



Maritime Östrobotnia

en snabbguide till österbottnisk sjöfartshistoria



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
investerar i landsbygdsområden



LEADER
Aktion
Österbotten



Aktiastiftelsen
i Vasa

KONST
SAMFUNDET



Innehållsförteckning

Allmänt om sjöfarten	3
Städerna bildas	3
Stapelrätt	4
Anders Chydenius (1729-1803)	5
Redarna och deras familjer	5
De största och mäktigaste redarfamiljerna i Österbotten	7
Kristinestad	7
Gamlakarleby	8
Jakobstad	8
Vasa	11
Kaskö	12
Att bygga skepp	13
Vem var det som byggde, och varifrån kom materialet?	14
Livet ombord	14
Maten	15
Vem fanns ombord?	16
Kvinnorna ombord	17
Hur bodde man?	18
Vad arbetade dom med?	19
Vad hände när en sjöman rymde?	19
Linjedop	21
Sjöröveri	21
Landhöjningen och segelfartygens avveckling	22
Ordförklaring	24
Källor	26

Allmänt om sjöfarten

Sjöfarten har under en lång tid spelat en mycket stor roll för Österbotten. Städerna grundades och växte upp runt de största hamnarna. Städernas borgare fick sitt uppehälle genom handel med de varor som fördes ut och in via hamnarna. Landsbygdens befolkning tillverkade den tjära och det virke som hörde till de vanligaste österbottniska exportprodukterna, och oceangående fartyg byggdes vid de österbottniska skeppsvarven. Österbotten har varit, och är, en viktig region för den internationella sjöfarten.

Redan den tidiga bondeseglationen under 1500–1600-talen innebar sysselsättning för traktens befolkning vid varven och ombord. Bönderna fick behövliga inkomster från fartygsvirke, bättre möjligheter att sälja sina jordbruksprodukter och trävaror. De österbottniska städernas grundande under 1600- och 1700-talet och framför allt stapelrättigheterna som dessa städer så småningom fick, gjorde att regelrätta företagsverksamheter grundades i städerna. Segel- och handelsfartygens guldålder inföll under 1700–1800-talen.

Många storbönder var också delägare i fartyg. Om ett rederi gick i konkurs innebar det också att många måste gå ifrån sina hem. Seglationens sammanbrott i slutet av 1800-talet blev en av orsakerna till den stora emigrationen från Österbotten.

Städerna bildas

Redan under medeltiden höll kronan i princip fast vid att handel skulle bedrivas endast i städer. Det här var ett problem i norra delarna av landet där det i princip inte fanns några städer norr om Björneborg och Gävle. Bondeseglationen på Stockholm med egna varor ville man inte hindra, eftersom den betydde mycket för huvudstadens och Mälardalens försörjning. Kronan hade ett stort intresse av handeln av två orsaker – dels för beskattningen, dels för att kronan förberedde grundandet av fler städer i riket där övervakad handel kunde idkas. Handel idkades förstås redan på dessa orter, men kronan kunde inte kontrollera vad som såldes och inte heller uppbära skatt på varorna. Detta löste staten genom att grunda städer med stapelrättigheter och hamntullar.

Den första staden som grundades i svenska Österbotten var Vasa. Karl IX grundade staden år 1606, och Vasa är därmed svenska Österbottens äldsta hamn- och handelsplats.

Under 1600-talet var handeln med tjära livlig och flera borgare i Vasa lade sig till med en ansevärd förmögenhet.

Städerna i svenska Österbotten fick stadsrättigheter enligt följande:

- 1606 Mustasaari (gavs namnet Vasa 1611)
- 1620 Nykarleby och Gamlakarleby
- 1649 Kristinestad
- 1652 Jakobstad
- 1785 Kaskö

På den här tiden delades städerna in i två typer – uppstäder och stapelstäder. En uppstad var inskränkt till att idka handel med Stockholm medan en stapelstad hade rätt till seglation på utlandet vilket betyder rätt att bedriva import och export.

Stapelrätt

En stapelstad (egentligen förrådsstad) var en stad i Sverige med stapelrätt. Senare (från tidigt 1800-tal) är det en benämning på en stad där fartyg från utlandet kunde tullklarera sin last, det vill säga städer med hamntull. Städer som saknade den här rättigheten kallades i stället för uppstäder.

När Österbottens städer grundades på 1600-talet hade stadens borgare endast rätt att idka handel med Stockholm eller via Åbo. I dåvarande Finland fanns det på den tiden bara tre städer som hade stapelfrihet som gav dem rätt att handla också med andra länder. Det var Åbo, Helsingfors och Viborg som alla var belägna i södra Finland. Stapelrättigheterna hade införts 1647 i Sverige och där var det många städer som hade denna rättighet. Det här ansågs mycket orättvist av de österbottniska borgarna, och de bedrev under lång tid stora kampanjer riktade till kronan för att få de österbottniska städernas status ändrade från uppstäder till stapelstäder. Detta lyckades också så småningom (se avsnittet om Anders Chydenius).

Med 1765 års riksdagsbeslut fick Björneborg, Vasa, Gamlakarleby och Uleåborg aktiv stapelrätt. De övriga österbottniska städerna fick också seglationsfrihet, vilket innebar att de hade rätt att segla på utlandet men de måste vid in- och utresa besöka tullkamrarna i någon av de nämnda stapelstäderna. Under andra halvan av 1700-talet får så småningom alla österbottniska städer stapelrätt. Här börjar de österbottniska städernas hundraåriga storhetstid.

När städerna hade fått aktiv stapelrätt, började handel och sjöfart blomstra på allvar. Exportvaror från inlandet – tjära, beck, säd, smör, skinn, bräddor och plankor – bidrog till att skapa grunden för stadens rikedom. De viktigaste importvarorna var salt, tobak och järn. Under mitten av 1800-talet lät C.G. Wolff i Vasa bygga en segelflotta, som på sin tid var den största privata segelflottan i Norden.

Men att de österbottniska städerna fick aktiv stapelrätt räcker inte helt och hållet som förklaring till varför trakten blomstrade. Städerna på västra sidan om Bottenviken gavs också stapelrättigheter, men deras städer blomstrade inte i samma takt. Här i Österbotten hade ett viktigt kunnande byggts upp under lång tid. Den tidiga bondeseglationen hade lagt grunden för skeppsbygge, vilket inte endast gav städerna de fartyg de själva behövde utan också ledde till en stor mängd beställningsarbeten från andra delar av riket. Timmermännen som byggde fartygen var också skickliga husbyggare. Byggnadstekniken vid fartygsbygge och husbygge påminde väldigt mycket om varandra.

Här i Österbotten hade vi god tillgång till viktiga exportprodukter som tjära, virke och spannmål. I kombination med att österbottniskt sjöfolk ofta hade deltagit i utlandsfärder från Stockholm och andra gamla stapelstäder gav det här oss en bra grund att lyckas. Det fanns t.o.m. skeppsbefäl i nejden, som hade erfarenhet av resor till bland annat Nordtyskland, Holland, England och Medelhavet.



Karta över Kaskö stad från 1700-talet, uppgjord av Cronstedt. Stadskärnan har fortfarande samma regelmässiga rutplan. Foto: Kaskö Hembygdsmuseum.

Stapelrättigheterna debatterades kraftigt i det svenska riket under 1760–1770-talen, men de slutliga stapelrättigheterna gavs åt följande städer år:

- 1765 Gamlakarleby och Vasa
- 1785 Kaskö
- 1792 Kristinestad
- 1793 Jakobstad
- 1802 Nykarleby

Anders Chydenius (1729–1803)

Anders Chydenius är en man som vi här i Finland rätt ofta hör talas om i historiska sammanhang. Han var en fördomsfri politiker och författare som arbetade för frihet och jämlikhet i samhället. Han deltog aktivt i 1765–66 års riksdag för att bekämpa stapeltvånget och publicerade flera skrifter om den då rådande ekonomiska politiken.

Genast i början av riksdagarna gav Chydenius ut en skrift som talade mot handelstvånget. Han avfärdade borgarståndets påstående, att det i handelstvånget var fråga om borgarståndets privilegier. Han påvisade också vilken skada hela samhället åsamkades av att den ekonomiska makten koncentrerades till storborgarna i Stockholm.

Han utnämndes år 1770 till kyrkoherde i Gamlakarleby, men fortsatte samtidigt sitt tidigare yrkesverksamma liv.

En av de stora politiska och ekonomiska frågorna inom det svenska riket under andra hälften av 1700-talet var frågan om handelsrättigheter till de österbottniska städerna.

År 1774 kom regeringen med ett överraskande förslag, att koncentrera Österbottens utrikeshandel till en ny stad som skulle grundas för ändamålet, nämligen Kaskö. De andra städernas stapelrättigheter skulle inställas. I bakgrunden låg igen Stockholms storhandlares intressen. Planen väckte oroligheter i Österbotten. Anders Chydenius publicerade en artikel, i vilken han påvisade stapelrättigheternas stora betydelse för Österbotten och hela nationens välfärd.

