



Arkivpodden Dokumenten berättar

Avsnitt 7: Sjömansrullan berättar

Anslag: Mia Nilsson läser högt ur en Sjömansrulla:

Den åttonde på eftermiddagen ökade vinden sig till en fullkomlig orkan från sydväst och väst med en förfärlig hög brytande sjö, vari skeppet arbetade och begav sig i en oroväckande grad och sjön bröt över densamma i alla riktningar upplyftande hela däckslasten som därigenom kom loss. Det befanns då att skeppet fått en svår läcka och gav mycket vatten, så att man var nödsagad att låta pumparna gå oupphörligt. Kapten Fahlman reste därefter över land till Cowes, för att rådgöra med sina agenter därstädes, för att skaffa sig nödig hjälp, och sedan han erhållit två ångbåtar blev skeppet fört till Cowes redd varest det i säkerhet förtöjdes. Läckan fortfor oavbrutet.

[Musik – dramatiskt pianospel]

Jim: Ja hej och välkomna till arkivpodden Dokumenten berättar! Vi befinner oss ju som vanligt i studion här på Arkivvägen 1 i Östersund och jag heter Jim Hedlund. Jag vikarierar idag för Martin Ahlström, och som gäst idag har vi fått hit Mona Bergman från Härnösand, som ska ta oss ut på sjön tror jag, eller hur?

Mona: Ja, självklart. Jag kommer ju från kusten!

Jim: Ja, du kommer ju från kusten! Och vilket dokument! Herregud vad stort och fint! Vad är det för någonting?

Mona: Ja alltså, dokumentet som vi har med oss här nu, det är en så kallad sjömansrulla. Och det är ju som du ser ett väldigt stort dokument. Det är inget A4 utan det är nästan en meter högt och i princip en halvmeter brett.

Jim: Det är ju en affisch! Som en tavla!

Mona: Ja, det är ju jättefint faktiskt.

Jim: Det här skulle ni se! Det här blir kul att höra om!

Mona: Javisst.

[Musik – piggt och glatt pianospel]

Mona: Ja alltså, sjömansrullan var ett dokument som man skrev upp på- och avmönstringar i fartygsbesättningen på medan fartyget reste. Det utfärdades av sjömanshuset och sedan lämnades det till kaptenen som tog med det på båten, så att det fanns med hela resan. Så det här pappret är berest. Väldigt berest. Det har varit längre bort i världen än vad jag har varit.

Jim: Jaha du! Men det ser inte så skavt ut? Det ser väldigt fint ut!

Mona: Jamen visst, det gör ju det. Man kan tänka sig att händer något med fartyget så att det förliser då försvinner ju dokumentet också, så det är häftigt a att det finns så många kvar.

Jim: Ja, fast man kanske ändå räddade besättning och manskap framför de här rullorna förstås.

Mona: Man hoppas ju det. [Med ett leende]

Jim: Ja, du sa något mer här...sjömanshus sa du?

Mona: Ja, sjömanshuset drevs som en stiftelse. Det var ungefär som en arbetsförmedling kan man säga, för sjöfolk. Det var där sjömän blev registrerade och det var där de skaffade sina jobb; sina uppdrag helt enkelt. Där registrerades fartyg också, så man kan slå upp alla möjliga saker både om båtar och resor och dem som arbetade där.

Jim: Jajamen, och det här har ni ett antal av förstås i Härnösand?

Mona: Ja, det har vi ju, för vi har arkiv från hela norrlandskusten, där det finns, jag vet inte hur många...tio kanske, sjömanshus. Lite olika stora. Det här dokumentet som vi har framför oss, det är ju från Härnösands sjömanshus.

Sjömanshus är ju någonting som har funnits väldigt länge. Det utfärdades ett reglemente för svenska handelsflottan redan 1748 och då bestämde man att det skulle inrättas ett sjömanshus i Stockholm, som skulle gälla för hela landet. Men redan 1752 så kom man fram till att det kanske kunde vara smart att ha ett i alla svenska stapelstäder.

Jim: Stapelstäder?

Mona: Ja...Stapelstäder är alltså städer som hade rätt att bedriva import och export till utlandet.

