

Nr 82

*Forum  
navale*



*Sjöhistoriska Samfundets tidskrift*  
2025

Utgiven med stöd av Sune Örtendahls stiftelse  
och Ebbe Aspengrens fond

### ***Sjöhistoriska Samfundet***

- har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.
- utger tidskriften Forum navale samt skrifter som ingår i Forum navales skriftserie
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av Forum navale och skrifter som ingår i Forum navales skriftserie

### ***Adress***

Sjöhistoriska Samfundet  
c/o Liljewalch  
Scheelegatan 11  
112 28 Stockholm  
e-post: info@sjohistoriskasamfundet.se

Tidigare nummer av Forum navale finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

### ***Hemsida***

www.sjohistoriskasamfundet.se

### ***Årsavgift***

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

### ***Forum navales redaktion***

Redaktör Thomas Taro Lennerfors e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se  
Bitr. redaktör Mirja Arnshav e-post: mirja.arnshav@live.com  
Bitr. redaktör Matilda Jarl e-post: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se  
Bitr. redaktör Andreas Linderöth e-post: linderötha@gmail.com

Forum navale  
c/o Thomas Taro Lennerfors  
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik  
Avdelningen för industriell teknik  
Box 169  
751 04 Uppsala

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna  
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB  
Tryck: TMG Sthlm, 2025  
ISSN (tryckt): 0280-6215  
ISSN (elektroniskt): 2002-0015



## Sjöfartsfamiljens eviga dilemma

Ida Hughes Tidlund

”Angående Trosa ser det mörkt ut.

ETA DEP AUGINISH FN 20/10 AM. ETA GBRG 24/10 PM

Jag är lika ledsen som du men detta är sjömansfamiljens eviga men inte enda dilemma.

Allt bra ombord, längtar efter att få komma hem.

Love you.”

Sjömannen Stig skickade telegrammet ovan till sin fru någon gång på 1980-talet. De hade planerat att ses när hans båt tillfälligt anlöpte en svensk hamn, men nya bud om båtens rutt satte käppar i hjulet. I telegrammet ger Stig besked om de grusade planerna och beskriver situationen som ”sjömansfamiljens eviga men inte enda dilemma”. Dilemmat som han hänvisar till är viljan att vara hemma kontra den bortavaro som är en grundläggande omständighet för människor som arbetar till sjöss. Telegrammet avslöjar inte hur hans fru reagerade, men Stig förmodar att även hon blev besviken. Sjöfartsfamiljens dilemma formar ju även tillvaron för de som delar föräldraskap med en person som på heltid pendlar mellan

---

Ida Hughes Tidlund (f. 1977) är doktor i etnologi. Hennes forskningsintressen berör maritima frågor, byråkratiska processer och forskningsetik. Idas avhandling *Autonomous Åland: A Hundred Years of Borderwork in the Baltic Sea* (US-AB, 2021) undersöker med hjälp av arkivmaterial och samtida material hur självstyrelsearbetet hos en öbaserad minoritet har komplicerats av den maritima geografien. Bland hennes senare publikationer finns redaktörskap av *Flytande fritid* (Ljungbergs tryckeri, 2024), ett samarbetsprojekt på Statens Maritima och Transporthistoriska museer och Sjöhistoriska museet, ”How to break the rules just right: Åland smugglers 1920–1950” i *Facing the Sea: Essays in Swedish Maritime Studies* (Nordic Academic Press, 2021) samt ”Etik och kvalitativa metoder” i *Etnologiskt fältarbete: Nya fält och former* (Studentlitteratur, 2022). Ida arbetar idag som utredare på Universitetskanslersämbetet.

bortavaro och hemmavaro, och för barnen i sådana familjer. På så sätt ställs allmängiltiga aspekter och villkor som ryms inom de flesta familjer på sin spets i sjöfartsfamiljer, med aktivt reflekterande över föräldraskap och relationer som följd.

