bägge tidsserierna i fyra tidsgrupper: 1753–1793, 1793–1833, 1833–1873 och 1873–1913. Härefter testade vi korrelationen mellan sjömännens respektive arbetarnas löneserier under varje tidsperiod. På basis av Pearsons korrelationsfaktor²⁸ blev resultaten följande: 1) 1753–1793: -0.21; 2) 1793–1833: 0.14; 3) 1833–1873: 0.91; 4) 1873–1913: 0.89. Av resultaten framgår alltså att tidsserierna korrelerar klart under de två senare perioderna, men inte under de tidigare. Följande steg var att regressera sjömännens nominallöner med de löner som betalades till arbetarna i Stockholm (t-1) och en konstant. Härefter testade vi tidsseriernas brytpunkter med hjälp av Bai-Perrons test för att få fram de år, då det skedde betydande förändringar i förhållandet mellan lönerna till sjöss och på land.²⁹ Utgående från det här testet var dessa år 1826, 1860 och 1884. Det innebär att de mest turbulenta åren mellan lönerna på land och till sjöss inföll under perioden från 1820-talet till 1880-talet. Härefter konstruerade vi en variationsfaktor (genom att dela standardavvikelsen med medeltalet), regresserade de nominella sjömanslönerna med en konstant och testade brytpunkterna. På basis av den här analysen framstår följande år som brytpunkter: 1799, 1823, 1855 och 1879. På samma sätt tyder sannolikheten för förändring i ett steg på förändringar på 1800- och 1820-talen samt på 1860- och 1870-talen.

28. För korrelationsfaktorns beräkning, se Feinstein, C. H. and M. Thomas. *Making History Count: A Primer in Quantitative Methods for Historians* (Cambridge 2002).

29. För introduktion av Bai-Perrons test se Bai, Jushan & Pierre Perron, "Estimating and Testing Linear Models with Multiple Structural Changes", *Econometrica* (1998) s. 47–78.

FIGUR 2: *Dagliga medelreallöner: svenska jungmän och lättmatrosar (OS) och arbetare i London och Amsterdam*



Källor: se figur 1 och Allen (2001).

Förutom i hemlandet hade sjömännen också möjlighet att få arbete i utlandet, eftersom arbetet till sin karaktär var internationellt. Trots att det i slutet av 1800-talet var förbjudet att i en utländsk hamn städsla en sjöman på ett utländskt fartyg var det i praktiken vanligt att så skedde. Nordiska sjömän lämnade ganska ofta sitt fartyg i en utländsk hamn i hopp om att få bättre betalt.³⁰ Tidigare undersökningar har visat att sjömännens löner var klart högre i Storbritannien, Tyskland, USA och Kanada jämfört med i Norden.³¹ I den här undersökningen jämför vi emellertid inte sjömännens löner i olika länder. Med tanke på en eventuell lönekonvergering mellan olika branscher är det emellertid intressant att jämföra de löner som i utländska städer betalades till icke-yrkeskunniga arbetskarlar med de svenska sjömanslönerna. På basis av tidigare forskning konvergerade sjömännens löner åtminstone i viss utsträckning, trots att till exempel de finländska sjömännen förblev billig arbetskraft under hela undersökningsperioden. Möjligheterna på land och till sjöss kommer också till uttryck i de löner som betalades till svenska icke-yrkeskunniga sjömän (OS) och i lönerna i de europeiska storstäderna London och Amsterdam. Figur 2 bekräftar de observationer som vi tidigare gjort angående skillnaderna mellan löner på land och till sjöss i Finland (tabell 1) och i Sverige (figur 1). För en icke-yrkeskunnig sjöman var sjöfarten ett lockande alternativ till och med med en nordisk lönenivå från 1830-talet till 1880-talet, jämfört med arbetarna i

30. Fischer (1980); Ojala & Pehkonen (2006) s. 25–53.

31. Fischer (1980); Kaukiainen (1991, 1997).

Amsterdam och London. Av figur 2 framgår att de svenska sjömännens löner redan vid mitten av 1700-talet var en tredjedel högre än de löner som betalades till arbetare i London och Amsterdam. Löneskillnaden krympte emellertid under den senare hälften av 1700-talet och i början av 1800-talet. Orsaken var sannolikt den osäkerhet som förorsakades av de franska revolutionskrigen och Napoleonkrigen. I början av 1870-talet var de nordiska sjömännens löner ungefär dubbelt så höga jämfört med lönerna i London, för att inte tala om Amsterdam. Efter det började lönenivån sjunka för att rentav kollapsa under 1900-talets första år – i storstäderna ökade arbetarnas löner däremot i ganska jämn takt. Naturligt nog förklaras skillnaderna och förändringarna till stor del av den demografiska utvecklingen i storstäderna Amsterdam och London.

Trots att de svenska sjömännen hade lägre löner än sjömännen i de europeiska storstäderna lönade sig fram till slutet av 1800-talet fortfarande att gå till sjöss såväl hemma som i utlandet i jämförelse med andra yrken. De svenska sjömännens löner sjönk till samma nivå som arbetarnas i London och Amsterdam i slutet av seklet, i slutskedet av den första globaliseringsperioden. I det följande undersöker vi först sjömansgruppens struktur i Finland och Sverige och därefter vilka faktorer vid sidan av lönen som måste beaktas när man undersöker huruvida sjömansyrket var attraktivt i jämförelse med andra inkomstkällor på 1800-talet.