Han deltog igen i 1778–79 års riksdag där just handelsrättigheterna och tjänstehjonens mänskliga rättigheter diskuterades. Beslutet att ge Gamlakarleby, Uleåborg, Vasa och Björneborg handelsrättigheter med utlandet fick slutligen stöd av de nödvändiga tre ständerna. Chydenius arbete och engagemang hade troligen större betydelse 1774 än 1765.

Det att handeln utomlands blev fri hade en stor inverkan på den framtida utvecklingen för städerna i Österbotten. Speciellt skeppsredarverksamheten, som passade bra ihop med båtbyggandet och exporten av tjära, växte betydligt. Under toppåret 1830 var Gamlakarleby handelsflotta den största i Finland.



Anders Chydenius. Konstnär J.F.Martin 1805. Foto: K.H.Renlunds museum.

Redarna och deras familjer

När städerna hade fått stapelrätt kom rederiverksamheten i gång på allvar, men inte utan svårigheter. Det största problemet var kapitalet för att kunna bygga nya skepp. De österbottniska handelsmännen hade alltid brottats med kapitalbrist och det var inte heller lätt att låna pengar från de välbärgade handelsmännen i Stockholm. De stockholmska handelsmännen ville naturligtvis inte finansiera verksamhet som inte längre gick genom deras egen stad. Det fanns dock några österbottniska handelsmän som lyckades skapa förbindelser med handelshus i utlandet, till exempel Jakob Falander i Gamlakarleby som redan 1767 fick krediter i Amsterdam.

Dålig kunskap om förhållandena i främmande länder och klen språkkunnighet försvårade också handelsförbindelserna. Undantag fanns naturligtvis, bland andra köpmännen/storborgarna Falander, Bladh och bröderna Rahm var mycket kunniga. Och även om de österbottniska skepparna hade en viss erfarenhet av sjöfart på de stora haven så saknade de ändå handelsvana, något som sjökaptenerna vid den här tiden behövde ha. Bristen på agenter i de utländska hamnarna ledde ofta till att försäljningen inbringade 30–40% mindre än vad man kunnat få.

För att råda bot på dessa svårigheter gick borgare från flera olika städer och därtill också allmogemän och präster ihop och rustade skepp tillsammans. Antalet ägare på varje skepp kunde variera mycket. Det var inte ovanligt med 20–30 ägare, vilket också kunde leda till stridigheter parterna emellan. Det kunde handla om missnöje med den som fungerade som huvudredare eller den som var ansvarig för redovisningarna. Det var inte heller ovanligt att pengastarka redare till slut köpte ut de andra ur skeppet.

Mångsidiga och självsäkra företagare som Abraham Falander i Vasa skaffade sig också helt egna fartyg. År 1801 ägde Falander två större handelskepp och en slup och var dessutom delägare i två spanjefarare (stora fartyg som seglade på utlandet). Vid samma tid var Anders Lindskog i Jakobstad Finlands största skeppsredare med deläggande i motsvarande 3–4 normalstora handelsfartyg.

Den här tabellen visar hur stor andel i tonnage (av hela Finland) de svenskösterbottniska städerna hade:

1783	25,5%	1798	28,4%
1788	33,3%	1803	31,7%
1792	40,8%	1807	34,2%

Glansperioden för den österbottniska sjöfarten inleddes ungefär på 1750-talet och höll i sig i runt hundra år. Gamlakarlebyns storhetstid inföll åren 1830 och 1831 då staden hade den största handelsflottan av landets städer eller 43 fartyg motsvarande 18,2% av landets lästetal. Jakobstad med Peter Malm som storredare kom med i rederibilden på 1830-talet och hade sin största handelsflotta i början av 1840-talet. Vasa och Kristinestad upplevde sina storhetstider som rederistäder strax före Krimkriget. De sex österbottniska städerna svarade år 1834 för 39% av de finländska städernas handelsflotta, mätt i lästetal.



*Fartygsbesättning från 1873, skonerten Olga från Kristinestad. Bilden är tagen ombord i Köpenhamn.
Foto: Kristinestads sjöfartsmuseum.*

När sjöfarten och rederiverksamheten diskuteras är det främst männen som hamnar i rampljuset. Men vi får inte heller glömma de kvinnor som tog hand om kommersen. Vid flera tillfällen i historien har en änka tagit över mannens handelshus och rederiverksamhet efter hans frånfälle, och dessutom skött det med bravur.

De största och mäktigaste redarfamiljerna i Österbotten

Det var mycket vanligt att personer ur de stora och mäktiga redarfamiljerna gifte in sig i varandras släkten. Till stor del var dessa äktenskap arrangerade för att stärka rederiernas positioner på marknaden och för att ge ett tillskott i en enskild redares kassa.

Bland andra kan nämnas att Anders Roos d.ä's dotter Brita från Gamlakarleby gifte sig med Pehr Malm i Jakobstad. Anders Roos d.ä var själv gift med Maria Elisabet Rahm från Gamlakarleby. Anders Roos d.y. gifte sig med Maria Sophia Lindskog från Jakobstad. Abraham Falander i Vasa gifte sig 1775 med Sofia Beata Bladh från Kaskö och 1779 gifte han om sig med Catharina Elisabeth Rahm från Gamlakarleby. Abrahams sonson Gustav August Wasastjerna gifte sig med Hedvig Matilda Donner från Gamlakarleby. Stormalmen i Jakobstad, Niclas yngsta son Kilians dotter Maria Fredrika gifte sig med Carl Salomon Lindskog, son till Adolf Lindskog i Jakobstad. Carl Salomon och Maria Fredrika var kusiner eftersom Adolf Lindskog var gift med Kilians syster Anna Catharina. Carl Jakob Grönberg i Kaskö gifte sig med Abraham Falanders sondotter Sofia Beata från Vasa. Otto Wendelin gifte sig med Ulrica, dotter till handelsmannen och skeppsredaren i Björneborg Carl Fredrik Rosenlew och hennes bror Carl Petter Rosenlew gifte sig med Ottos syster Wendla Alfonsine

Här följer en förteckning över några av de rikaste och mäktigaste köpmännen i Österbotten.

Kristinestad

Casper Lebell d.y. (1717–1787) byggde den Lebellska köpmansgården, så som den ser ut idag. Han benämns som kryddkrämare, och hans far som också var handelsman benämns som salthandlare. Han var delägare i flera fartyg och gjorde en förmögenhet på att skeppa ut tjära och trävirke, och sedan föra salt tillbaka till hemstaden.



Lebellska köpmansgården i Kristinestad.

Foto: Carl-Anders Lundberg.

Simon Anders Wendelin (1793–1861), skeppsredare och kommerseråd. Ägde många fartyg och var dessutom delägare i flera rederier. Under firmanamnet S.A. Wendelin byggdes flera av landets största skepp, Ulrika, Imatra och Syskonen men också klipperskeppet Sjöfröken och många andra stora barkskepp, briggar och skonerter. Som så många andra redare fick Wendelins firma ekonomiska problem i slutet av 1880-talet då träfartygen utkonkurrerades av järn- och stålfartyg. Firman S.A. Wendelin gick i konkurs år 1887. Företaget leddes då av sonen Otto.

Carl-Gustav Hydén (1811–1870) var en försiktig man som gärna ägde fartyg tillsammans med andra redare, bland dem barken Fides som förläste vid Kangaroo Island i Australien och briggen Minne som gick förlorad med man och allt på Nordsjön under en svår storm.

Gustaf Hydén (1845–1929) var son till Carl-Gustav Hydén. Gustaf var en välutbildad man. Han hade gått handelsskola och dessutom praktiserat i Tyskland. Han talade och skrev flytande tyska och reste med vissa mellanrum till Vasa där han tillhörde ett sällskap som talade latin. Han ägde briggen Carl Gustaf och barkskeppet Anto, byggde en magnifik villa på Hemgrundet och hade ångslupen Avanti för privat bruk. Han var också en av de fyra ägarna till ångfartyget Heros och sedermera en av grundarna och ägarna till det mycket framgångsrika Aktiebolaget Navigator med ångfartygen Heros, Hyllos och Navigator. Han var kommerseråd, svensk och dansk vicekonsul, mm.

Gamlakarleby

Anders Roos d.ä (1750–1810) och hans son Anders Roos d.y. ägde största delen av sina fartyg ensamma, medan många andra finländska redare föredrog samägande. Ensamma eller tillsammans med andra borgare ägde far och son under 1700- och 1800-talen minst 37 segelfartyg. Enligt den förmögenhetsbeskattning som genomfördes 1800–1803 var Anders Roos inte bara Gamlakarlebys utan hela Finlands rikaste köpman. År 1807 hade han redan sju fregatter och en brigg i sin ägo.