Jim: Ja, stapelstäder, ärade lyssnare, det är alltså städer...

Mona: Det där vet de redan!

Jim: Nej, det vet de inte. Jag visste inte det! [Skrattar]

Mona: [Skrattar] Det äldsta sjömanshuset som vi har här i Härnösand det är ju Gävle, för de var först ut redan 1754, men från sjömanshuset i Härnösand som vi har det här dokumentet från då, finns det sjömansrullor från 1770-talet i alla fall och framåt.

Jim: Oj, 1770-talet.

Mona: Det är ju häftigt att tänka sig för om man jämför med dagens lastfartyg med containrar så är de ju väldigt mycket större, men det här måste ju ha varit en större strapats ändå.

Jim: Visst var det så, och sedan om man skulle ut på ”rätta” havet, Atlanten, och som här, ända ner till Australien, då fick man sina fiskar varma tror jag.

[Musik – piggt och glatt pianospel]

Jim: Ja, om man nu släpper upp spinnakern eller vad det nu heter [skrattar]. Från den här resan då, som jag tycker är så fascinerande, när de gav sig av runt halva jorden, vad har du från själva resan? Jag ser ju på dokumentet att det finns massor av fina stämplor på det?

Mona: Ja, eftersom det var ett handelsfartyg så skulle man lämna in sjömansrullan och visa upp den vid alla svenska och norska vicekonsulat. Och det var väldigt många hamnstäder förstås som hade sådana. Där det inte fanns något sjömanshus, där kunde man ju inte visa upp något, och då finns det ingen stämpel. Men annars hittar man dem på rullan, tillsammans med skriven text där man går igenom besättning och så. Jag tror att man fick betala en liten avgift till de här konsulaten man besökte också. Och genom de här stämplorna så kan man ta reda på hur fartyget har åkt på ett ungefär.

Vi kan se att det lämnade Härnösand hösten 1872, och så var man i Danmark 20 november samma år. Sedan kom man till Cowes i södra Storbritannien i mars -73. Melbourne i Australien kom man till någon gång i augusti 1873. Så det tog inte så jättelång tid dit om man tänker på det. Jag trodde i alla fall att det skulle ta lite längre tid att segla från Storbritannien till Australien än från mars till augusti.

Jim: De hade bra vind helt enkelt?

Mona: Ja, det hade de kanske. Och när man hade varit i Australien så åkte man tillbaka till Europa igen, till London, och sedan drog de till Florida, till Pensacola som ligger där i USA. Sedan tillbaka till Europa, och då var de i Antwerpen i Belgien i september -75. Och sedan for de också till Burma, faktiskt, till Rangoon, där de var i maj -76. Och därefter i oktober samma år



så for man tillbaka till Storbritannien igen. Den sista stämpeln från konsulatet i Liverpool är från den 19 oktober 1876. Då hade vår kapten Fahlman varit på fartyget i fyra år.

Och vårt skepp då, ”Föreningen”; Den som ägde det hette Erik Ulander, han var redare, och han var en av de största segelfartygsredarna under den här tiden, på 1870-talet. Han hade flera fartyg som utgick från Härnösand. Den här båten är dessutom byggd i Härnösand, vilket är lite kul. Går man ut på Läns museet Västernorrlands hemsida så kan man söka på ”Föreningen”, och då får man upp en bild från 1860-talet från varvet, när det byggdes. Alltså ett fotografi!

Jim: Jaha! Jättehäftigt!

Mona: Ja. Den här Erik då, han var ju störst, men han gick i konkurs; det kan jag berätta om honom. När man tittar i hans bouppteckning, han dog 1884, så hade han då en skuld på, när man räknar ihop allting, 147 371 kronor. Och det låter ju inte sådär jättemycket, men räknar man om det så blir det mer än nio miljoner kronor i dag.

Jim: Åh...oj, stackars...han måste ha sovit dåligt på nätterna.

Mona: Säkert för om man tänker sig en redare då, han borde ha ganska mycket ägodelar, men bouppteckningen är bara på två sidor. Så det slutade illa. Men det är ju fartygskonkursen som gör att han har det så illa ekonomiskt när han dör; inte hans privatekonomi.