Sjömännen i Sverige och Finland 1750–1900

Den expanderande sjöfarten under den första globaliseringsperioden gav arbetstillfällen för allt fler människor under 1800-talet. Utgående från det som presenterats ovan var det även lönsamt att ta hyra som sjöman: lönerna var länge bättre än de löner som betalades till arbetare på land. Det var emellertid ovanligt att en vanlig sjöman lyckades skapa sig en förmögenhet, och arbetet var långt ifrån någon sjömansromantik: på 1800-talet var sjömännens arbete på handelsfartygen både tungt och farligt. I såväl samtida skildringar som i historisk forskning om arbetet till sjöss har man jämfört handelsfartygen med tvångsarbetsinrättningar eller "flytande fattighus".³² De som fick sin första hyra på ett

32. Se fr.a. Henry Dana Jr., *Two Years Before Mast. A Personal Narrative of Life at Sea* (London 1840) s. 68; Yrjö Kaukiainen, "Från jungman Jansson till Kalle Aaltonen: Sjöman i Finlands handelsflotta 1860–1914: En kvantitativ översikt", *Historisk Tidskrift för Finland* 73:3 (1988) s. 345–372; Yrjö Kaukiainen, *Laiva Toivo Oulu* [Skeppet Toivo, Uleåborg] (Helsinki 1998b). Se även Jesse Lemisch, "Jack Tar in the Streets: Merchant Seamen in the Politics of

fartyg behövde inte ha några särskilda sjömansfärdigheter; det räckte med en stark rygg och starka händer, som Yrjö Kaukiainen så träffande har konstaterat.³³ Sjöfartens lönsamhet och produktivitet är jämförelsevis väl utforskade³⁴; däremot finns det betydligt färre uppgifter om sjömansarbetets lönsamhet i jämförelse med andra arbeten. Man har till exempel uppskattat att en sjömans lön inte räckte till för att försörja en familj.³⁵ Det var ändå många som lockades att bli sjömän: under perioden 1815–1875 ökade antalet sjömän i sjömanshusens böcker i de finländska kuststäder som bedrev utrikeshandel med 319 procent. Under samma period växte den finländska befolkningen med 77 procent.³⁶

Då det gäller frågan om vem eller hurdan 1800-talets sjöman var, har vi i undersökningen lyft fram den stora heterogeniteten inom sjömansbefolkningen vad gäller såväl individuell social status som yrkesbana till sjöss och i kustområdena. Med tanke på diskussionen om konvergering utgör sjömännen en särskilt lämplig grupp, eftersom motsvarande heterogenitet och yrkesmässiga differentiering också i övrigt präglade arbetarbefolkningen på 1800-talet. Den typiska arbetaren inom segelsjöfarten har beskrivits som en ung man under 30 år, som under en period på i medeltal tio år arbetade inom sjöfarten. De män som gick till sjöss var emellertid i olika ålder och hade olika bakgrund, och omsättningen var stor. Christian Ahlström, som studerat sjömansbefolkningen i Helsingfors under första hälften av 1800-talet, har uppskattat att hela sjömanshusets arbetskraft i aktiv tjänst byttes ut med ungefär

Revolutionary America”, *The William and Mary Quarterly*, 3rd Ser. 25:3 (1968) s. 378–379; Kustaa Hautala, ”Merimiesten karkaaminen suomalaisilta laivoilta” [Sjömännens rymningar från finländska fartyg], i Sven-Erik Åström, Yrjö Blomstedt & Ilkka Hakalehto (red.), *Näkökulmia menneisyyteen: Eino Jutikkalan juhlakirja* (Borgå 1967) s. 112–113; Knut Weibust, *Deep Sea Sailors: A Study of Maritime Ethnology* (Stockholm 1976) s. 139; Hoffman (1974) s. 13–18; Ruth Wallis Herndon, ”The Domestic Cost of Seafaring. Town Leaders and Seamen’s Families in Eighteenth-Century Rhode Island”, i Margaret S. Creighton & Lisa Norling (red.), *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920* (Baltimore 1996) s. 57–58, 61.

33. Kaukiainen (1997).

34. Särskilt Richard W. Unger (red.), *Shipping and Economic Growth 1350–1850* (Leiden 2011); Kaukiainen (1991); Jari Ojala, *Tehokasta liiketoimintaa Pohjanmaan pikkukaupungeissa: Purjemerenkulun kannattavuus ja tuottavuus 1700–1800-luvulla* [Effektiv affärsverksamhet i de österbottniska småstäderna: Segelsjöfartens lönsamhet och produktivitet på 1700- och 1800-talen] (Helsingfors 1999).

35. T.ex. Royen (1997) s. 6.

36. Hoffman (1974) s. 32–35.

tio års mellanrum.³⁷ Under segelsjöfartens era var sjömansyrket därför inte entydigt. För någon som arbetat till exempel som dräng öppnade sig världen redan under en resa på Östersjön med ett bekant fartyg. Efter mönstringen eller mönstringarna som sjöman kunde man alltid ta arbete på land igen; det fanns allt fler sådana möjligheter i de allt mer industrialiserade samhällena under senare hälften av 1800-talet. Av den här orsaken borde man inte betrakta land- och sjöarbete som alternativ utan som kompletterande karriärmöjligheter för de unga männen i kuststäderna.