Anders Roos d.y (1785–1842) tog vid faderns bortgång över handelshuset i Gamlakarleby och utvidgade det ytterligare genom skickliga affärer. I början av 1830-talet var han ägare till en tredjedel av stadens handelsflotta. Rooska gården i Gamlakarleby, som han lät uppföra som bostadshus åt sig och sin familj år 1813, fungerar idag som museum.

Joachim Donner (1763–1822) var kommerseråd och vid sekelskiftet 1800 en av de dugligaste skeppsredarna och köpmännen i Finland. Han hade starka släktband att luta sig mot, hans mor Anna var syster till den store redaren Abraham Falander, bosatt Vasa men hemma från Gamlakarleby. Han hade ett nära samarbete med skeppsredarna Johan (Jean) Kyntzell och Carl Fredrik Rahm i Gamlakarleby. Bland annat ägde de tillsammans ett av tidens mest betydande finländska skeppsvarv, Kaustarviks skeppsdocka i Gamlakarleby. Enligt 1800–1803 års förmögenhetsbeskattning var Joachim Donner den femte rikaste personen i Gamlakarleby. Han ägde under sin livstid minst tolv handelsfartyg av olika storlek.

Jakobstad

Johan Sneckendahl (1724–1810) flyttade år 1755 från Gamlakarleby till Jakobstad och blev en av stadens främsta redare. Han var delägare eller ensamägare till 50 fartyg. Bland andra fartyg var han delägare till Jakobstads Wapen tillsammans med Olof Mellberg och Niclas Malm.

Niclas Malm "Stormalmen" (1724–1785) var en driven man, och han blev snabbt stadens rikaste handelsman och största redare. Han var en ivrig förespråkare för stapel- och seglationsfrihet. Niclas Malm blev med åren delägare i flera bolag ss. beckbruket, tobaksspinneriet och skeppsvarvet på Carlholmen.

Han ledde tobaksspinneriet från år 1766 till sin död år 1785, när ledarskapet övertogs av svärsonen Adolf Lindskog. Niclas Malm ägde eller delägede ett trettiotal fartyg, till exempel en fjärdedel av Jakobstads Wapen. Han var med om att utrusta Wapnet (1767), som blev ett av Jakobstads första fartyg att segla på utlandet. Niclas Malms änka, Maria, fortsatte handelsverksamheten efter mannens död år 1785.

Pehr Malm (1768–1827) var den av Niclas Malms söner som skulle bli den mest framgångsrik och på sätt och vis var det han som kom att föra det Malmska arvet vidare genom sin son Peter Malm jr och sonson Otto August Malm. Pehr Malm blev borgare år 1790 och blev snabbt en av stadens ledande handelsmän. Han blev under sin tid stadens största tjärexportör, importör av salt och spannmål. Hans tjärböcker listar över 270 olika tjärleverantörer. Han specialiserade sig på handel med pottaska och år 1817 exporterade han över 20 000 kg av den varan. Tillsammans med sin svåger Adolf Lindskog konkurrerade han om att vara stadens rikaste köpman.

Pehr Malm kom att satsa i flera skeppsbyggen både för spekulation och för egen användning. Han kom att äga tillsammans med någon annan eller ensam 15 fartyg. Under 1820-talet drabbades landet av en ekonomisk depression. Handeln avstannade och vid sin död 1827 var han nästan barskrapad. Man kan säga att Pehr Malm hade otur, då han kom att avsluta sin affärskarriär under ekonomiskt svåra tider.



Pehr Malm. Foto: Jakobstads museum.

Peter Malm jr (1800–1868) fick som äldste son snabbt ta ansvar. Han hade fått en gedigen skolning och som myndig blev han kompanjon med sin far. Efter faderns död tog han över ledningen för handelshuset och kallade sig Peter Malm jr. Han utvecklade handelshuset till ett av Finlands största och han var periodvis landets största redare. De Malmska fartygen kunde ses i alla större hamnar. Peter Malm jr stod mot slutet av 1830-talet för ungefär hälften av stadens totala tjärexport om ca 20 000 tunnor.

År 1840 ägde han 12 stora fartyg. År 1838 seglar briggen Charlotte in i Svarta havet och blir därmed det första finska handelsfartyget som gör detta. Under åren 1844–47 företar barken Hercules en resa som kommer att bli den första jordenruntseglingen av ett finländskt fartyg. Året 1853 brukar man anse vara Peter Malms ekonomiskt sett mest framgångsrika år. Framgången avbröts av Krimkriget, som började år 1854. Vid krigets början ägde Peter tio fartyg, men vid krigets slut hade antalet reducerats till två. Efter kriget lät Peter Malm bygga nya fartyg för att ersätta de förlorade. Fartygen byggdes nu större än de tidigare. Han introducerade också järnknän och diagonalskenor i sina fartyg.

*Det första finländska fartyget som seglade jorden runt byggdes i Jakobstad;
barken Hercules (1844–47)*



Barken Hercules. Foto: Jakobstads museum.

Otto August Malm (1836–1898) tog över handelshuset efter sin far. Hans 10 år äldre bror Petter Herman skulle ha varit den naturliga arvtagaren, men han hade till följd av en barnsjukdom mist sin hörsel.

År 1872 förlovade Otto sig med sin kusin, Maria Malm, och följande år gifte de sig. Äktenskapet blev kortvarigt eftersom Maria omkom redan följande år den 20.8.1874 vid passagerarfartyget Österbottens brand.

Under Otto Malms tid ökar betydelsen av virkeshandeln. Tillsammans med fabrikör Philip U Strengberg bildar han ett uppköpsbolag för sågvirke, Jakobstads sågbolag, och de första ångdrivna bogserbåtarna kommer till nejden. Otto Malm engagerar sig i driften av tobaksfabriken av vilken han ägde en tredjedel. Han blir också delägare i Tervakoski pappersbruk. Man kan säga att Malmska handelshuset i slutet av 1800-talet satsar alltmer i industriverksamhet och allt mindre i handel och rederiverksamhet. Efter Otto Malms död säljs de två sista fartygen av Malmska handelsflottan, Europa och Vanadis, till Åland.

Adolf Lindskog (1751–1836) grundade Carlholmens skeppsvarv år 1797 (tillsammans med flera andra), för att koncentrera all skeppsbyggnation i området till ett och samma ställe. Idag kallas det bara Varvet. På 75 år byggdes 150 skepp på skeppsvarvet.

Han var Finlands tredje rikaste köpman och hade en nära släktskap genom ingifte med de mäktiga Malmarna.

Philip Ulrik Strengberg (1805–1872) sysslade först med export av bland annat tjära och byggde tillsammans med andra köpmän egna skepp för transporterna. Under 1860-talet var han den störste skeppsredaren i Jakobstad. Han var bland annat delägare i barkskeppet India som byggdes på Carlholmens skeppsvarv år 1863–1864 och seglade år 1864 – 1885 med Jakobstad som hemmahamn. India seglade många gånger över Atlanten till hamnar på Amerikas ostkust och rundade Godahoppsudden tolv gånger.

Abraham Falander/Wasastjerna (1746–1815) började sin karriär på 1760-talet på sin svåger Alexander Donners handelskontor i Stockholm. När hans far avled 1768 tog han hand om familjens handelsrörelse i Gamlakarleby, men efter några år flyttade han till Vasa.

Av Johan Bladh köpte han 1773 två hus och en liten tobaksmanufaktur. Åren 1782–86 lät handelsmannen och skeppsredaren Abraham Falander bygga fregatten Allmänna Bästas vid Svartö skeppsvarv.

Han var den mest framgångsrika handelsmannen i Vasa under den gustavianska tiden. Han var riksdagsman men erkände inte Finlands anslutning till Ryssland och vägrade 1808 att svära kejsaren trohetsed. För detta dömdes han först till döden men detta mildrades till landsförvisning. Protesten ledde också till att han av den svenska kungen adlades med namnet Wasastjerna. Abraham Falander var Finlands näst rikaste köpman.

*Fartyget **Allmänna Bästas** mätte 438 läster och var på den tiden Nordens största segelfartyg.*

Allmänna Bästas lämnade hösten 1786 Vasa med en besättning på nära fyrtio man för att segla till bland annat Cadiz i Spanien. Fartyget hade varit i fraktrafik i sju år då det hösten 1793 återvände till Vasa och Brändö hamn. På natten, den 27 september utbröt en brand ombord och Vasas stolthet Allmänna Bästas var vid femtiden på morgonen avbränd till vattenlinjen. Inför rådsturätten konstaterades att största delen av besättningen varit berusad, och p.g.a. konflikter mellan besättningen och Falander kan det ha varit fråga om mordbrand.

Carl Gustaf Wolff (1800–1868) fick rätt att bedriva handel i Vasa i mitten av 1820-talet.

Han utvidgade sin affärsrörelse med skeppsrederi och skaffade sig 1828 en andel i slupen Tärnan. Sex år senare anlade han ett skeppsvarv på Brändö i Vasa, där han 1834–1868 byggde över 40 fartyg. De allra flesta av fartygen kom att användas för hans eget bruk.