Jim: Nu får ju jag en bild i huvudet; jag är rätt så gammal, så jag minns en serie som gick på TV. En brittisk serie som hette Onedinlinjen, som utspelade sig mestadels på en redares kontor tror jag, och där gick en James Onedin runt i sin skepparkrans och bara oroade sig för sina affärer, och det var konkurshot i vartenda avsnitt tror jag. [Skrattar]

Mona: Precis. Och det är ju så vår kapten ser ut egentligen. Man kan titta på Läns museets hemsida då också och söka på hans namn, så får man upp en väldigt, väldigt skäggig man, som ser precis ut som han ska.

Jim: Jaa, som en sjöman ska se ut! Härligt, när bilden man redan har införlivas. [Skrattar]

Mona: Ja men precis!

[Musik – piggt och glatt pianospel]

Mona: Ja, den här sjömansrullan som vi har, den är ju jättefin som sagt, men den är ganska rörig, med allt som står skrivet på den för man har skrivit lite åt alla håll och kanter, där det fanns plats. Det finns lite text bredvid riksvapnet som syns högst upp, med lejon och tre kronor och ankare och lite

rullat rep. Våldigt fint. Och så står det ”sjömansrulla” och vad skeppet hette; ”Föreningen”. Det står också att det är just ett skepp, och då vet vi som har kollat upp det där närmare att det innebär ett segelfartyg med minst tre master. Det fanns ju olika typer av båtar förstås. Och läser man vidare så står det något om 385 och 5/10 nyläster. Och sådant förstår ju alla, tänker jag. [Skrattar]

Jim: Ja...det...eh...men jag skulle ändå vilja höra om du kan...? [Skrattar]
Nej, jag får väl erkänna; jag förstår ingenting! Nyläst – vad är det?

Mona: Läst är ju ett mått, som anger ett fartygs lastförmåga. Eller dräktighet, säger man också. Det tycker jag är lite roligt. [Skrattar]
Men en nyläst då, det handlar om vikt, och en nyläst var 4.25 ton, så räknar man lite snabbt på det, vilket vi förstås har förberett, så kommer man fram till att vårt fartyg kunde lasta mer än 1000 ton. Alltså nästan ett och ett halvt tusen ton.

Jim: Ojoj! Vet du någonting om vad det var för last? Vad kunde det vara?

Mona: Det står ju inte på sjömansrullan vad lasten var men det är nu vi kommer till andra arkiv som kan vara bra att söka i, och då finns det ett en liten pärla som heter Norrlands sjöassuransförening. Det var som ett försäkringsbolag kan man säga. Där kunde redare försäkra sina segelfartyg, och få ut ekonomiskt bistånd om något gick snett, vilket det gjorde hela tiden mer eller mindre. Småskador verkar det ju ha varit hela tiden.

Jim: Jaha okej. Ja, det är ju så med arkiv, att ofta så måste man ju pussla med flera olika sådana, för att få ihop historien om någonting helt.

Mona: Jaja, absolut. I Sjöassuransföreningen finns det någonting som heter dispatchböcker. Dispatch, det är ju ett svårt ord förstås. Men det handlar om utredning av förluster och kostnader vid fartygshaverier och hur kostnaderna fördelades mellan rederiet, den som ägde lasten, och Sjöassuransföreningen då. Vem ska betala om man behöver laga seglet?

Det finns ett fint register längst fram där man kan söka på det året som man är ute efter, och sedan följer sida upp och sida ner med beskrivningar om vad som har hänt och listor över vilka kostnader som uppkommit och så. Om man slår upp det här fartyget så får man inte helt oväntat fram att de hade trävaror i lasten.

Jim: Nej, det är ju inte oväntat. När var det, vad sa du, 1870...?

Mona: 1872.

Jim: 1872. Sveriges ekonomi börjar förändras, och från att ha varit ett fattigt land så börjar hela Sveriges välfärd byggas på träindustrin.

Mona: Ja, precis. Och Australien behövde trä.

Jim: Ja, hela världen skrek efter trä.