David Kirby och Merja-Liisa Hinkkanen noterar i sin bok *The Baltic and North Seas* (2000) att det fanns lika många skäl att gå till sjöss som det fanns sjömän och uppgifter till sjöss.³⁸ På orter med en omfattande sjöfart kunde en sjömanstradition inom släkten och nedärvda kunskaper vara en lika viktig orsak till att man gick till sjöss som ekonomiska faktorer: även om det hade funnits arbetstillfällen på land, valde man att bli sjöman. Individuella orsaker, som ändå berörde de unga männen som kollektiv, var till exempel strävan efter att undvika värnplikt (i Finland efter värnpliktslagen 1878) eller att man hamnat i problem på land.³⁹ Det var ändå antagligen svårt att få hyra om man misstänktes för något brott, eftersom den granskning som gjordes i samband med mönstringen skedde under övervakning av magistraten, och personer som i lokalsamhället var kända för att vara inblandade i allvarigare brott skulle inte ha blivit godkända.⁴⁰

Under 1700- och 1800-talet fanns det en stor mängd olika typer av sjömansyrken (tabell 2). Det skedde en viss förändring i beteckningarna; de viktigaste av dem under senare hälften av 1800-talet när de allt vanligare ångfartygen gav upphov till helt nya yrkesgrupper. Samtidigt blev också passagerarfartygen allt vanligare, och gav upphov till yrkesgrupper som tidigare inte funnits till sjöss.

37. Christian Ahlström, "Sjömän I Helsingfors 1819–1849: Iakttagelser om levnadsvillkor och arbetsförhållanden", *Historisk Tidskrift för Finland* 73:3 (1988) s. 522.

38. David Kirby & Merja-Liisa Hinkkanen, *The Baltic and the North Seas* (London 2000) s. 187–188.

39. Hoffman (1974) s. 38.

40. Jari Lybeck, *Rauman merimiesväestö purjehduksen kasvun vuosina 1840-luvulta 1870-luvulle* [Sjömansbefolkningen i Raumo under segelsjöfartens uppgång från 1840-talet till 1870-talet] (Åbo 2012) s. 50.

TABELL 2: Städslade sjömän inom olika yrkesgrupper i databasen Arkion, 1752–1950

	1752– 1800	1801– 1850	1851– 1900	1901– 1950	Årtalet okänt	Sam- manlagt
Kaptener	4,267	7,069	24,181	21,067	6,406	62,990
Styrmän	743	3,960	23,935	15,663	3,696	47,997
Båtsmän och timmermän	5,859	8,859	22,222	13,549	2,695	53,184
Matrosor (AB)	10,931	12,844	39,700	21,976	5,794	91,245
Lättmatrosor och jungmän (OS)	401	9,482	72,497	44,364	12,195	138,939
Kockar och däckspojkar	5,930	10,010	24,947	19,874	3,408	64,169
Maskinbefäl	n/a	n/a	2,885	21,166	1,196	25,247
Maskinmanskap	n/a	1	7,061	55,142	3,285	65,489
Övriga	2,457	7,154	28,142	50,877	11,737	100,367
Samtliga män	30,588	59,379	245,570	263,678	50,412	649,627

Källa: Databasen Arkion. Obs! Yrkesbeteckningarna har sammanställts utgående från totalt 1 068 olika beteckningar; en sjöman kan naturligtvis ha haft flera olika befattningar under sin karriär.

De största grupperna bland sjömännen var matrosor, lättmatrosor och jungmän. Tillsammans med båtsmän, timmermän, kockar och gossar utgjorde de ungefär hälften av de mönstrade männen. I kategorin "övriga" utgörs den största gruppen av personalen på passagerarfartygen, såsom städare och restaurangpersonal. Befälet (kaptener, styrmän och maskinbefäl) utgjorde det högsta skiktet i hierarkin ombord och även den högst avlönade gruppen. Båtsmännen och timmermännen var de mest erfarna av yrkesmännen, medan det av matrosor krävdes minst två års arbetserfarenhet till sjöss och av lättmatrosor och jungmän ett år. Kockarna och gossarna var oftast de yngsta och mest oerfarna ombord och arbetade ofta första gången till sjöss.

Att gå till sjöss lockade såväl yrkeskunnig som icke-yrkeskunnig arbetskraft; det gör att en båtsman som arbetat länge till sjöss och en skeppsgosse är lika intressanta då man analyserar arbete till sjöss. Det finns forskningsresultat som tyder på att den icke-yrkeskunniga arbetskraftens andel växte på svenska och finländska fartyg från 1700-talets

senare hälft och framåt. Detta kan eventuellt förklaras genom sjöfartens strukturella förändring, när man inom den internationella fraktrafiken allt mer använde sig av stora fartyg som krävde förhållandevis mindre yrkeskunnig besättning. Den strukturella förändringen tyder också på att man medvetet satsade på kostnadseffektivitet på bekostnad av yrkesskicklighet och kanske även på att det inte fanns tillräckligt många yrkeskunniga sjömän i de svenska och finländska sjöfartsstäderna.⁴¹ Arbetsmarknaderna inom sjöfarten blev emellertid mättade vid mitten av 1800-talet, vilket syntes till exempel i Österbotten i form av ett ökat antal arbetslösa sjömän, när det ännu under senare hälften av 1700-talet hade rått brist på yrkeskunniga sjömän i området.⁴²

Skillnaderna mellan sjömännen ökade med avseende på hur de lärde sig navigera eller hur de tillägnade sig andra egenskaper som behövdes i yrkesutövningen, till exempel snickarfärdigheter, och kunde avancera till matros, båtsman eller timmerman, en del av dem till och med till befäl, ifall de erbjöds tillfälle att utbilda sig. Det fanns begränsade möjligheter till socialt avancemang till sjöss. Förutom skillnaderna mellan vakanser finns det många olika orsaker till den stora sociala splittringen bland sjömännen, till exempel individens utgångsläge och sociala bakgrund.⁴³

Den ökade produktiviteten inom sjöfarten som påvisats i tidigare undersökningar skulle tyda på att sjömännens arbetstakt blev högre efter mitten av 1800-talet. Man lyckades skapa förmånliga kapitalkostnader när transportkapaciteten utgjordes av stora, tekniskt enkla fartyg, som i förhållande till mindre fartyg absolut sett krävde mer arbetskraft, men i relation mindre.⁴⁴ Lönekostnaderna påverkade naturligtvis hur många män det lönade sig att städsla. Enligt Kaukiainen lönade det sig emellertid inte att låta finländska fartyg vara underbemannade, som ofta var fallet i fråga med nordamerikanska fartyg, eftersom rymningar var

41. Hynninen, Ojala & Pehkonen (2013).

42. Heimer Björkqvist, *Handelsflottan och dess betydelse för sysselsättningen i de svensk-österbottniska städerna åren 1815–1858* (Vasa 1970).