Wolff blev snabbt den främste redaren i Vasa, och 1840 hade han redan den tredje största handelsflottan i Finland efter Jakobstadsredaren Peter Malm och handelshuset Lang i Brahestad. Den driftige handelsmannen hade redan på 1830-talet grundat ett boktryckeri, där man förutom skeppskalendern även tryckte stadens första nyhetstidning, Wasa Tidning, 1839–1847. Wolffs affärsimperium växte snabbt. Han ägde förutom boktryckeriet även en bokhandel och en andel i Kolkis klädfabrik i Lillkyro, och han hade fyra bodbetjänter anställda i sin affär.

Knappa tio år senare hade Wolff blivit den störste skeppsredaren inte bara i Finland utan i hela Norden och bevarade denna ställning till slutet av sitt liv. Hans handelsflotta utgjorde i slutet av 1860-talet två tredjedelar av fartygen i Vasa och ungefär sju procent av hela Finlands handelsflotta.

Vid sin död 1868 var Wolff den rikaste mannen i Vasa och hörde utan tvekan till de rikaste handelsmännen i Finland. Wolffs förmögenhet uppskattades då till drygt 2,6 miljoner silvermark. När han dog ägde han 17 handelsfartyg, vilkas sammanlagda värde översteg en miljon mark.

Vasa Sjöfartsmuseum på Brändö finns i Wolffs saltmagasin. Skeppsredaren Wolff lät bygga saltmagasinet i mitten av 1800-talet och byggnaden har bevarats väl tack vare saltets konserverande effekt.

Johan August Grönberg (1811–1871) var rådman och fortsatte faderns, kommerserådet Johan Grönbergs, rederiverksamhet 1843. Han utvidgade verksamheten till att omfatta åtta fartyg. Under Krimkriget drabbades han av svåra förluster och skulle efter det aldrig mer nå upp till sin forna storhet. I slutet av 1860-talet sålde han fem segelfartyg och vid sin död 1871 hade han endast kravellen Lennart kvar, som användes för att frakta produkter från Grönviks glasbruk. Familjen Grönberg ägde totalt 16 segelfartyg mellan åren 1832–1871.

John Edvard Moe (1856–1931) var norskfödd och flyttade till Vasa som 24-åring på 1880-talet. Han gav med hjälp av sina affärskompanjoner upphov till betydande industri- och affärsanläggningar i Vasa. Förutom skeppsrederiet hade han del i grundande av sockerfabriken, och i centrum bedrev han Moe & Asplund parti- och detaljhandel. År 1889 köpte han två barkskepp Ceres och Caschier som båda var över 1000 registerton, vilket var dubbelt större än tidigare segelfartyg i Vasa. I slutet av 1890-talet köpte han tillsammans med kapten Viktor Napoleon Ceder fregatten Bay of Naples med rederibolaget Trio. Fartyget döptes om till Triton och var det största segelfartyg som registrerats i Vasa och förmodligen också det sista Vasabaserade fartyg som seglade på världshaven. Fartyget togs ur bruk 1914. När Moe köpte detta fartyg blev han stadens störste redare räknat i tonnage.

Alfred Hedman (1844–1928) för oss över från segelfartygens era till ångfartygens. Han föddes i Gamla Vasa där hans far var handlande. Han övertog familjeföretaget tillsammans med sin bror 1865, och blev så småningom ensamägare till affären i Vasa. Men hans liv skulle bli redarens och han var vid ett tillfälle verkställande direktör för fyra ångbåtsbolag samtidigt. Han beslöt år 1870 tillsammans med kommerserådet A.A. Levon och handlanden E. Richardt grunda Wasa Ångfartygs Aktiebolag. För bolagets räkning beställdes ett järnfartyg som kunde lasta ca 3000 tunnor spannmål och hade hyttplatser för 40 passagerare. Hedman fungerade som verkställande direktör även för det här bolaget, som skulle bli Finlands största ångfartygsrederi.

Kaskö

Peter Johan Bladh (1746–1816) föddes i Vasa. Han gavs namnet Johan Peter Bladh, men valde själv att svänga om namnen. Han seglade många resor för svenska Ostindiska kompaniet och bodde också sju år i Kina. Efter faderns död kom han hem till Kaskö igen och bosatte sig på Benvik gård, som grundats av hans far. Peter Johan Bladh anses vara Kaskö stads grundare, och han var tillika en skicklig affärsman och redare. Han ägde många fartyg, bland andra Trofast, Orion, Grefvinnan Oxenstierna och Enigheten.

Carl Jakob Grönberg (1809–1876) var född i Vasa men flyttade till Kaskö 1838 där han grundade tobaksfabrik 1857 samt en fajans- och kakelfabrik. Han ägde många skepp, bland andra Thor, Avance, Cometen, Försöket och Minnet.

Att bygga skepp

Under 1600–1800-talen byggdes stora mängder skepp och skutor i varierande storlek i de österbottniska städerna. Skeppen byggdes oftast av furu och ansågs ha tjänat sitt efter 10 års användning. Därför beställdes hela tiden nya fartyg. Ofta hände det sig också att en borgare sålde sitt nya skepp redan på den första färden till Stockholm och skeppet såldes sedan vanligen vidare till England, där bristen på skeppsvirke var stor.

De orter i svenska Österbotten där flest varv omnämns är Gamlakarleby, Jakobstad, Nykarleby, Vasa och Kristinestad. För perioden 1727–1763 anges totalt 436 fartyg ha byggts på dessa orter. Redan under 1600-talet omtalas varvsanläggningar i Pedersöre, Kronoby och Karleby. I Kronoby inrättade amiralitetet på 1670-talet ett eget varv, Cronoholmens skeppsvarv, vilket år 1676 sysselsatte 260 man. Männen kom från hela Österbotten. De österbottniska skutorna hade av gammalt byggts på klink liksom fiske- och fälbåtarna. Klinkbyggda fartyg ansågs dock svaga, och amiralitetet krävde därför att timmermännen skulle övergå till att bygga på kravell.

På 1700-talet och in på 1800-talet fanns till exempel ett skeppsvarv på Svartö i Sundom, Vasa. Skeppsvarvet ägdes av de större handelsmännen i staden. Vid skeppsvarvet, som låg på en ö, har många stora segelfartyg byggts. Det största skeppet som byggdes där var Allmänna bästa, som år 1786 var rikets största handelsfartyg om 438 läster.

Under åren 1765–1808 byggdes totalt 357 skepp i Jakobstad, i medeltal 8,5 fartyg per år. De allra flesta skeppen såldes genast eller seglade till utlandet för att bli sålda där. Under 1780-talet hade Jakobstadborna själva bara 7–8 fartyg i egen trafik.

I Kristinestad pågick skeppsbyggeriet sedan 1600-talet. Under följande århundrade, på 1700-talet, utvecklades skeppsbyggeriet och sjöfarten med stora kliv. Skeppen blev en betydande handelsvara och genom så kallad skuthandel såldes många österbottniska fartyg till Sverige. Under perioden 1830–1860 upplevde de träbyggda segelfartygen sin blomstringstid. Under denna tid utvecklades också Kristinestad till en av de större varvs- och hamnstäderna i Finland. I Kristinestad kunde skeppsbyggeriet på Varvsbacken sysselsätta 300–500 man och ytterligare tillkom arbetet i skogen med fällning och transporter, sågning, drevspinning, segelsömnad, blocktillverkning, lokalt smidesarbete, segelsömnad och omfattande beställningar hos de olika järnbruken. Det krävdes många män och hästtransporter för att transportera allt material. Verksamheten sysselsatte också kringresande specialister, till exempel de som borrarde hål för alla förbindningar vilket kunde vara ett krävande specialarbete.



Miniatur av skeppsvarvet i Kristinestad. Foto: Christer Norrvik.

Vem var det som byggde, och varifrån kom materialet?

För de tidigaste utlandsresorna användes relativt små skepp om 50–100 läster. Men redan efter ett par decennier byggde man allmänt större fartyg på upp till 250 läster.

Skeppsbyggeriet var en verksamhet som nästan helt bedrevs av allmogen. Städernas köpmän ingick kontrakt med några timmermän om leverans av ett skepp av en viss storlek. I kontraktet angavs köllängd och byggnadssätt (kravell eller klink). I kontraktet ingick allt träarbete ”med yxa, hyvel och kniv”, arbetet med att driva och tjära skeppet, resa master och bygga roder. Virket skulle timmermännen också avverka och frakta till byggnadsplatsen. Beställaren stod för naglar, spik, bultar och andra metalldelar. För själva fartygsbygget ansvarade en fartygsbyggmästare.