Mona: Precis. Men om man nu slår upp just "Föreningen" i den här dispatchboken så ser man att redan från början så blåste seglen sönder, innan man ens hade nått till England. Så det är sådant som är skälet till att man finns med i boken. Det har hänt någonting som har kostat pengar, och man behöver kolla vem som ska betala för det.

Jim: Det var ju tur att de var försäkrade. Och tur för oss också som får se det här då. Det här med träindustrin och kusten och så, det måste ju ha gått många båtar under den här tiden. Sågverk på sågverk.

Mona: Ja men absolut. Läser man om det i böcker om sjöfart så ser man att det var i de norrländska städerna det fanns flest fartyg vid den här tiden, och de största rederierna.

Jim: Ja, det här har ju betytt mer för vårt lands välfärd än dagens IT-företag runt Stureplan. Det är de här som har byggt Sverige. De här människorna på båtarna.

Mona: De med skägg helt enkelt!

Jim: De med skägg och pipa! Så är det. Och deras fruar!

Mona: Ja precis. Och är man intresserad av båtar och sjöfart så är ju de här böckerna jätteroliga att läsa, för det finns otroligt mycket termer i dem som jag inte förstår alls, men är man inne i den här världen är det ju självklart, och jätteroligt.

Jim: Ja, och man lär sig. Man lär sig. Men du...Härnösand och Australien. Jag får som en inre bild, jag har ju sett filmen utvandrarerna. Du vet när de hänger över relingen och kräks och det är eländes elände. Men det är klart, här fraktar man timmer och inte människor förstås.

Mona: Nej. Men det var ju en del folk med förstås, på båten. Dels de som jobbade där, och sedan vet jag inte om man hade några passagerare också. Det ser man ju inte här, men det kan ju ha varit flera passagerare med.

Jim: Ja det lät ju som att det var ett stort tonnage. Det behövs ju lite folk.

Mona: Ja, och det är lite svårt att se hur många som jobbade på båten samtidigt. Man var ganska bra på att skriva upp påmönstringarna men det är inte lika tydligt när någon mönstrar av, om inte någon rymmer eller så. Annars så stryker man dem bara. Därför kan man ju inte kolla om de var 50

eller 25, eller hur många de var som jobbade samtidigt för att få båten att kunna segla.

[Musik – piggt och glatt pianospel]

Jim: Ja men vidare då; du pratade om yrken. Vilka är det som jobbar på båten förutom kaptenen?

Mona: Ja, förutom kaptenen så finns det ju jättemånga yrkesgrupper såklart. Kaptenen mönstrar ju på först och det är väl han som väljer ut dem som ska arbeta på båten kan man tänka sig.

Jim: Som man ser på de där sjörövarfilmerna då. [Skämtsamt]

Mona: Ja, så då borde det ju vara så här också. [Med glimten i ögat.] Man hade ju en kock förstås. Man hade jungmän. Jungman är en oerfaren sjöman, en nybörjare. Och sedan hade man ju lättmatros. En styrman förstås, som var ganska högt i hierarkin. Timmermän, som lagade båten. Det förstår man ju att det var viktigt. Båten gick ju sönder, delar av den, då och då. Och sedan fanns där faktiskt en konstapel också.

Jim: Jaha?

Mona: Ja, och han hade vad jag har läst mig till hand om maten.

Jim: Jaha? Så han var inte en polis?

Mona: Nej, utan han förvaltade och fördelade fartygets proviant.

Jim: Höll ordning på kosten kan man säga?

Mona: Precis. Och sedan när fartyget hade gått en bit och man behövde anställa ny personal och man var utomlands, då använde man sig av utländska titlar också. Då pratar man om able seaman och ordinary seaman. Samma sak som matros och jungman skulle jag tro. "Able" är lite en mer duktig och kompetent grad. "Ordinary" är ju en vanlig, längre grad.

Jim: Ja, i sjöfarten är det ju väldigt likt det militära i hierarkin, och kaptenens regler är det ju ingen som går emot. Då blir det myteri.

Mona: Ja, det är han som bestämmer, helt klart. Jag kan tänka mig att titlarna och den hierarkiska ordningen var väldigt viktiga, och när man läser sjölagen från 1864 så står det där att kaptenen om det behövdes, om folk söp eller betedde sig eller var uppkäftiga, fick aga de anställda. I alla fall dem som var under 18 år.