43. Hoffman (1974) s. 9–11; Kaukiainen (1988) s. 357–362; Sarah Palmer & David M. Williams, "British Sailors, 1775–1870", i van Royen, Bruijn & Lucassen (red.) (1997) s. 108; Jari Lybeck, "Nyrkki on lyhennetty meriläki" [Knytnäven är en förkortad sjölag], i Riitta Oittinen & Marjatta Rahikainen (red.), *Keulakuvia ja peränpitäjiä* (Helsingfors 2000) s. 41; Lybeck (2012) s. 19.

44. Weibust (1976) s. 40; Kaukiainen (1991) s. 106; Ojala (1999) s. 159–171; Yrjö Kaukiainen, *Ulos maailmaan. Suomalaisen merenkulun historia* [Ut i världen: Den finländska sjöfartens historia] (Helsingfors 2008) s. 258–263.

vanliga och eftersom inhemsk arbetskraft var billigare än utländsk. Det lönade sig alltså att för säkerhets skull ha lite större besättning ombord än minimiantalet.⁴⁵ Man kunde också minimera utgifterna för arbetskraften genom att städsla färre yrkeskunniga personer och genom att största delen av sjömännen tilldelades lättmatros- och jungmansvankanser.⁴⁶ Ett extremfall finner man i Brahestad under senare hälften av 1800-talet, då man städslade hela sex oerfarna män på ett fartyg och gav dem beteckningen kockar – avsikten var utan tvekan att spara in på lönekostnaderna.⁴⁷

I databasen Arkion är sjömännens medelålder 28 år: här skedde egentligen ingen förändring under 1700- och 1800-talet. Naturligt nog fanns det yngre män lägre ner i hierarkin; till exempel kockarna och däckspojkarna var i medeltal kring tjugo år, medan befälet bestod av klart äldre personer: medelåldern bland kaptenerna var fyrtio år. Det var i huvudsak unga män som valde att bli sjömän, men det fanns undantag. Trots att arbetet var tungt kunde man ta hyra till sjöss också efter att man tidigare arbetat med annat. De följande två exemplen på yrkesbanor för sjömän visar hur arbetet till sjöss kunde erbjuda olika långa arbetsmöjligheter också för andra än unga män. Den första exempelpersonen var född 1808 och var vid tidpunkten för sitt giftermål sadelmakare i Ulfsby på landsbygden utanför Björneborg på den finländska västkusten. Han och hans hustru sökte sig ändå till staden, där mannen blev anställd som arbetskarl. Efter att familjen utökats med två barn tog fadern sommaren 1843 hyra som jungman – alltså i en ålder av 35 år – på *Dido* som gick på England. Han upplevde ändå att yrket inte var något för honom, utan han arbetade till sjöss bara under en enda resa, som varade några månader. Han fick ett betyg från sjömanshuset, som han använde för att bege sig till Helsingfors för att arbeta under vintern. Några fler uppgifter om hans yrkesbana nedtecknades inte i sjömanshuset, men det är betecknande att han i matrikeln stod antecknad som sjöman ytterligare fem år innan han skrevs ut.⁴⁸

45. Kaukiainen (1991) s. 102, 106–108.

46. Lybeck (2012) s. 85.

47. Sovelius-Sovio, Eero, *Raahen merenkulun historia* [Brahestads sjöfartshistoria] (Uleåborg kommande).

48. Björneborgs Sjömanhusarkiv & Björneborgs kyrkoarkiv 1830–1865, Åbo Landsarkiv (ÅL).

En helt annorlunda sjömansidentitet hade den andra exempelpersonen (f. 1815), som vid tiden för sitt första barns födelse, även det år 1843, var anställd av staden som arbetskarl. Det år då barnet föddes hade han emellertid redan skrivits in vid sjömanshuset i Björneborg, och under sommaren hade han gjort sin första resa på Bottenhavet som jungman. I dopuppgifterna för barnen som föddes mellan åren 1846 och 1856 antecknades fadern som sjöman. Det var han också: under sin 17 år långa yrkesbana mönstrade han kontinuerligt på fartyg som seglade antingen på Bottenhavet, till S:t Petersburg eller till Medelhavet. Det visade sig snabbt att han var hårdig, och oftast antecknade man timmerman som hans vakans. Vid tiden för Krimkriget fick han arbete på skonare som seglade på Sverige samt inom landsortssocknen Sastmolas (fi. Merikarvia) kusttrafik samt på ett skeppsvarv som ägdes av handelsmän i Björneborg. Han tog emot utlandshyror också av redare på andra orter, i Kristinestad och Pyhämaa, men höll sig inte på Östersjön i närheten av hemmet utan seglade också som timmerman till salthamnarna i Medelhavet och Svarta havet ännu som 45-åring, vilket var en hög ålder med tanke på medelåldern bland sjömännen. Den intensiva arbetstakten gjorde säkert att han utsattes för många arbetsrelaterade sjukdomar och skador, och han avled hemma i lungsot, 53 år gammal.⁴⁹

Avlöningen av sjömän och andra förmåner

En kvantitativ analys av löner berättar bara en del av sanningen om hur sjömännen avlönades och vad som egentligen ingick i deras lön. I det här avsnittet analyserar vi närmare avlöningsprinciperna för sjömän i Sverige och Finland, och vi diskuterar särskilt betydelsen av sjömanshusinstitutionen. I de lönejämförelser som vi har presenterat tidigare i artikeln har vi inte beaktat till exempel mat och bostad som lönetillägg, utan analysen har gjorts enbart utgående från utbetalda löner. Med tanke på frågan om hur lockande sjömansyrket var är det emellertid av största vikt att skapa en förståelse av avlöningen som helhet, och hit hör även olika naturaförmåner samt det skydd som sjömanshuset erbjöd sjömännens familjer samt de män som hamnat utanför arbetsmarknaden.