Det gick åt väldiga mängder raka furor till ett skeppsbygge. De första sågverken (vattendrivna) i Österbotten grundades av bönder redan på 1600-talet. Men dessa sågverk var rätt ineffektiva och ur en rak stam kunde man få 3–4 bräder. Innan sågverkens intågande hade man huggit ut bräderna för hand ur stockarna på så vis att en rak stock klövs på mitten och en bräda bilades fram ur varje stockhalva. Det här betydde att varje stock gav endast 2 dugliga bräder, men massor av spillvirke.

Den väldiga mängden raka furustammar som krävdes till skeppsbyggeriet gjorde att skogen runt de orter där skeppsvarven fanns snabbt högs ut. Staten försökte reglera mängden som varje sågverk fick såga varje år, men dessa bestämmelser åtlöydes sällan.

Livet ombord

Handelsflottan var en betydande arbetsgivare. År 1783 avlönade städernas redare 38 kaptener och styrmän samt 457 man övrigt sjöfolk. Siffrorna kan jämföras med Jakobstads hela befolkningsantal år 1805 som var 1088 personer.



Barken Orient från Jakobstad besättning år 1894 med kapten Sven Wilhelm Fontell. Foto: Jakobstads museum.

Livet ombord på ett segelfartyg byggt av trä, vilket alla dåtidens österbottniska fartyg var, präglades av hårt arbete. Många befälhavare försökte hålla besättningen i schack genom att inte ge dem tid att gadda ihop sig, till exempel för att maten var dålig eller styrmannen snarstucken och snabb till slagsmål. Arbetade man så fanns det inte tid att konspirera.

Livet ombord var hårt och krävande, rentav mycket farligt. Trots det hade befälhavarna ganska ofta sina hustrur med ombord och vid kortare resor hela familjen. Barn föddes under resorna och gavs ibland namn efter fartyg eller geografisk födelseort.

Elna Zuleima Fontell föddes den 4. juli 1870 i Hamburg. Hennes mamma var Alma (f. Bergman, 1847) och pappa sjökapten Sven Wilhelm Fontell (1834). Han jobbade på segelfartyg hela sitt liv. Elna var fyra år gammal när hon tillsammans med sin mamma gick ombord på det av pappan förda barkskeppet India i Greenock, England. Planen var att India skulle segla vidare till den amerikanska kusten. Men eftersom India läckte, seglade fartyget tillbaka till Jakobstad för reparation. I slutet av augusti samma år avseglade Elna och Alma på India tillsammans med besättningen mot Rangoon på Java via London, St. Helena och Kapstaden. Efter resan till Rangoon åkte India via Liverpool, England till Pensacola i mexikanska bukten. Den unga Elna fick under resan se och höra mycket sådant som inte andra jämnåriga i Jakobstad hade möjlighet att uppleva.



Elna Fontell, född 4.7.1870 och döpt 13.7.1870 i Hamburg. Barn till Alma (född Bergman) och skepparen Sven Wilhelm Fontell.
Foto: Jakobstads museum.

Maten

Den finska sjölagen innehöll en matordning som specificerade vad som skulle ingå i en sjömans kost. Befälhavarens egen kost kunde rentav framstå som rena lyxen i jämförelse med vad sjömännen kunde förvänta sig.

De stora segelfartygen förde med sig den mesta maten för resan från hemmahamnen. Vid långfärder ingick också levande proviant för att man skulle få färskt kött som omväxling till det konserverade, saltade eller rökta.

Som ett exempel på den mat som fördes med på resan kan nämnas följande förteckning från år 1924:

När C B Pedersen lämnade Göteborg för att gå till Australien fanns sju grisar och sju får under däck, tillsammans med en flock höns som skulle bidra med färska ägg. I Australien skulle lika många får och grisar tas ombord för slakt under hemresan.

Bland den övriga provianten fanns fyra ton potatis, ett halvt ton socker, ärtor, bönor och makaroner, 800 paket knäckebröd, fem tunnor med salt kött och lika många med salt fläsk, 400 kilo rökt fläsk, 250 kilo medvurst, tjugo lådor kondenserad mjölk, 250 kilo torkad frukt och mängder med konserver av olika slag.

Allt bröd bakades ombord och serverades till varje mål. För den sakens skull medfördes tre och ett halvt ton mjöl. För den första tiden till sjöss förvarades kål, grönsaker och färskt kött i segeldukspåsar som hängdes i riggen, där den friska luften gjorde att varorna höll sig i ett par veckor. Vid svag vind eller stiltje fiskade besättningsmännen på sina frivakter, mest för nöje, men fångsten överlämnades till kocken för tillagning.

60 ton färskvatten togs ombord. Det låter mycket men räckte ändå inte till en långresa, så de häftiga regnen söder om ekvatorn

Maten i ovan nämnda exempel är dock mycket modernare än den typ av kost en sjöman på 1700–1800 talen kunde förvänta sig.

Vem fanns ombord?

Största delen av besättningen var österbottniska män, även om kaptenerna ibland kunde vara från andra delar av det svenska riket. Då dödsfall och rymningar var ganska vanliga under de långa resorna kunde besättningen på de återvändande fartygen vara ganska blandad. Fregatten Gustav Adolf återvände i juni 1796 till Vasa med tre spanjorer och en amerikansk mörkhyad man i besättningen.

De flesta sjömän som var gifta hade avtal med redaren att han skulle betala en del av lönen varje månad till hustrun så att familjen kunde överleva. Själv satte sjömannen i regel sprätt på slantarna i hamn på vin, kvinnor och kanske sång. Det förekom mycket fylleri i hamnarna och inte sällan bråk ombord i detta sammanhang.

Besättningen mönstrades på sjömanshuset inför varje sjöresa, vanligtvis för två år i taget. Då kunde man mönstra av men om detta gjordes i annan hamn än hemhamnen måste besättningsmannen ta sig hem på egen bekostnad.

Besättningens storlek varierade och var i första hand beroende av fartygets storlek, typ och fartområde. Fram till 1870-talet var besättningarna i regel större beroende på att äldre fartygskonstruktioner var mera arbetskrävande. Det var stora segel, ofta också läckage och ett omfattande underhållsarbete med rigg och tungarbetade ankarspel som skulle skötas.



Fregatten Vanadis i Savannah efter orkan 2 okt 1898, kapten A Ahlström. Redare Otto A. Malm. Vanadis råkade även ut för en orkan norr om Bahamaöarna den 2 oktober 1898 och stora delar av skeppets rigg förstördes men hela besättningen klarade sig. Med hjälp av en nödrigg kunde fartyget segla in till staden Savannah i staten Georgia. Här gjordes reparationer och Vanadis riggades om, från att tidigare ha varit en fregatt, till en bark. Foto: Jakobstads museum.

Det år 1782–86 vasabyggda skeppet Allmänna bästa fördes av en kapten, tre styrmän och 40 man. Fartygens tekniska skick blev hela tiden bättre i takt med att materialen förbättrades och konstruktionerna utvecklades. Det här betydde att besättningarna kunde minskas. Ett fartyg som på 1850-talet krävde 22–24 mans besättning kunde i 1870-talsutförande hanteras av 12–14 man.

Varför gick man till sjöss? Det kunde ha berott på att endast äldste sonen ärvde bondgården, eller om man var torpare, att det inte fanns något annat val än att bli dräng eller sjöman. Men det fanns ytterligare en orsak, som sjöman kunde man rymma i utländsk hamn - helst engelsk och ännu hellre i amerikansk. Nästan alla ville ju emigrera till Amerika men få hade råd. Alltså mönstrade man på ett fartyg som man kunde räkna med skulle gå till USA och så rymde man där.

Kvinnorna ombord

Under 1800-talet gjorde kvinnorna entré ombord på fartygen. Det var främst i egenskap av kaptenshustru man hittade en kvinna ombord på en segelskuta. Våldigt sällan hade kvinnan ombord faktiskt anställning av rederiet. Hon skötte om kaptenshytten och höll ordning i de personliga gemaken, men hon kunde också lära sig hur skeppet sköttes och fungerade. Hon kunde lära sig att navigera och kunde vid behov ta kommandot på skeppet.

Sjömän hade ogärna kvinnor ombord eftersom gammalt skrock sade att kvinnor ombord betydde olycka. De trodde att kvinnor tillkallade oväder och storm, skeppen kunde hamna ur kurs, eller kvinnorna ombord kunde orsaka stiltje eller motvind som förlängde resan. Däremot ansågs det mycket lyckosamt om ett barn föddes ombord på fartyget, och barnet fick vanligtvis namn efter själva skeppet, efter närliggande hamn eller det farvatten man befann sig i.



Kvinnor ombord på ett skepp. Foto: K.H.Renlunds museums bildsamlingar.