Jim: Det delades ut straff.



Mona: Ja, javisst. Men det var ju en väldigt avgränsad värld, så det är klart att det måste fungera. Annars blev man väldigt ensam där ute på Atlanten.

Jim: Det kommer ju så mycket från litteratur och film, att man har den där hårda kaptenen som alltid bestraffar och givetvis var det väl inte så överallt. Men det gör sig ju väldigt bra på film.

Mona: Ja, och han ser ju väldigt trevlig ut, vår kapten, på bilden vi har här.

Jim: Ja, men du sa förut något om att ibland så mönstrade sjömännen inte av, utan de bara stack.

Mona: Ja precis. Det känns som att det var ganska vanligt. Vad det berodde på vet man ju inte, men på den här resan är det faktiskt ett flertal som det står deserterad, eller rymd, på.

Jim: Deserterad, det är ju ett militärt uttryck, det låter allvarligt.

Mona: Ja, men jag tror att man använde det som det engelska ordet deserted helt enkelt. Det finns flera exempel på det när båten var på väg tillbaka från Australien till England, då var det faktiskt tre stycken som passade på att hoppa av. Varför vet jag inte. De var jungmän allihop; en Gustav Albert Jansson från Stockholm, han var 15 år. Sedan har vi en Karl August Åhman från Härnösand, han var 21. Och jungman Jonas Petter Renlund från Grundsunda, som var 18 år. Man kan ju tänka sig då när Jonas Petter, 18 år, från Grundsunda, ser London, att det kanske var frestande att hoppa av. Men man vet inte.

Jim: Ja, varför inte. Tänk på ”Jungman Jansson”. [Skrattar]

Mona: Ja, det kanske är han! [Skrattar]

Jim: Herregud, det är ju spännande att läsa sådant här. Det är ju så att man kan få stoff till en novell eller så! Och om ni vill kan ni ju komma in till Riksarkivet i Härnösand, där finns ju allt sådant här stoff att ta av, riktiga händelser och personer att använda. Kanske för att filmatisera?

Mona: Ja, för i arkiven får ju inte reda på varför saker skedde. Hur man tänkte. Var avhoppet något man hade planerat hela vägen, eller var det bara så att man tänkte att man skulle få ett bättre jobb på någon annan båt? Vad vet man?

Jim: Ja, eller som du sade - London!

Mona: Ja, vad häftigt *det* såg ut!

Jim: Vet du någonting om löner eller så, hur såg det ut?

Mona: Ja, de flesta i besättningen var ju ganska unga ogifta män, så man kan tänka sig att det här var yrken man har innan man gifte sig och skaffade familj. Det var ju väldigt olika hur mycket man tjänade. Kaptenen tjänade troligtvis mest, det står ju inte på sjömansrullan hur mycket men det måste han ju ha gjort upp med redaren förstås. Sedan kunde det vara så att han fick en procent av vinsten på resan också. Så vi vet inte egentligen hur hans lön såg ut men den var säkert bra. Annars var den som tjänade mest på båten styrmannen. Han hette här A. Bylund och han fick 75 riksdaler i månaden, och det är ungefär lika mycket värt som 4500 kronor idag, så det är ju inte en jättehög månadslön. Men det är vad han fick i alla fall. Och den som tjänade minst var ju en av de där rymlingarna, Gustav Albert. 15-åringen.

Jim: Jungman Jansson!

Mona: Ja, precis, var det han? Ja det var han! Han tjänade 12 riksdaler.

Jim: Jamen självklart skulle han rymma, jungman! 12!?

Mona: Det är ungefär 735 kronor idag.

Jim: Ja, London erbjöd nog mer!

Mona: Ja precis!

En av de andra, Karl August Åhman, hans lön står i pund. Han tjänade 2 pund per månad men det är lite svårare att räkna om så det låter vi bli.

Jim: Ja, är man intresserad av det kan man räkna på det själv. Allt det här ger ju så mycket bra information ändå.

Men, kaptenen nu då, med den här stora skepparkransen och snuckan i mun kanske. Har du något mer om honom, om honom?