49. Björneborgs sjömanhusarkiv; Björneborgs kyrkoarkiv 1830–1865; Fattigvårddirektionens i Björneborg protokoll 1856–1866, ÅL.

I sjömännens lönestruktur avspeglade sig samhällets struktur och fartyggemenskapens inre hierarki, som innebar att de högsta lönerna på ett fartyg kunde vara till och med mellan fem och tio gånger så höga som de lägsta lönerna på samma fartyg. Befälet, de yrkeskunniga och icke-yrkeskunniga sjömännen, bildar således grupper som kan jämföras på olika sätt. Kaukiainen påminner om att de vanliga sjömansvakanserna, och därmed även lönerna, inte grundade sig på några enhetliga kriterier som utbildning eller tester, utan det var fartygsägarens eller kaptenens subjektiva uppfattning som avgjorde om en viss person fick hyra som matros, lättmatros eller jungman. För samma anställning kunde man betala olika lön på olika platser och i olika situationer. På resor utanför Östersjön steg lönen avsevärt. Bondeseglationen vid kusterna kan inte ens alltid karakteriseras som lönearbete, i och med att besättningen ofta också var fartygets ägare. Även teknologin spelade en roll: till exempel var matrosernas lön betydligt sämre på segel- än på ångfartyg och de nya befattningarna på ångfartygen var bättre avlönade än de traditionella yrkena.⁵⁰

Det finns nästan inget material om den konkurrens som rådde mellan sjömännen i mönstringssituationen, trots att det är allmänt känt hur rekryteringen gick till i sjömanshusen i hamnstäderna.⁵¹ Vi vet alltså inte om det dök upp fattigt folk som nöjde sig med vilken lön som helst på sjömanshuset på söndagarna, där man hängt upp en flagga för att markera att det fanns lediga platser, och om en del blev tvungna att återvända hem med oförrättat ärende. Eller var situationen tidvis till och med den omvända, när redarna inte lyckades få ihop en besättning till ett fartyg som väntade på redan? Så länge som det gick bra för skeppsredarna, fanns det antagligen ett behov av nästan allt folk som ville mönstra på. Utbudet på arbetskraft var inte obegränsat – att ta sig in till städerna från landsbygden för att bli rekryterad var till exempel svårt på grund av de dåliga förbindelserna. De som ville gå till sjöss var sällan arbetslösa i modern mening, utan mångsysslare som tog sig fram med hjälp av ett flertal olika sysslor.⁵²

50. Kaukiainen (1991) s. 111; Hynninen, Ojala & Pehkonen (2013), Chin, Chinhui & Thompson (2006).

51. T.ex. Paulaharju, Samuli, *Vanha Raahe* [Det gamla Brahestad] (Helsingfors 1925); Kaukiainen (1994) s. 103; Kaukiainen (1998b), s. 81; Femme Gaastra, "Labour Conditions", i van Royen, Bruijn & Lucassen (red.) (1997) s. 35–37.

52. Heikkinen (1997) s. 74, 83.

Det fanns många regionala och kulturella faktorer som påverkade sjömännens arbetsmarknader på såväl det nationella som det internationella planet. Dessa faktorer förändrades dessutom ständigt.⁵³ En av dem var liberaliseringen av sjömännens arbetsavtal. Genom sjölagen av år 1873 fick de finländska sjömännen för första gången rätt att avsluta sitt arbetsavtal om det hade varit i kraft oavbrutet i mer än två år. Lagstiftningen förändrades på motsvarande sätt även i Sverige. Före denna och andra lagförändringar som gällde arbetskraft och näringar och som genomfördes under senare delen av 1800-talet reglerades arbetet till sjöss fortfarande av den tidigmoderna tidens patriarkala legostadga samt av sjömännens skyldighet att lyda under kaptenen under en på förhand obestämmd tid: avtalet inleddes och avslutades när fartyget lämnade respektive återvände till hemmahamnen.

Redan på 1700-talet betalades sjömännens löner huvudsakligen ut i pengar, och på 1800-talet var månadslön ett vanligt sätt att betala ut lön, även om det fanns lokala skillnader i huruvida lönen betalades ut i delar före resan, i hamnarna och i samband med hemkomsten. På basis av materialet i databasen Arkion kan man konstatera att månadslöner helt klart var det vanligaste sättet att betala ut löner i de svenska städerna. Det fanns fortfarande en variation då det gällde hur sjömännens hushåll fick del av intäkterna under långa resor. Enskilda omnämmanden från olika fartyg och olika städer tyder på att familjemedlemmarna hos skeppsredaren fick ta ut en del av lönen, till exempel varannan månadslön.⁵⁴ Sådana familjelöner var ovanliga inom andra arbetaryrken före industrialiseringen.