### Svensk sjöfart ur familjeperspektiv

Syftet med denna artikel är att undersöka och beskriva hur den ena förälderns arbetsrelaterade bortavaro har hanterats i familjer med en sjöfartsarbetande förälder förr och nu. Artikeln bygger på arkivmaterial från Sjöhistoriska museet där det finns tre samlingar som berör sjöfartsarbetets effekter på familjelivet. Den första är en frågelistsamling från tidigt 1970-tal i vilken sjömän har svarat på frågor om arbete, relationen med partnern och tankar om familjeliv. Samtliga respondenter i frågelistsamlingen var män.<sup>1</sup> Den andra materialkategorin är transkriberade intervjuer med kvinnor som var gifta med sjömän, gjorda kring liknande teman under tidigt 1990-tal.<sup>2</sup> I samband med intervjuerna insamlades också brev, telegram och annan korrespondens som ägt rum mellan sjöfartsarbetare och deras partners från 1940-tal och framåt. Den tredje delen av materialet består av samtida intervjuer utförda under 2023 med både sjöfartsarbetare och partnerns till sjöfartsarbetare.<sup>3</sup> Det samlade materialet kan därmed beskriva hur sjöfartsfamiljers tillvaro har sett ut under olika tidsperioder.<sup>4</sup>

Artikeln är disponerad utifrån de särdrag som kännetecknar sjöfartsfamiljers tillvaro. Med *bortavaro* avses de perioder då sjöfartsarbetaren är till sjöss och därmed borta från familjen. *Hemmavaro* är ledigheterna som tillbringas hemma. *Familjevaro* är den särskilda tillvaro som formar hela familjen, men i synnerhet sjöfartsarbetarens föräldraskap.

### Roller, konflikter och balans

Artikelns tidsperspektiv sträcker sig från 1940-tal till idag. Under samma period har både sjöfartsbranschen och familjepolitiken genomgått stora förändringar. Sjöfartsarbetare idag har möjlighet att tillbringa betydligt

mer tid per år hemma jämfört med före 1970, men samtidigt har förväntningarna på engagerat föräldraskap ökat. Genom industrialiseringen slog tanken rot att män och kvinnor hade varsina och skilda sociala roller: men took charge, women took care.<sup>5</sup> När kvinnor i allt större utsträckning kom att yrkesarbeta, delvis på grund av ökande behov av arbetskraft under andra världskriget, förändrades förhållandena. När en kvinna kunde vara fru, mor och yrkesarbetande fick hon fler roller att förhålla sig till.<sup>6</sup> Detsamma gällde männen. Från att främst vara make och familjeförsörjare ökade kraven på hans delaktighet i barnomsorgen.<sup>7</sup> Den ideala mannen blev, precis som kvinnan, den som hittade rätt balans mellan arbetsliv och ett närvarande, aktivt föräldraskap.<sup>8</sup> Det är en balans som är och var svår för sjöfartsarbetaren att uppnå.<sup>9</sup> En sådan bristande balans kan leda till en så kallad rollkonflikt som uppstår när kraven från arbetet eller yrkesrollen kolliderar med familjelivet.<sup>10</sup>

Förutom motstridiga sociala roller har sjöfartsfamiljer könsrollskonflikter att hantera. För en sjöfartsfamilj handlar det om att den hemmavarande partnern, som oftast är och var en kvinna, förväntas vara en *viss* sorts kvinna när partnern är borta och en *annan* sorts kvinna när hen är hemma. Manliga sjöarbetare har levt med olika värderingssystem där ett traditionellt "gott sjömansskap" står i strid med dagens bild av "gott faderskap". Sjöfartsarbetaren, som oftast var och är just en man, behöver likaledes hantera förväntningar på att vara en viss sorts man på jobbet, och en annan hemma. I familjer där sjöfartsarbetaren är en mor behöver bägge parter också hantera omgivningens föreställningar om föräldraskap kopplat till kön.

## Modern svensk sjöfart

Sjöfart kan föra tankarna till äldre tider men är ännu en bärande bransch för det svenska samhället. I svenska hamnar hanteras 170 miljoner ton gods per år, vilket motsvarar närmare 90 procent av Sveriges totala import och export. Dessutom reser över 23 miljoner passagerare via svenska hamnar och bryggor varje år.<sup>11</sup> Trots detta är sjöfarten en sällan uppmärksammas bransch, sannolikt på grund av att den äger rum bortom synhåll, utanför det övriga samhället.<sup>12</sup>