Mona: Ja, om just den här kaptenen kan vi berätta ganska mycket, men det är då via andra arkiv också. Slår man upp honom i folkbokföringen ser man att han gick till sjöss ganska tidigt, redan som 11-åring. Inte på ett sådant här fartyg då, men ändå.

Jim: 11 år!?

Mona: Ja. Vi tar hand om dem för länge idag, de där barnen! [Skrattar]

Jim: [Skrattar] Ja. Nu börjar man ju tänka på hur man var själv när man var 11 år. Om man hade ställt sig på en båt med en massa sjömän som svär och spottar snus.



Mona: Ja precis. Hans första jobb var som kajutavakt på skonerten Frans.

Jim: Kajutavakt.

Mona: Ja precis. År 1850. Och redan när han var 23 år hade han fått en befälhavartitel, så han gjorde ju kometkarriär.

Jim: Ja det måste man säga. Han var en duktig vakt!

Mona: Ja, absolut. Han gifte sig 1866 med en kvinna som hette Helena Elisabet Hallström och de fick sju barn tillsammans, och sådant tar man ju också reda på genom folkbokföringshandlingar i kyrkoarkiven.

Jim: Jaha, men han var fortfarande kapten då?

Mona: Ja och det som är lite kul i det här fallet är att när man tittar i folkbokföringshandlingarna så ser man att dottern Helena Adelaide hon föddes den 18 juli 1873 i Australien. Och det är ju under vår resa som vi har sjömansrullan ifrån.

Jim: Nämen, så frun var höggravid då när de for iväg?

Mona: Ja, eller om hon blev gravid när de hade åkt en bit. Någonstans där i alla fall.

Jim: Ja, det är mycket som händer på skeppen.

Mona: Ja och då vet man ju inte om familjen var med hela resan, för fartyget var ju borta i flera, flera år. För när man hade varit i Australien fick man ju ny last förstås, och dumpade den, och så fick man på någonting mer och åkte med det till Pensacola i Florida i USA. Och sedan tillbaka till Europa igen, och sedan vidare till Burma faktiskt. Och så tillbaka till Europa.

Jim: Vilken trad!

Mona: Ja precis. Man undrar ju om det lilla barnet och modern var med hela tiden eller om de hoppade på någon annan båt och åkte hem kanske, det vet man inte.

Jim: Ja. Och hur var det med resten, det var ju många barn. Vad sa du, sju stycken?

Mona: Ja, de hade en son också som föddes i Rio de Janeiro, så frun har ju varit med förut. Och så en annan son som föddes i Bremerhaven i Tyskland, så bevisligen har det ju funnits andra personer än de som är påmönstrade som arbetade, med på båten.

Jim: Ja, han hade väl utrymme i sin lilla kajuta, kapten. I sin lilla svit.

Mona: Ja. Och sedan är det intressant att tänka sig, kunde styrmannen ha med sig sin fru kanske, vad vet man? Ingen aning. De syns ju ingenstans. Det är bara i folkbokföringen man ser att kaptenens fru födde barn i Australien, och eftersom de åker båt dit så är det ju troligt att hon var med. Det är ju svårt att ta sig dit på annat sätt på den här tiden. [Med glimten i ögat]

Jim: Vid den här tiden ja så tror jag att båt var det bästa sättet. [Med glimten i ögat.]

Mona: Hon flög inte...[Skrattar]

[Musik – piggt och glatt pianospel]

Jim: Och när de åkte nu då, fartyget går ju aldrig utan last?

Mona: Nej precis, så man låg ju i hamn jättelänge kan jag tänka mig, i perioder, dels för att laga fartyget. Man fick då lasta av allting och hissa upp det för att kunna laga någon plåt eller så, och sedan fick man ju skaffa sig en ny last för annars gick man med ekonomisk förlust. Man kunde inte åka tillbaka från Australien tomhänt. Jag tror att det var kaptenens jobb att skaffa sig nya jobb och uppdrag helt enkelt.

Jim: Jaha. Ja, jag tänkte mig annars att rederiet hade mycket att göra med att få till en trad och logistiken med handelspartners.