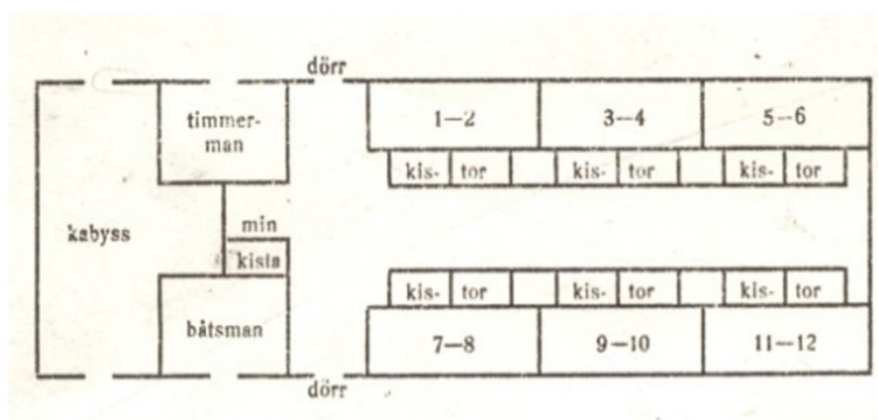
Alma Hongell från Gamlakarleby som var gift med sjökapten Nils Gustaf Hongell, följde med sin man på flera långfärder under 1890-talet. År 1895 följde hon med ombord på Melusine; under återresan från Indien insjuknade en stor del av besättningen i beri-beri. Bl.a. kapten Hongell och delar av det övriga befälet dog och det innebar att hustrun fick spela en större roll ombord. Hon deltog i navigeringen av fartyget och skötte om de sjuka och hjälpte dem att hålla modet uppe tills de nådde destinationshamnen. Fartyget seglade så runt Afrika till engelsk hamn. För denna bedrift belönades Alma med Finska sjöassuransföreningens hederstecken som första kvinna i Finland.

Under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet blev det vanligare att kvinnor fick anställning på fartygen, men främst gällde det då ångfartygen som i högre grad hade behov av köks- och städpersonal.

Hur bodde man?

Ombord i fartygen var det endast befälet som bodde någorlunda komfortabelt. Befälhavaren hade kakelugn i sin bostad och torrtoalett, i något sällsynt fall kanske en enklare konstruktion med direktförbindelse med havet. Befälet bodde akteröver under halvdäck där det oftast fanns en slags salong som var avsedd för representation dvs att ta emot mäklare, tullare och andra besök. Där bodde också styrman och konstapel och ibland även stueren, alla i egna hytter.

Det övriga manskapet bodde föröver i däckshuset akter om fockmasten, alltså den förligaste masten. Där fanns under och överkojer men oftast inget bord. På däck intill underkojen stod sjömanskistorna som innehöll allt en sjöman ägde. De hade en enkel fot, dvs var lite upphöjda så att inte innehållet skulle bli blött när en våg slog in över däck och emellanåt trängde in i skansen. Kistan var klädd med impregnerad segelduk och på den satt besättningsmannen och åt med tallriken i knäet. Köket, byssan eller kabyssen var ofta ihop byggd med skansen och maten langades in genom en lucka. Allt detta fanns alltså i däckshuset. Layouten kunde variera med orten, ja rentav med rederiet. Här en skiss över däckshuset på barkskeppet Sjöfröken där båtsmannen och timmermännen hade egna hytter.



Kapten Carl Bruun berättar här om sin första resa som 17-åring. Han mönstrade på fartyget Triton från Newcastle till Chile 1899 med höga förväntningar:

"Fartyget var som en svinstia, golven täckta av ett tjockt lager med avskräde, överallt vimlade det av kackerlackor. Dessutom var det iskallt. Det var mitt jobb att hålla eld i kaminen. De äldre sjömännen raglade in på småtimmarna och halv 6 skulle arbetet börja med att lasta kol som smutsade ner ännu mer. Efter att kolet lossats i Chile, fanns på däck stora säckar med sand. Vi kommenderades att skura hela båten med sand och saltvatten. Det var ett hårt jobb, i följande hamn rymde 13 man."

Vad arbetade dom med?

Befälhavaren hade till sin hjälp en **styrman** och en **konstapel**, ibland också en **andre styrman**. Konstapeln betraktades ofta som just andre styrman. Styrmannen omsatte befälhavarens order i handling genom att ge besättningen order. Konstapeln ansvarade i regel för provianten, det fanns också en **kock** och inte sällan en **stuert** som såg till att det fanns proviant ombord. På barkskepp och fregatter hade befälhavaren oftast en kajutpojke. Han passade upp befälhavaren och fick lära sig navigering. **Kajutpojken** var tänkt att själv bli befälhavare längre fram i tiden.

Underhållsarbetet leddes av **båtsmannen**, det fanns en **timmerman** som var specialist på att reparera och tillverka delar av fartyget som skadats eller måste förnyas av andra orsaker, till exempel en rå som måste repareras eller bytas. Vidare fanns det några **matroser**, experter på att hantera tågvirke, splitsa och reparera segel – så vidare man inte hade en segelsömmare ombord. Matrosen var en erfaren man som kunde klara det mesta som behövde göras för att få fartyget att fungera, speciellt riggen. Dessutom fanns det några **lättmatroser** och ett antal **jungmän**, alla med däckarbete och segelhantering som arbetsområde.

Tidigare hade förhållandena för sjömännen varit svåra – lönerna låga, maten ofta otillräcklig och dålig och säkerheten eftersatt. Under segelfartygens sista period blev det bättre, även om vissa hårda och farliga arbetsmoment var ofrånkomliga. Besättningsmännen måste kunna klättra upp i riggen även under de svåraste väderförhållanden, ligga på magen över råna och med båda händerna bärga segel som slog i vinden. Det krävde starka nerver, god fysik och inte minst förmåga till samarbete. Passagen runt Kap Horn var det värsta dåtidens sjöman hade att utstå. Kyla, fukt, stormar, och ibland till och med isberg gjorde arbetet ombord extra hårt och farligt i dessa farvatten. En seglande sjömans erfarenhet och kompetens mättes ofta i hur många gånger han hade "rundat Hornet".

Besättningarna var indelade i två arbetslag, så kallade vakter, som avlöste varandra under dygnet. När vädret blev för hårt och segel snabbt måste bärgas kallades också det arbetslag som var ledigt, frivakten, upp på däck med en skarp visselsignal. Då gällde det att snabbt komma ur kojen och vara beredd att klättra upp i riggen.

Vad hände när en sjöman rymde?

Det spelar en viss roll om vi talar om tiden före 1873, eller efter. Då ändrades nämligen sjölagen och befälhavaren framtogs sin ganska stora rätt att straffa en besättningsman genom kroppsaga. Det finns åtskilliga rättsfall där befälhavare åtalats för misshandel av en besättningsman. Som befälhavare och styrman måste man kunna slåss och det var inte alls ovanligt med hjälpmedel i form av revolverar. Detta med disciplin är ett stort ämne som kräver förståelse för de speciella villkor som gällde ombord ett segelfartyg. Befälhavarens makt var i det närmaste oinskränkt och det var nödvändigt. Absolut lydnad krävdes vilket måste förstås mot bakgrund av farosituationer där fartygets och besättningens liv hängde på att order åtlyddes, även om verkställandet kunde innebära fara för liv och lem. I hårt väder, till exempel om en däckslast förskjutits och fartyget krängts ned till svår slagsida måste en order att äntra upp i riggen för att beslå segel åtlydas, liksom att klättra omkring på ett av brottsjöar ständigt överspolat fartygsdäck med en däckslast på glid.

Detta var farliga situationer, spolades eller föll man överbord fanns egentligen ingen utsikt till räddning. Fartyget kunde inte vända för att plocka upp den som gått överbord, man kastade ut en livboj och så seglade man vidare. Den som vägrade åtlyda befälet i en situation som denna kunde räkna med att bli straffad på ett eller annat sätt, inte sällan genom att bli åtalad när fartyget kom hem. Kroppsaga var oftast resultatet av fyllerbråk i hamn där besättningsmännen kunde förolämpa befälet eller kanske rentav gå till attack med knytnävar eller något tillhygge.

Rymningarna berodde inte sällan på att de finländska redarna betalade sämre hyror än man kunde få på utländska fartyg. Det har beräknats, att sjömanshyrorna i Finland var endast 50–55% av lönen i England eller Holland. T.o.m. på fartygen från det egentliga Sverige var avlöningen något bättre än i Finland.

Kapten Gustav Fredrik Thuring 1809–1880 var en kapten med mycket gott rykte. Det betydde att också hans skepp, där han var befälhavare, hade gott rykte. Sådana fartyg kallades för "lucky ships" och antagligen behandlades besättningen väl. Motsatsen var "hellships" eller "bloodboats". På den tiden var kaptenens vilja allenarådande, och det förekom ofta "husaga" ombord.

Kapten Oskar Samulin (1828–1891) var bland annat kapten på barkskeppet Grefve Berg, byggt i Kaskö 1857. Fartyget hade 16–18 man. Fartyget var otursförföljt vad gällde rymningar. År 1858 rymde sju män i London och år 1860 rymde igen sju män i Glasgow. Samulin anställde fem nya, men anmälde snart till konsulatet att även dessa rymt medan fartyget lastade kol. Han fick tag i fem nya, men en av dessa kom aldrig ombord.