Under det senaste seklet har sjöfarten genomgått stora förändringar. 1970-talet innebar en brytpunkt i svensk såväl som global sjöfart. Arbets-tidsregleringen stod för en reform inom svensk sjöfart. Före regleringen tillbringade en svensk sjöman större delen av året ombord. Han hade sällan kontroll över när han skulle komma hem eller hur länge han kunde vara ledig. När avlösningssystemet infördes 1971 fick sjöfartsarbetare garanterad hemmavistelse efter en period till sjöss, och med tiden har de lediga perioderna ökat i längd. Idag tillbringar en svensk sjöman ungefär hälften av året borta på jobb.<sup>13</sup>

Den andra stora förändringen för den globala sjöfarten på 1970-talet var den teknologiska utvecklingen som medförde att de allt större och snabbare fartygen kunde bemannas med mindre personalgrupper.<sup>14</sup> År 1970, när godset främst bestod av lösa föremål såsom lådor och säckar, kunde bara en procent av fartygen genomföra av- och omlastning i hamn på mindre än tolv timmar. År 1998 hade den så kallade containeriseringen, förvaringen av gods i stora containrar, medfört att siffran var uppe i 27 procent trots att det genomsnittliga tonnaget under samma period ökade med 430 procent.<sup>15</sup> Tiden i hamn brukade innebära välkomna avbrott från den enformiga vardagen ombord. Den alltmer effektiva sjöfarten med större båtar och mindre personalgrupper kom att i ännu högre grad separera sjöfartslivet från tillvaron i land. Förändringen innebar att arbetsuppgifterna blev alltmer monotona, isoleringen ökade och sjöarbetarnas välbefinnande försämrades.<sup>16</sup>

Sjöfarten är och var en bransch drabbad av ohälsa. Den räknas som en utmanande arbetsmiljö med långa arbetstider och fysiskt tunga arbetsuppgifter under tidspress.<sup>17</sup> Sådana förhållanden ökar risken för stress och utmattning<sup>18</sup>, och jämfört med motsvarande grupper i land har sjöarbetare en genomsnittlig sämre mental hälsa med ökad risk för depressioner, ångest och suicid.<sup>19</sup> Sjöarbetare själva anger att den mest besvärande faktorn för deras välbefinnande är separationen från familjen.<sup>20</sup>

Till viss del skiljer sig svensk sjöfart från det globala genomsnittet. Svenska sjöarbetare sticker ut i internationell statistik över hur nöjda de är med sitt arbete, sin inkomst och balansen mellan jobb och familj.<sup>21</sup> Teknologin har inte heller lett till en minskning av antalet anställda inom svensk sjöfart eftersom en stor del av svensk sjöfart består av passagerar-

trafik, som kräver servicepersonal, istället för godstrafik. I och med att den största personalgruppen i svensk sjöfart är inom service är också andelen kvinnor relativt hög: en knapp fjärdedel<sup>22</sup> jämfört med sju procent i EU och två procent globalt sett.<sup>23</sup> Hälsomässigt påminner svensk sjöfart ändå om den globala med många sjukskrivningar<sup>24</sup> och särskilt bland personal på passagerarfärjor, med klar övervikt för personal inom serviceyrken och med psykisk ohälsa som en av de vanligaste diagnoserna.<sup>25</sup>

### Bortavaro

Även om sjöfarten har förändrats är grundpremisen densamma: man är borta från hemmet under de perioder när man arbetar. I de fall man är förälder är man också borta från sina barn och sin medförälder. Karl, en sjöman född 1912, beskrev den fundamentala skillnaden mellan en landbaserad person och en sjöman som att den senare "blir mer eller mindre isolerad från sin familj." Sjömannen Jonas berättade år 2023 att "vi släpper halva livet när vi går ombord så det är ganska mycket som offras". Dagens sjöarbetare bor några veckor i taget på sin arbetsplats, ibland med bristfälliga möjligheter att kontakta familjen. Men bortavaro innebär inte nödvändigtvis fullständig frånvaro. Sjöfartsarbetare har ofta familjens parallella existens i tankarna, som när Sofie på söndagsmorgnarna tänker på sin sons gymnastiklektion och undrar om han och partnern sedan går till parken eller direkt hem. Många ägnar också tid åt att längta efter den kommande ledigheten och planerar vad de ska göra med familjerna och runt hemmet då. För familjernas del är inte heller den bortavarande föräldern helt frånvarande, ibland för att de har kontakt via telefon eller videosamtal, andra gånger för att de räknar ner dagarna till hemkomst.