Förutom lönen fick sjömännen mat, nödvändiga mediciner och inkvartering ombord. De måste själva skaffa sina kläder, och detsamma gällde sjömanskistan. Klädedräkten var alltså en dyrbar investering för en sjöman, det framgår även av till exempel protokollen från de auktioner där förrymda eller avlidna sjömäns egendom auktionerades ut. En timmerman påminde om en hantverkare, eftersom han kunde investera betydande summor i de verktyg han använde i sitt arbete – ordentliga verktyg gav honom en bättre position när han skulle förhandla om ar-

53. Kaukiainen (1991) s. III–113.

54. T.ex. Merja-Liisa Hinkkanen, "Expressions of Longing, Sources of Anxiety? The Significance of Contacts with Home for Finnish Sailors in London and Hull in the Late Nineteenth Century", i Lewis R. Fischer & Walter Minchinton (red.), *People of the Northern Seas* (St Johns' 1992) s. 68; Kaukiainen (2008).

betsplats och lön. Dessutom hade sjömännen ofta med sig egna sytillbehör för att kunna ta hand om kläder och segel.⁵⁵

Maten var en naturaförmån för sjömännen. På land var det närmast bondgårdarnas tjänstefolk som fick mat som lönetillägg. Om en sjöman hade ett eget hushåll eller hörde till sina föräldrars hushåll var gratis uppehälle något som gagnade hela hushållet: det fanns en person mindre att föda och inkvartera i hemmet. Kaukiainen anser ändå att besättningens mat och boendeförhållande på fartygen var så anspråkslösa ännu i början av 1900-talet att deras värde är svårt att mäta i pengar. På basis av strödda skeppsräkenskaper har han räknat ut att matkostnaderna för en enskild sjöman på 1860-talet i stort sett motsvarade en månadslön för den lägste lättmatrosen.⁵⁶ Att man erbjöds kost och boende innebar i varje fall en betydande inbesparing, eftersom en stor del av de finländska hushållens inkomster ännu i början av 1900-talet gick till livsmedel och kostnader för boende.⁵⁷ På framför allt skandinaviska och brittiska fartyg var alkohol ett lönetillägg. Befälet kunde bjuda på alkohol i samband med högtider eller som belöning efter en tung arbetsuppgift.⁵⁸ Sjömännen var inte de enda arbetarna som fick alkohol som naturaförmån. Brännvin hörde till exempel till löneförmånerna för arbetskarlarna i städerna.⁵⁹

Manskapet hade sedan gammalt rätt till förning, en rättighet som formellt – men inte i praktiken – upphävdes genom sjölagen 1667. Det var fråga om ett sätt att betala ut lön innan man började betala den i pengar: sjömännen hade rätt att på fartyget fraktfritt transportera en viss mängd varor. Försäljningsvinsten på dessa varor utgjorde sedan helt eller delvis deras lön. Systemet förblev delvis i bruk ända fram till 1800-talet. I instruktionen för sjöfarten 1748 slogs fast att man till sjömännen måste betala en andel av fartygets frakt i pengar i samband med

55. Weibust (1976) s. 80–83.

56. Kaukiainen (1991) s. 112, 116–119, tabellerna 2:27, 2:28, 2:29.

57. Eemil Hynninen, *Ulkotyöväen palkkasuhteen kehitys Suomen suurimmissa kaupungeissa 19-vuosisadalla ennen elinkeinovapautta* [Utomhusarbetarnas löneutveckling i de största finländska städerna på 1900-talet före näringsfriheten] (Helsingfors 1924) s. 147; Pirjo Markkola, *Työläiskodin synty: Tamperelaiset työläisperheet ja yhteiskunnallinen kysymys 1870-luvulta 1910-luvulle* [Arbetshemmets uppkomst: Arbetarfamiljer i Tammerfors och samhällsfrågan från 1870-talet till 1910-talet] (Helsingfors 1994) s. 102; Riitta Hjerpppe, & Jukka Jalava, "Economic Growth and Structural Change: A Century and Half of Catching-up", i Jari Ojala, Jari Eloranta & Jukka Jalava (red.), *The Road to Prosperity: An Economic History of Finland* (Helsingfors 2006) s. 43.

58. Weibust (1976) s. 85–89.

59. Hynninen (1924) s. 90.

tulldeklarationen. I Finland tillämpades detta system fram till 1843. Då man analyserar löner är det intressant att notera att man då ansåg att löneintäkterna hade stabiliserats på en "rimlig nivå" när sjöfarten expanderat, så att man inte längre behövde tillämpa systemet med förning.⁶⁰

Då det gäller sjömännens lönetillägg i förhållande till andra arbetargrupper hörde, förutom mat och bostad, den svenska och finländska sjömansinstitutionens rudimentära social- och pensionsskydd till de viktigaste. Sjömanshusinstitutionen fick sin början på 1746–1747 års riksdag, då man stadfäste en instruktion för handelskeppare och sjömän. Sjömanshusen verkade såväl som rekryterare av sjömän som socialskydd och intressebevakare för yrkeskåren. I tidigare undersökningar har man visserligen påpekat att sjömanshusen, ledda av ståndspersoner och befäl, förblev en främmande inrättning för de vanliga sjömännen.⁶¹ Systemet med sjömanshus erbjöd det svenska riket en möjlighet att registrera de sjömän som fanns i landet; denna information kunde sedan utnyttjas under krigstid. För forskarna erbjuder sjömanshusens arkiv ett närmast unikt material för studier av en yrkesgrupp utgående från liknande källor under nästan 200 år.