Orsaken till rymning var inte alltid hoppet att få bättre betalt på en annan skuta. Den hårda disciplinen ombord kunde bli outhärdlig, och ibland var det missnöje med kosten. En annan orsak till rymning kunde också vara hemlängtan efter flera år till sjöss. Rymning ur sjötjänst var belagd med straff enligt lag. Sjömannen Bäckholm, som rymde från barken Thor, dömdes till exempel till 16 dygns fängelse på vatten och bröd.

Den eller de förrymda efterlystes i den lokala pressen, en belöning utlovades och så var jakten i gång. Det gällde att hålla sig undan och det lyckades inte alltid. Fasttagen av polisen fördes man ombord just före avgång, där låstes man in, kanske t o m med handbojor och så släpptes man ut när fartyget kommit ut på havet. En fasttagen sjöman riskerade åtal när han kom hem, men i verkligheten var det ganska få som straffades. Det var också populärt att rymma i Australien där åtskilliga finska sjömän gjorde karriär som allt mellan guldgrävare och skeppsbyggare.

Att ha gått iland i någon amerikansk hamn och supit sig full, kanske rentav drogats, var ett bistert öde. Medvetlös kastades man ner i en håla under golvet där man småningom nyktrade till men emellanåt fick påfyllning av sprit eller droger för att sedan säljas av en "krympare" till oftast ett amerikanskt fartyg. Där vaknade man upp till en hård värld med en styrman som verkade älska att slåss. Då var det bara att hålla god min och överleva för att sedan försöka rymma igen.

För att undvika att besättningsmännen rymde tillsatte befälhavaren ofta en nattvakt som skulle se till att ingen stack i väg i nattens mörker. Men det hände att folket rymde i alla fall, ibland i sällskap med nattvakten.

Finska och svenska sjömän var uppskattade på den internationella marknaden och hade aldrig problem med att få nytt arbete, nästan oavsett i vilken hamn de befann sig. Men många försvann i okända äventyr och måste i sinom tid konstateras försvunna genom anteckning i kyrkans bokföring.

Linjedop

Traditionen med linjedop är mycket gammal. Seden antas ha kommit från nederländska sjöfarare. Platser där linjedop skulle förrättas beskrivs redan på sjökort över oceanerna från 1660-talet. Seden kan dock vara en ännu äldre med härstamning från Skandinavien. Nordkap, Kullens spets i Skåne, Point de Raz i Bretagne samt vid Berlengas utanför Portugal var viktiga linjedopsplatser. Därefter har portugiserna spridit den till att även omfatta ekvatorn, Kaphorn, Godahopp samt vändkretsarna.

Linjedop eller sjömansdop är en skämtsam ceremoni ombord på fartyg som anordnas vid passage av ekvatorn och andra farliga platser. Enligt gammal sjömanstradition ska alla som för första gången passerar ekvatorn, "linjen", till sjöss bli döpta av kung Neptunus. Vanligtvis utfärdas ett dopbevis efter ceremonin, vilket intygar att den som blivit döpt är en "befaren sjöman". Ceremonin kunde innefatta att sjömannen kladdades ner med färg och tjära och fick inta särskilt äcklig "medicin", innan han kastades i en bassäng. Om sjömannen inte hade sitt dopbevis med sig vid nästa långresa, kunde han bli utsatt för samma procedur en gång till.



En sjöman blir "döpt". Foto: Kaskö hembygdsmuseum.

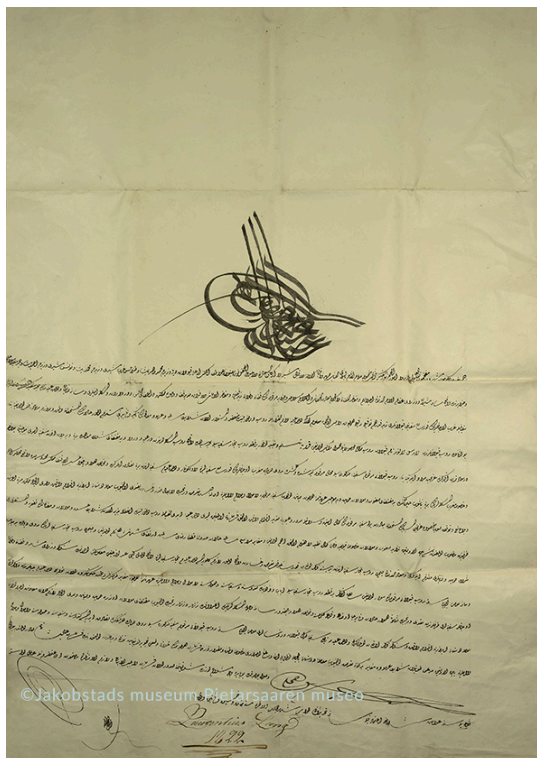
När skeppet kommit förbi ekvatorn, och Södra korset blänkte på stjärnhimlen, väntade en vackrare ceremoni. Då skulle en albatross – en av de största fågelarterna – infångas. Men den fick inte dödas utan skulle oskadd släppas fri igen, ty albatrossen ansågs härbärgera en död sjömans själ. I 1667 års sjölag förbjöds seden men den levde i praktiken kvar långt in på 1960-talet.

Sjöröveri

Under senare halvan av 1700-talet var kaparfaran överhängande både inom och utom Östersjön. Speciellt farliga var de danska farvattnen. Många redare sålde sina fartyg i Västeuropa hellre än att riskera en osäker hemresa. Andra skepp stannade borta och sysslade med fraktfart så länge oroligheterna varade. Abraham Falander döpte om ett av sina fartyg, försåg det med dansk kapten och norsk besättning och kunde på så vis flera gånger låta det passera Öresund utan förluster. Handelsskepp som lyckligen undgått kapare i västeuropeiska vatten mötte i Medelhavet en ny fara. Den nordafrikanska kusten behärskades av de s.k. Barbaresktaterna, vilka formellt lydde under Turkiet men i praktiken var självständiga. Dessa staters viktigaste näringsfång var organiserat sjöröveri.

Barbareskstaterna var dock villiga att tillåta sjöfart mot rundliga årliga tributer. Sverige hade redan 1728 en överenskommelse av detta slag med de viktigaste barbareskfurstarna. Den allmänna osäkerheten under revolutionskrigen vid seklets slut lede dock till att fördragen upphörde gälla. Detta drabbade hårt den österbottniska sjöfarten i dessa vatten. Till fartygens skydd började man segla i konvoj, men då konvojerna avgick från Göteborg senast i mitten av juni, kunde de inte nyttjas av österbottningarna. Först omkring år 1800 hade nya – och dyrare – traktater ingåtts med Barbareskstaterna och saltfartygen kunde återta sin gamla trafik på Calgari eller Trapano.

Ett annat sätt att försöka undgå sjöröveriet var att köpa sig ett skyddsbrev från öst. Detta brev skulle, ifall fartyget blev attackerat av sjörövare, vid uppvisande försäkra att sjörövarna lät fartyget vara i fred. Hur troligt det var att en sjörövare skulle bry sig om ett sådant brev är svårt att säga. Och eftersom brevet var skrivet helt och hållet på främmande språk, kunde sjömännen inte heller veta vad som egentligen stod i dem.



Ett turkiskt sjöpass, uppbevarat vid Jakobstads museum.
Foto: Jakobstads museum.

Landhöjningen och segelfartygens avveckling

Segelfartygens glansperiod tog slut efter 1800-talet. Det var flera faktorer som bidrog till detta – Krimkrigets utbrott, ångfartygens genombrott och landhöjningen.

Slutet av 1870-talet innebar definitivt ångfartygens genombrott i den finländska sjöfarten. År 1840 fanns i Finland sex ångbåtar, som främst användes för bogsering, år 1860 var deras antal 27 och tio år senare var de 85.

Jakobstad upplevde en av sina höjdpunkter som rederistad år 1870. Då fanns fler än 30 segelfartyg i staden. De flesta fartygen ägdes av Otto Malm, Ph. U. Strengberg och C. J. Thodén.

Vasas storhetstid som rederistad kulminerade år 1869. Staden hade då fartyg som motsvarade ca nio procent av hela landets lästetal. Vasas handelsflotta hade byggts upp kring en man – Carl Gustaf Wolff. När han avled 1868 omfattade hans flotta 23 fartyg. Det tjugofjärde skulle just sjösättas. Det var landets största rederi.

Kristinestad hade så många som 31 fartyg 1839 och 41 fartyg 1853. År 1875 fanns det fjorton fartyg kvar.

Landhöjningen har inneburit ständiga besvär för hamnstäderna med hamnar som snabbt blivit för grunda.