### Före och efter avlösningssystemet

Avlösningssystemet inom sjöfarten innebär att man efter en arbetad period har rätt till en ledig period. Oftast följs ett arbetspass av en lika lång ledighet i enlighet med ett så kallat 1:1-system, men periodernas

längd varierar från en till två, tre eller flera veckor. Innan avlösningssystemet infördes liknade svensk sjöfart dagens globala system med tidsbegränsade kontrakt istället för anställningar. Ett genomsnittligt kontrakt för en matros från Sierra Leone är exempelvis tolv månader, en matros från Filippinerna nio månader, och en östeuropeisk matros kontrakt är vanligtvis på sex månader. En västeuropeisk sjöarbetare har oftast högre rang och kontrakt på tre till fyra månader.<sup>26</sup> Av ekonomiska skäl hoppar många på ett nytt kontrakt så fort ett gammalt har löpt ut, vilket gör att ledigheterna blir korta. På samma sätt var det inom svensk sjöfart före arbetstidsregleringen. Sten, född 1948, gick till sjöss som artonåring. Då var hans törnar långa, ibland 1,5 år. Ändå räckte inte pengarna till mer än en månads ledighet mellan törnarna. Han kände också att han inte hade så stor anledning att vara hemma, eftersom hans långa resor hade gjort att han förlorat kontakten med sina vänner. När Anders, född 1910, berättade om sina erfarenheter kunde han reflektera över hur arbetslivet förändrats under hans 40 år till sjöss:

På 1930-talet var det rätt dåligt med semester för oss sjöfolk. Det blev bara någon eller några dagars samvaro med familjen när fartyget råkade ligga i (namn på hamn). Men tiderna har förändrats till det bättre genom lag och avtal och på senare år har jag haft möjlighet att vara hemma under längre perioder.

Det var rätt hårda bud, sammanfattade Anders. Men han klagade inte utan tyckte att "det var fest att bara få vara hemma och tala om allt som vi inte kunnat tala om" under de dagar eller timmar som han fick tillbringa med sin fru. Lovisa, född 1904, mindes när hennes man hade liknande arbetsvillkor i slutet av 1940-talet:

De skulle lasta, lossa och gå igen med detsamma. De fick inte en kväll ledigt. De gick igen samma dag. Det var så ledsamt.

Därför blev hon glad när mannen senare hade törnar som innebar att hans båt en gång i månaden låg vid kaj i staden där de bodde. Då brukade han ringa, och Lovisa gick ner med deras lilla dotter "så att vi fick se varandra."

Tiden under andra världskriget var särskilt problematisk för sjöfartsfamiljer. När Tyskland ockuperade Danmark och Norge i april 1940 mine-

rades Skagerack. Den svenska handelsflottan delades upp: de båtar som var inom spärren fick ytterst begränsad trafik, medan båtarna som befann sig utanför minspärren inte kunde ta sig tillbaka till Sverige. Det kunde gå år mellan gångerna som Alf, född 1911, fick träffa sin fru, och "hon levde i ständig ovisshet om hur det gick för mig". Greta, född 1918, mindes också andra världskriget som en besvärlig tid för henne och maken. Han var då inkallad i fem år och de sågs bara någon gång emellanåt:

Han var borta många jular. Och en enda barnafödelse var han hemma. Annars var han borta. Det var ingen att hålla i handen. Och när man kommer hem från BB är man trött och darrig, och hade andra barn som ska skötas om.

Maria, född runt 1940, mindes väl hur arbetstidsregleringen förändrade deras tillvaro. Före avlösningssystemet visste de aldrig hur länge mannen skulle kunna vara hemma. Rederiet kunde ringa och begära att han infann sig med kort varsel. Avlösningssystemet kallade Maria för "en välsignelse, för nu kunde vi äntligen börja planera". Stina, född 1931, mindes samma sak. För hennes man medförde avlösningssystemet att han arbetade två perioder och var hemma en period vilket innebar en månads arbete och ett par veckor ledigt. "En månad går ju rätt fort", tyckte Stina. "När de är borta i tre, fyra månader, då är det värre. Nu kan vi planera våra semestrar ihop, det är mycket lättare nu."