Sjömanshusens biståndsverksamhet finansierades inledningsvis med fartygsägarnas lästavgifter och med sjömännens inkomstavgifter. Bidrag till sjömännens änkor och barn blev redan 1749 en del av stödet. Samtidigt började man av sjömännen uppbära en separat påmönstringsavgift vid varje mönstring.⁶² Pensionen och bidragen bestämdes därmed av sjömannens karriär och de avgifter han erlagt. Institutionen hjälpte också till med till exempel utgifter i samband med sjukdom eller begravning samt beviljade lån åt sina medlemmar. Enligt Antti Pösö kom en stor del av Borgå sjömanshus intäkter under senare hälften av 1800-talet från skeppsredaravgifter och räntor på lån som beviljats åt privatpersoner. Under hälften av intäkterna utgjordes av sjömansbefolkningens avgifter. I det här avseendet var sjömanshuset klart mer en bidragsinstitution än en obligatorisk sparkassa för arbetarna.⁶³ Genom att ge före detta sjömän och sjuka sjömän samt änkor och föräldralösa barn rätt till hjälp,

60. Hoffman (1974) s. 46–47.

61. Hoffman (1974); Lybeck (2012) s. 12.

62. Hoffman (1974) s. 20–21.

63. Antti Pösö, *Porvoon merimieshuoneen sosiaalinen toiminta 1800-luvun jälkipuoliskolla purjemerenkulun maailmassa* [Borgå sjömanshus sociala verksamhet inom segelsjöfarten under senare delen av 1800-talet] (Tammerfors 2008) s. 28, 42–47.

fördelade institutionen kollektivt de risker i form av dödsfall och sjukdomar som var förknippade med sjöfarten. Vad ett egentligt pensionskydd beträffar har sjömanshusets bidrag närmast betraktats som fattighjälp, men den kontinuitet de bildar utgjorde grunden för uppkomsten av sjömännens pensionssystem, i Sverige 1864 och i Finland 1879, långt före andra pensionskassor för arbetarbefolkningen.⁶⁴

Vad verksamhetsprinciperna beträffar var det svenska sjömanshuset inte någon unik företeelse inom sjöfarten. Den äldsta kända pensionskassan för sjömän var Chatham Chest, som inrättats i och med kriget mellan England och Spanien. Den blev på 1800-talet en del av The Royal Hospital i Greenwich. Verksamheten vid sjukhuset i Greenwich, vilket grundats 1696, finansierades delvis med avgifter som varje månad drogs av sjömännens löner. Den dokumentering som gjordes i samband med detta (Seamen's Sixpence) har varit en viktig källa i brittisk sjöhistoria.⁶⁵ I Danmark erbjöds sjömännen och deras familjer inget offentligt socialskydd, men då det gällde vissa fartyg eller beroende på enskilda skeppredares aktivitet kunde man upprätthålla en sjömanskassa för utdelning till de fattigaste inom yrkeskåren. Redan på 1500-talet hade man i till exempel Bergen och Hull inrättat egna fattighus för sjömän.⁶⁶

Vilken roll naturaförmånerna och det kollektiva socialskydd som sjömanshuset erbjöd spelade för huruvida sjömansyrket framstod som lockande kan inte bedömas på samma sätt som betydelsen av den lön som betalades ut i pengar. Man måste ändå beakta dessa faktorer när man bedömer om och i så fall i vilken mån arbetet var lönsamt för arbetaren och hans hushåll. En motsvarande viktig roll spelade den status som sjömanshuset gav en person som hade arbete. Före införandet av näringsfrihet grundade sig förhållandet mellan arbetstagare och arbetsgivare på ett system med patriarkalt lagligt försvar och på tillämpande av arbetstvång. I praktiken undgick en person som fanns med i sjömanshusets matrikel kriminaliserad arbetslöshet, det vill säga försvarslöshet. Sjömanshusets lagliga beskydd omfattade också sjömannens maka. Beskyddet förblev i kraft såvida anställningarna och betalningarna av anställningsavgifter var regelbundna. Skyddssystemet var emellertid flexi-

64. Hoffman (1974) s. 7–11, 17.

65. Palmer & Williams (1997) s. 99.

66. Henning Henningsen, *Sømanden og kvinden: Et kapitel af sømandslivet i seilskibstiden* (Köpenhamn 1981) s. 100–103.

belt: ibland fanns män som redan slutat arbeta till sjöss kvar i rullorna i flera år.⁶⁷ Å andra sidan, när sjömanshusets representant tidvis "städade upp" i matriklarna, kunde han stryka också sjömän som på grund av en lång resa inte betalat sina avgifter och sjömän som rymt. Yrkeskunniga sjömän skrevs emellertid vid behov in på nytt under sjömanshusets beskydd, om de återvände och betalade sina avgifter.⁶⁸ Denna flexibilitet väcker frågan om sjömanshusets beskydd gjorde att sjömännen hade en större rörelsefrihet än till exempel tjänstefolk som arbetade mot årslön eller arbetskarl som arbetade för en stad.

Med tanke på hur lockande sjöarbetet upplevdes är det intressant att de arbetsuppgifter som kompletterade arbetet till sjöss var ofta tillfälliga till sin natur. Det framgår av det faktum att sjömännen oftast återvände till staden för att få en ny anställning på något fartyg. Land- och sjöarbetsmarknaderna överlappade också varandra; i Björneborg var det inte ovanligt att männen turvis arbetade som arbetskarlar och som sjömän, ibland till och med så att det förstnämnda arbetet gick före det sistnämnda. Det här draget kommer fram till exempel när man studerar förteckningarna över vigda eller döpta: ett par som vigdes kunde i kyrkböckerna antecknas som en sjöman med hustru, eller på motsvarande sätt som en arbetskarl med hustru. När de fick barn kunde faderns status variera mellan sjöman och arbetskarl, och på samma sätt kunde en före detta sjöman i prästens tolkning vid det följande barnets födelse antecknas som "aktiv" sjöman. Det var inte bara frågan om gissningar från prästens sida utan om att männen de facto ägnade sig åt annat arbete mellan sina anställningar.