Mona: Ja, så kan det också ha varit. Läser man i det här sjöassuransdokumentet ser man att vid något tillfälle fick man problem i någon storm utanför England, och då fick kapten ta sig in till land. De fick inte in båten i hamn för att det blåste för mycket från fel håll eller någonting sådant, så han fick ta sig in till land och landvägen ta sig till någon stad, och via några agenter, som jag antar var redarens, rederiets agenter, få fatt i några ångbåtar som fick bogsera in båten, till Cowes tror jag det var, för att reparera den. Så det var ju då långa perioder man var i land förstås. Man seglade inte hela tiden.

Det var ju strapatsrika resor. Man kan tänka sig; Burma 1872! Tänk den lilla ynglingen, han från Grundsund, han kanske hade rymt redan i London, så han fick nog inte se Burma tyvärr. Då kanske han hade valt att hoppa av där istället.

Jim: Ja. Men nu valde han London. [Skrattar]

Men jag vill ju se mer!

Mona: Ja, visst blir man nyfiken? Som på de här rymlingarna.

Jim: Ja! Rymlingarna! Finns det något mer på dem?

Mona: Ja, om vi tar våra tre stycken nu då. Det var ju ”Jungman Jansson”, alltså Gustaf Albert, och Jonas Petter Renlund. De försvann ju, och dem har jag inte kunnat hitta igen i folkbokföringen. Alltså, de har inte kommit tillbaka så att jag har kunnat hitta dem. De kanske tyckte London var trevligt. Vad vet vi. Det får någon skriva en bok om och hitta på.

Men, den här Karl August Åhman, han kom tillbaka, och det som var lite kul med honom var ju att han mönstrade på i Australien. Det var han som hade lön i pund. Så han mönstrade på i Australien och var då inte med från Sverige, så han hade tagit sig till Australien genom att jobba på ett annat fartyg; skeppet Veidenhjelm som också gick från Härnösand.

Jim: Ja, jag tänkte just säga att det lät svenskt.

Mona: Ja precis. Det gick ju ut tidigare, så han lämnade Härnösand i juni -72, innan vårt fartyg seglade iväg. Och sedan spenderade han ett par månader i Australien, för han rymde i Port Adelaide i södra Australien i juni -73. Så var han där i några månader och mönstrade på vårt skepp i augusti.

Men sedan kom han i alla fall tillbaka till Sverige från det att han hade rymt i London också. Och han står sedan som sjökaptten, så det kanske inte var så jättefarligt att ha rymt i London...

Jim: Nej men jag tänkte just säga, att när det står rymning eller desertör, då tänker jag militärt, att det är riktigt kört. Men här kanske det var lite annorlunda.

Mona: Ja, precis. Jag har inte hittat riktigt om hur man blir straffad. Om man nu blev straffad för det.

Jim: Det kanske bara straffade sig om just den kapttenen som man hade stuckit ifrån fick tag på en...då kanske det var lite vanskligt.

Mona: Ja, man kan ju tänka sig kanske att det inte såg så jättebra ut, för det skrevs ju in förstås i ens rulla på sjömanshuset. Det kanske inte såg så bra ut i meritförteckningen.

Jim: Man får lov att visa framfötterna sedan.

Mona: Ja, precis. Men August, som sagt, kom tillbaks och blev sjökaptten. Gifte sig, fick några barn, och sedan så utvandrade hela familjen igen till Amerika. Till New York år 1886, och efter det vet vi inte riktigt vad som

hände med honom. Men det kan man ju forska på om man söker i utländska källor förstås.

Jim: Ja, men alltså...bara *ett* dokument. Den här jättefina sjömansrullan, och så pusslar man lite med den. Det går ju att få ut nästan vad som helst!

Mona: Ja absolut. Vi kan ju faktiskt också berätta vad som hände med själva båten, för att det vet vi också.

Den här båten, Föreningen, när redaren Erik Öhlander hade gått i konkurs så ägdes båten av en annan Härnösandsredare som hette S Z Holmberg. Jag vet inte riktigt vad S Z står för men Sven Zacharias kanske, eller något. Och tittar man då i sjömanshusets fartygsregister så står det på båten ”kondemnerad och försåld i Cardiff” år 1887. Och kondemnerad, ja, den var alltså utdömd. Den hade gått sönder så mycket. Så då kan man ju faktiskt, och det har jag inte gjort, det lämnar jag över åt alla lyssnare, söka i Sjöassuransföreningen det året. Vad hände det året, i Cardiff, som gjorde att Föreningen gick sönder så pass att man inte kunde använda den mer? Så att den såldes som träskrot? Om hon fortfarande var försäkrad så borde man kunna se det där.