Som exempel kan vi berätta lite om Vasas första hamn. Hamnen fanns i nuvarande Gamla Vasa (viken och senare kanalen) och de största lasterna lossades under 1700-talet vid Hästholmen pga. landhöjningen. Under andra halvan av 1700-talet var tanken att gräva Södra Stadsfjärden (Sundomfjärden) djupare. Det här skulle dock ha blivit för dyrt och var inte heller ett tekniskt sett lätt genomförbart projekt med dåtidens arbetsredskap. År 1789 beslöts att yttre hamnen skulle flyttas till Brändö sund. Där var det tillräckligt djupt och där fanns redan en hel del verksamhet med fiske och dylikt. Inre hamnen i Vasa har alltid varit mest lämpad som passagerarhamn både till Kvarckentrafik och skärgårdstrafik. De största företagen (tex. Bomullsfabriken, Ångkvarnen, Finska Socker) anlade också egna hamnar i närheten av sina fabriker. Då landhöjningen fortsatte och fartygen så småningom blev större, blev det aktuellt att flytta hamnen till Vasklot. Järnvägen kom till Vasa år 1883. Därefter byggdes "banken" från staden till Vasklot och järnvägen kunde nå ända till den nya yttrehamnen.



Inrehamnen i Vasa. Foto: Österbottens museum.

Jakobstad har liksom de andra kuststäderna fallit offer för landhöjningens effekter. Gamla hamn kom att ha sin största betydelse som hamn från 1600-talets början till 1830-talet. I slutet av 1850-talet förlorade Gamla hamn också sin funktion som upplagsplats för tjära. Idag dominerar fritidsbåtarna hamnviken.

Gamla hamnen i Karleby (dåvarande Gamlakarleby) fick en underordnad betydelse när hamnen i Yxpila slutligen togs i bruk år 1885, samma år som järnväg drogs till platsen.

Vasas första hamn låg där vi idag hittar Gamla Vasa. Under 1700-talet gjorde landhöjningen hamnen grund, och muddring av hamnen och farleden övervägdes. Detta visade sig bli en alltför kostsam affär, och tanken övergavs. Det nya Vasa fick efter branden i Gamla Vasa nya hamnar. Inre hamnen där mestadels passagerartrafik skett, och yttre hamnen vid Bändö sund. Landhöjningen fortsatte och år 1886 beslöts att en ny hamn skulle byggas på Vasklot.

Kristinestads gamla stadshamn förnyades år 1912 då en 250 m lång stenkaj byggdes. Kaskö stenlade den 162 m långa Inre hamnen år 1912. År 1955 färdigställdes Djuphamnens 112 m pir.

Ordförklaring:

Agent = arbetade för handelshus i stapelstäderna och hade i uppdrag att bevaka, förmedla och ordna transporttjänster för ägarnas produkter

Allmoge = betyder de ofrälse - bönder och ståndslösa människor i det förmoderna samhället som i huvudsak sysslar med bondehushållning

Amiralitetet = ledningen för sjökrigsmakten

Att få kredit = att betala för något i efterskott

Att rusta ett skepp = att förbereda ett skepp för långfärd

Att splitsa = ett sätt att avsluta ett rep eller sammanfoga två ändar av repet utan att använda en knop

Besättningen mönstras = innebar inregistrering och kontroll av det avtal som slutits mellan sjömannen och befälhavaren eller rederiet

Bli borgare (vinna burskap) = Borgare kallades de som ägnade sig åt hantverk och handel, och som ägde en del i en stad, ett så kallat burskap. Borgarna var tvungna att betala skatt till staden och delta i brandskydd, nattvakt och försvar.

Block = anordning med trissor genom vilken en lina löper

Bondeseglation (allmogeseglation) = har i Norden som begrepp omfattat allting från fiskarna som i öppna båtar förde sin fångst till närmaste stad, till rena segelfartyg som flera storbönder slog sig ihop om och befraktade i Europafart från länderna kring Östersjön.

Bygga på klink = Klink kallas tekniken att lägga bordläggningsplankor omlott, så att var plankas nederdel ligger utanför den plankas som ligger nedanför i bordläggningen.

Bygga på kravell = Kravell är en teknik för båtbyggande, där bordläggningsplankorna anbringas mot varandra kant i kant, fästa mot spanten. Med kravellbyggda skrov får man en slät in- och utsida.

Diagonalskenor = fartygets bärande stomme var olika I-balkar och vinkeljärn samt diagonala stålband som utgjorde den diagonala förstärkningen i skrov och däck.

Drevning (fartygskonstruktion) = en metod att med drevjärn och träklubba driva in drevgarn mellan bordgångar och däcksplankor, för att tätare fartyget.

En bräda bilas fram = att för hand hugga ut en bräda ur en stock med en bredbladig yxa.

Fartområde = en geografisk indelning av farvatten

Hamntull = härifrån övervakades aktiviteterna i hamnområdet

Järnknän = Ett knä på ett skepp är ett vinklat stöd som bär upp de balkar som däckets vilar på. Knän gjordes först av naturligt formade trästycken. Eftersom det var en omständlig metod som krävde att man hittade träd som växte på rätt sätt experimenterade skeppsbyggarna i stället med knän av järn.

Kommerseråd = en hederstitel för framstående personligheter i näringslivet.

Krimkriget = en väpnad konflikt som utkämpades 1853 - 1856 mellan Kejsardömet Ryssland på ena sidan och en allians av Storbritannien, Frankrike, det Sardinska kungadömet och Osmanska riket på den andra.

Kryddkrämare = en äldre yrkestitel på specerihandlare betecknande en person som handlade i kryddor och ägde rätt att sälja torrvaror som exempelvis kaffe, mjöl, socker, salt och andra varor som porslin och tidningar.

Köllängd = Köl är den del av ett fartyg som befinner sig längst ned på skrovets botten. Kölen var den stock som man utgick ifrån för att bygga fartygen. Kölen är att betrakta som fartygets ryggrad. Köllängden är helt enkelt längden på kölen.

Lästetal = Läst är ett gammalt rymdmått som använts sedan medeltiden. Måttet för en läst har varierat mycket genom tiderna och varierade också beroende på vilken vara det var frågan om.

Mäklare = Skeppsmäklaren är en mellanman som hanterar nödvändiga åtgärder för att ett fartygs hamnuppehåll ska fungera praktiskt.

Naglar = en spik, plugg, metall- eller trästång avsedd att sammanfoga bordläggningen på ett skepp.

Pottaska = är ett äldre namn på kaliumkarbonat, framför allt den som utvanns genom förbränning av ved från lövträd till aska, som sedan urlakades med vatten.

Registerton = enhet för ett fartygs invändiga volym (1 registerton = 2,832 m³)

Skansen = manskapets utrymme med kojor.

Stapelrättighet = rätt att bedriva import och export.

Stapelstad = en stad som fått stapelrättigheter.

Stuert = hovmästare och dylikt på ett fartyg.

Tonnage = Tonnage är en term inom sjöfarten som används för att ange ett fartygs storlek och lastförmåga.

Tågvirke = är ett annat ord för rep.

Uppstad = benämning på en stad som bara fick bedriva inrikes handel och sjöfart och saknade rättigheter att bedriva import och export (utrikeshandel).

Vändkretsarna = är den breddgrad (latitud) norr och söder om ekvatorn där solen har sitt nordligaste respektive sydligaste zenitläge.



Källor:

- Alma Söderhjelm, Jakobstads historia I-III
- Svenska Österbottens historia III, Svenska Österbottens Landskapsförbund
- Boken Skepp O'hoj, Kaskö hembygdsförening
- Vasa Historia IV; Segelfartyg och Ångfartyg
- Borgarliv i Österbotten 1750-1850; Boende och leverne
- Borgarliv i Österbotten 1700-1800; Näringslivets nätverk
- Borgarliv i Österbotten 1800; Bildningens nätverk
- Borgarliv i Österbotten 1700-1800; Det materiella kulturarvet
- Historisk Tidskrift för Finland 1988; Kvinnor ombord av Carola Sundqvist
- Christer Norrvik, anteckningar och mejl 2023
- Jeanette Edfelt, artikel om Elna Fontell, Finns publicerad i Österbottens tidning julbilaga 2022.
"Elna Fontell – den första bibliotekarien i Jakobstad"
- K.H.Renlunds museum, bearbetade anteckningar om Alma Hongell ombord på fartyget "Melusine", 1890-tal.
- Kristinestadshistoria.fi
- sv.wikipedia.org/wiki/Stapelstad
- vaasa.fi/sv/se-och-upplev/sevardheter-och-besoksmal/gamla-vasas-historia/
- sv.wikipedia.org/wiki/Kask%C3%B6
- anders.chydenius.fi/sv/
- popularhistoria.se/teknik/sjofart/de-sista-stora-segelfartygen
- kristinestad.fi/fritid/museivasendet/kristinestads-museer/sjofartsmuseum
- sv.wikipedia.org/wiki/Linjedop