När man studerar enskilda sjömäns yrkesbanor verkar det som att det i varierande utsträckning lönade sig att gå till sjöss: när arbetssituationen var god, när det fanns många fartyg i staden och när efterfrågan på arbetskraft var stor. Det följde emellertid perioder när det lönade sig, och var nödvändigt, att söka sin utkomst genom annat arbete än sjöarbete.

Slutsatser

På basis av svenskt och finländskt sjömansmaterial konvergerade sjömännens löner egentligen inte med de europeiska arbetarnas löner eller med de löner som betalades till arbetare på land. Särskilt under perio-

67. Kaukiainen (1991); Lybeck (2012) s. 97.

68. Om den fortsatta yrkesbanan efter rymningen, se Lybeck (2000).

den 1840–1880 framstår sjömännens reallöner som klart bättre än de löner som betalades på land. Under ifrågavarande period är divergensen påfallande också när man jämför de icke-yrkeskunniga sjömännens löner med de löner som betalades till arbetarbefolkningen i London och Amsterdam. Under den här perioden tjänade de klart mer än arbetarna i metropolerna trots att de hade sämre löner än arbetarna i städerna i hemlandet.

Resultatet av undersökningen förändrar på ett intressant sätt uppfattningen om de nordiska sjömännen som billig arbetskraft. I tidigare forskning har den här föreställningen uppstått när man enbart har jämfört sjömännens löner i olika länder, inte löner till sjöss och på land. På basis av våra forskningsresultat kan man preliminärt anta att man på sjöarbetsmarknaderna under den första globaliseringsperioden överlag alltså betalade bättre löner än på land på olika håll i Europa och att konvergeringen mellan löner och priser inte var en jämn, lineär process.

Komparationsupplägget i undersökningen är förknippat med vissa risker. Att använda Amsterdam och London som jämförelseobjekt gör det nödvändigt att begrunda de yttre faktorer som påverkade löneutvecklingen i två mycket olika miljöer, å ena sidan växande storstäder där en majoritet av människorna var beroende av lönearbete och å andra sidan de mycket jordbruksdominerade nordiska länderna och småstäderna där. Betydelsen av befolkningsökningen i storstäderna och det rikliga utbudet på arbetskraft för de låga industrilönerna i jämförelse med de nordiska sjömanslönerna kan på ett betydande sätt påverka resultaten av undersökningen. I Sverige och Finland rådde det däremot tidvis brist på sjöarbetskraft, även om man inte i detalj känner till i vilken utsträckning efterfrågan mötte utbudet: fick alla sökande arbete, eller blev några utan? Det material som använts har några källkritiska luckor, av vilka man kan nämna åtminstone det faktum att städslingsuppgifterna från sjömanshusen i Stockholm och Göteborg saknas i databasen. Lönenivån för de sjömän som tog hyra i de här städerna motsvarade ändå lönenivån i de mindre hamnstäderna som ingår i Arkion, så i det avseendet är materialet representativt för hela Sverige.

Vårt material stöder alltså inte uppfattningen om 1800-talets lönekonvergering. När man undersöker sjömännens löneutveckling under lång tid kan man iaktta flera små divergeringsperioder, som inte nödvändigtvis kan kopplas till ett gemensamt utvecklingsförlopp. Fredspe-

rioden efter krigen på 1790-talet framstår i sjömännens lönematerial som en gynnsam tid för sjöfarten och förtjänsterna till sjöss, medan Napoleonkrigens förlamande effekt på sjöfarten verkar förklara konvergeringen mellan lönerna till sjöss och på land under första delen av 1800-talet innan lönerna till sjöss klart ökade i förhållande till lönerna på land från och med slutet av 1830-talet, tills de löner som betalades på land och inom industrin efter 1880-talet klart överstiger lönenivån inom sjöfartssektorn.

Vi konstaterade tidigare att naturaförmånerna förknippade med sjömansyrket, mat och boende, samt sjömanshuset som social organisation gjorde det mer lockande att gå till sjöss i arbetarbefolkningens ögon till exempel i jämförelse med att ta arbete som diversearbetare.

De icke-yrkeskunniga sjömännens lön visade sig i undersökningen vara lite lägre än lönerna i hemlandet under hela undersökningsperioden. Då det gäller dem kan man undersöka sjömansyrkets dragningskraft förutom genom naturaförmåner och institutionellt skydd även genom de möjligheter till avancemang som fanns när yrkesskickligheten ökade, samt möjligheterna att få bättre betalt arbete på fartyg från andra länder eller att emigrera. De exempel som lyfts fram i artikeln visar att det i en individs liv fanns många samtidiga faktorer som påverkade om ett visst försörjningssätt eller yrke framstod som lönsamt eller som en garant åtminstone för en nödvändig utkomst. Många sjömän arbetade dessutom samtidigt som sjömän och som arbetare på land, eftersom arbetarbefolkningen försörjde sig genom många olika slags av sysslor på 1800-talet. Här öppnar undersökningen av sjömansbefolkningen intressanta perspektiv på löneutvecklingen inom andra områden.

Did it pay to go to sea? Workingmen's wages at sea and on land in Sweden and Finland in the nineteenth-century

A comparison of sailors' real wages on Swedish and Finnish merchant ships from the mid-1700s until the early 1900s and the wages paid to other workers both at home and in metropolitan London and Amsterdam shows that during the period usually described as the first phase of economic globalization it paid off to go to sea. However, wages at sea did not converge substantially with the wages paid in the home country and abroad. The examination of seamen's wages offers a fresh perspective on the discussion of convergence in wages and prices.

Keywords: Maritime labour, wage convergence, globalisation