Rosa, född 1938, hade ett annat perspektiv på förändringarna i sjöfartsbranschen. Hon betonade hur den teknologiska utvecklingen hade försämrat sjömanslivet:

Idag ligger handelsfartygen endast några få timmar i hamn. Lasten fraktas i containers eller är rullande gods. Lossning och lastning går därför mycket fort. Många hamnar skall hinnas med och man har tidtabell att följa. Alla ombord har sitt jobb att sköta, de är anställda dygnet runt när de är ombord. // Det blir kanske bara två kvällar i hamn på en fem veckors resa.

Ett liv till sjöss handlade inte alls längre om frihet, vin och kvinnor, som Rosa konstaterade, även om omgivningen fortfarande tycktes tro det. I sin redogörelse om sjöfartsfamiljers vedermödor och glädjeämnen ville Rosa

uppdatera bilden av vad sjömanslivet innebar. Det krävdes hårt arbete, som hon skrev:

... för att alla ska må bra och orka leva så här år ut och år in. Tänk efter, skulle du som läser detta klara ett sådant liv? Att vara borta när barnen föds, konfirmeras, gifter sig, att ha sjuka föräldrar som du inte kan besöka och som dör innan du hinner hem. Barn som blir sjuka när du sitter maktlös på andra sidan jordklotet.

Vidar, född 1911, skildrade också arbetsmiljön som blivit följd av den teknologiska utvecklingen:

Den psykiska pressen är påfrestande. Långa enformiga resor och högst ett dygn i hamn totalt. Riskerna är stora i vissa farvatten, trafiken är livsfarlig, ständigt nya kollisionsrisker. Småttonnaget bär sig vettvilligt åt och nästan alltid dis eller tjocka. Det här flackandet verkar meningslöst ibland.

Sjömännen som delade med sig av sina erfarenheter på 1970-talet berättade sällan ingående om sin hälsa. Ett undantag är Sten, född 1948, som valde att gå iland eftersom separationerna från familjen var alltför psykiskt påfrestande. Han hade svårt för ensamheten och konflikterna inombords som uppstod varje gång han skulle lämna familjen för en ny törn. Frun och barnen tycktes klara sig bra utan honom, men för honom själv var det alltför ledsamt. I Lars fall, född 1912, var det istället frun som led mest. De hade gift sig precis när andra världskriget bröt ut och Lars arbetade i land under krigsåren när sjöfarten decimerades av Skagerackspärren. Äktenskapet var därför några år gammalt när han första gången skulle gå ombord och hans fru fick inse vad det innebar att vara gift med en sjöman:

När kriget tog slut och jag skulle ge mig iväg kom emellertid uppvaknandet. Hon hjälpte mig med utrustningen varefter hon svimmade. När jag väl skulle ge mig iväg svimmade hon igen och fick föras till sjukhus.

På grund av fruns hälsa valde Lars att fortsätta arbeta i land, vilket han vid intervjun på äldre dagar var tacksam för eftersom han därmed hade

fått uppleva de fyra barnens tidiga barndomsår. Men efter tolv år gav han sig ändå iväg på en ettårig törn. När han kom hem låg hustrun på sjukhus. "Hon hade sakta tynat av hemma tills krafterna var slut. Något organiskt fel kunde läkarna inte hitta men efter samråd med kuratorer ställdes diagnosen: änketränad."

Diagnosen "änketränad" har kanske fallit ur tiden, men samtida intervju-personer berättar om liknande utmaningar. Jonas är medveten om att hans partner drar ett tungt lass när han är borta. "Det är med nöd och näppe ibland att hon lyckas få ihop det. Ofta är det väldigt mycket stress och panik hörs i hennes röst. Ibland kan det vara väldigt ångestladdat". Även Jonas själv känner ångest när frun kämpar eftersom han inte kan hjälpa till. Att sjöfartsarbetaren lider över sin bortavaro under perioder när hemmavaro hade varit att föredra återkommer i materialet. Stina, född 1931, mindes ett telegram som hon skickade till sin man:

En gång skrev jag 'allting är så fruktansvärt hopplöst'. Han hade det jättejobbigt då, han slet, det var styckegodslast och det är stressigt, och så fick han det här telegrammet om att 'allt är så hopplöst, kan du inte skynda dig hem'. Så ringde han hem och vad skulle han göra, skulle han komma hem, han kunde ju inte sluta jobba. Så då skickade jag ett telegram tillbaka: 'allting är okej och jag väntar på dig tills du kommer och då blir det kul'. Så jag fick trycka ner det där känslomässiga. Sen gjorde jag inte så mer.