Jim: Ja, precis. Mona skickar här ut en passning till er lyssnare att gå vidare med det här och söka! Vad hände med båten?

Mona: En cliffhanger!

Jim: Ja, en cliffhanger! Vad kul! Vad härligt!

Men du Mona, om jag nu är en intresserad landkrabba och tycker sådant här är spännande; ge mig något tips. Vad är det första jag gör? Vad har jag för möjligheter att söka reda på mer? Vad kan jag göra? Jag vet ju att Riksarkivet i Härnösand ligger på just det här materialet.

Mona: Ja, om man har släktforskat t.ex. och stött på någon som det står sjöman på, så kan man alltså titta i de här källorna också för att få mer information om den här personen. Vilket ju är lite kul. Och då finns det en databas i Riksarkivets Digitala forskarsal som man når via hemsidan, över sjöfolk. Och där finns det tio olika sjömanshus som man kan söka i och det är Härnösand, Gamla Karleby, Västervik, Hudiksvall, Söderhamn, Gävle, Karlskrona, Oskarshamn, Visby och Örnsköldsvik. På dem har man gått igenom mönstrings- och inskrivningsböckerna och därför kan man söka på namn i databasen.

Det kan vara lite svårt, för ibland heter någon bara ”Joh. K”. Man får söka på alla möjliga sätt, med bara efternamnet eller födelseåret till exempel. Men det finns säkert alla möjliga tips på hur man kan göra i Digitala forskarsalen. Där man kan börja där tycker jag. Där kan man ju få reda på



saker om resor som gjorts, och tex ”rymd i Port Adelaide” som på vår ”able seaman”. Eller ”ordinary seaman” var han kanske. Det är ju en bra start tycker jag.

Jim: Ja absolut. Och den här Digitala forskarsalen den kommer man ju åt hemifrån.

Mona: Ja, och det här är ju bara en databas, så då behöver man ju inte försöka läsa gammal skrivstil, utan det här är en databas med maskintext.

Jim: Ja, man går alltså ut på Riksarkivet.se och där kan man klicka vidare till Digitala forskarsalen.

Mona: Ja, och när man är där så går man in under Databaser, och där finns den som heter Sjöfolk.

Jim: Sjöfolk. Härligt! Men sedan, givetvis, om man nu blir intresserad och har hittat något man vill forska vidare på så är det ju ändå häftigt att göra ett riktigt besök på Riksarkivet Härnösand.

Mona: Jamen såklart, och är man intresserad av just fartyget och allt som händer med det, med förhydningsplåtproblematik och segel och termer – sådant där som folk som är intresserade kan vara väldigt intresserade av, då är ju det en fantastisk guldgruva.

Jim: Ja, så nördar ni ner er riktigt nu så är det Sjöassuransföreningen på Landsarkivet i Härnösand som ni ska åka och titta på. Och Mona kan ju så gott som allt om det här, så henne kan man fråga när man är där.

Mona: Nja [skrattar] men vi vet ju vad man kan hitta. Vi vet ju mer om var man hittar saker än vad saker betyder.

Jim: Jahaja. Men vad säger du, får jag köpa det här dokumentet förresten? Det är ju så vackert!

Mona: [Skrattar] Min utskrift får du köpa! Men den är väldigt dyr! [Med glimten i ögat]

Jim: Okej. [Skrattar]

Jättetrevligt att ha dig här Mona; jättekul att du kom hit. Och du är ju så välkommen till oss igen, till någon mer podd förstås!

Mona: Så gärna!



Jim: Och jag säger tack för att ni lyssnade på det här! Och välkomna att lyssna mer, det kommer många fler spännande poddar om dokument som berättar. Hejdå!

Mona: Hejdå!

[Musik – glatt och piggt pianospel]

/Slut