Stina lade alltså band på sig för att inte oroas mannen med sina känslor, och fick istället hjälp av en terapeut att hantera sin ångest. Forskning visar att båda parterna i sjöfartsäktenskap löper risk att drabbas av psykiska besvär. Sjöfartsäktenskapet har beskrivits som cykliskt med fyra faser, aktiverade av sjöarbetarens avresa, bortavaro, hemkomst och hemmavarande.<sup>27</sup> I motsats till vad man kan anta är det inte alltid långtidskontrakt som är besvärligast för partnern i land. Den mest påfrestande situationen har befunnits vara när sjöarbetarens schema innebär många avresor och återkomster<sup>28</sup>, som i det avlösningssystem som används i svensk sjöfart. Partnern som är hemma kan drabbas av "intermittent husband syndrome" eller "submariners' wives syndrome" med symptom som ångest, depression och sexuella svårigheter.<sup>29</sup> Tora, född runt 1950, tyckte först att det var

svårt med celibatet men lärde sig att "sopa de flesta tankar om sex under mattan" när mannen var borta. Hanna, född 1954, beskrev ett tillstånd som påminner om depression när hon skildrade hur ensamheten låg som ett täcke över henne och gjorde det svårt för henne att företa sig något alls under mannens bortavaro. Att den hemmavarande partnern i sjöfartsfamiljer drabbas av ohälsa är inte ovanligt.<sup>30</sup> Att dra ett tungt lass med både betalt och obetalt arbete är en vanlig faktor för sjukdomar relaterade till stress och depression, och det försvåras av att man som ensam vuxen inte har tid att uppmärksamma egna symptom.<sup>31</sup> Laura har noterat att hon just åsidosätter egna intressen och behov när mannen är borta eftersom barnen kräver hennes fulla fokus. Julia är mer explicit när hon i en samtida intervju berättar om tiden efter en förlossning. "Han var borta mer än vanligt, och där gick jag med en bebis. Den hösten dök jag fullständigt." Julia hamnade i en svår depression som hon femton år senare fortfarande känner sviterna av. Hon beskriver en vardag där hennes egna behov kom i sista hand och där hon fick använda all sin uppfinningsrikedom för att på egen hand lösa problem som uppstår med fyra små barn i hemmet.

### Vardagen ombord

Inte heller arbetsvardagen ombord är lätt. Sofia beskriver vad som kännetecknar sjöfartsjobb på detta sätt:

Man jobbar med sina gubbar varje dag, man träffar dem i tvättstugan, man träffar dem i bastun, de är överallt, de är på gymmet, det är folk runt omkring en hela tiden. Man jobbar med dem hela dagen, man fikar med dem, man äter frukost med dem, man äter middag med dem, man äter till och med nattmat som det sista man gör innan man går och lägger sig.

Sofia, som själv är i 30-årsåldern, kan tycka att hon sällan har något gemensamt med sina mestadels äldre manliga kollegor. Men den intensiva sociala samvaron är inte självvald. Det är bara i sin hytt som man är på egen hand, men man har sällan tid att vara där annat än för att sova. Det genomsnittliga antalet arbetstimmar per vecka är mellan 70 och 80

timmar. Linus arbetar i tolvtimmarsskift, från 02 till 14 eller från 14 till 02. Han föredrar att jobba fyra eller sex veckor i rad eftersom dygnsrytmen då hinner stabiliseras under den lika långa ledigheten. Jakob tycker att smärtgränsen för bortavaron går vid fyra veckor. Tidigare arbetade han längre pass eftersom han var placerad långt bort från Sverige, men efter att ha fått barn bytte han till svensk trafik för att slippa de långa transportsträckorna till och från jobbet. Julias smärtgräns går vid två veckor. Hennes man jobbar numera två veckor och är hemma fyra. Hans kortare bortavaro gör att hon "inte behöver börja med att undervisa honom" om hur barnen ska tas omhand. Även Sofia och Sonja arbetar två veckor i rad men med två veckors ledighet. Sonja berättar att hon "aldrig packar upp necessären ens. Jag bara hänger upp den där jag är". Sonja och Sofia har också gemensamt att de arbetar två skift per dygn. Sonjas redogörelse för en arbetsdag lyder:

Jag jobbar sex timmar, och är ledig sex timmar, jobbar sex timmar, ledig sex timmar. Det betyder att jag ska hinna äta, duscha, somna, sova, vakna och sätta på mig den här arbetsminnen på sex timmar, så det blir ju max fyra timmars sömn, max, per gång. Men så sover man ju två gånger om dagen.

Sofia berättar att ledigheten sammanfaller med att båten färdas. Hon börjar arbetsdagen med lastning och lossning i en hamn och ägnar sedan dagen åt diverse underhåll tills det är dags för dagvilan. Kvällens arbetspass liknar morgonens, och följs av nattvilan. Hon ondgör sig över moderna telefoner som talar om för användaren hur mycket sömn man bör få per natt. När hon ställer väckarklockan varnar mobilen: "du får sova 4 timmar och 23 minuter" och man känner att 'påminn mig inte!'. Jonas har ett annat schema:

Jag börjar sex på morgonen och så jobbar jag fram till middag och det är halvfem. Sen är jag ledig två timmar och sen jobbar jag med lastning och lossning på kvällen i två timmar.

Långa arbetstider och scheman som ligger utanför normala arbetstider, såsom på natten och helger, bidrar till stress. Detsamma gäller vid oförutsägbara arbetstider eller scheman som inte kan anpassas efter ens behov.<sup>32</sup> Sjöfartsarbetarens schema är noga reglerat och kommuniceras några veckor i förväg, men vädret kan orsaka ändringar som reducerar sjöfarts-

arbetarens vilotid. Sjömannen Stig, vars telegram inled denna text, skrev i ett annat telegram till sin fru: "Kom för sent för att hinna hem idag. ETA imorgon 20.00. Sorry about that, but the weather you know. Bättre sent än aldrig". En annan aspekt som kan störa vilotiden är säkerheten ombord. Det är personalen som ansvarar för säkerheten, vilket innebär att man har ständig jour. Sonja berättar att larm kan ljuda flera gånger per natt, och då måste alla omedelbart infinna sig på bestämda platser. Det finns också en koppling mellan den sociala samvaron och säkerhet. Besättningar med en uttalad känsla av gemenskap uppges ha större chans att utveckla ett ömsesidigt förtroende som i sin tur förbättrar samarbetet i arbets- och säkerhetssituationer.<sup>33</sup> Men trots den intensiva sociala samvaron vittnar sjöfartsarbetare om ensamhet. Jonas tror att ensamheten ligger bakom en stor del av jobbets psykiska utmaningar. Han tror att en lösning skulle vara en öppnare atmosfär bland kollegorna:

Det är väldigt viktigt att vi pratar med varandra. Jag tror att vi måste bli bättre på att prata om familjelivet ombord. För när jag jobbade iland, då var det ju dagligen och hela tiden att man pratade om fritid och familjeliv, vad man skulle göra när man kom hem och så vidare. Men till sjöss är det inte lika vanligt.

En anledning till begränsade samtal om familjen, tror Jonas, är att "man frikopplar lite" när man är ombord. Båten fungerar som en separat sfär och familjen känns avlägsen. Sten, född 1948, beskrev 1971 att sjömän slutar att existera som egna individer när de är ombord: "Sjömän börjar snart tänka ganska lika. Man umgås flitigt och suger upp varandras tankar, det som särskiljer en slipas av." Österman liknar fartyget vid vad Erving Goffman kallade en "total institution". En sådan kännetecknas av ett slutet socialt system med en hierarkisk struktur där individens behov underordnas institutionens verksamhet.<sup>34</sup> När ens individuella drag inte får plats uppstår en känsla av isolering. Jonas beskriver:

Man vet att det bara är jobb jobb jobb som gäller. När man jobbade i land hade man ändå familjelivet väldigt nära men när man kommer ombord vet man att det är väldigt avlägset, även om man ändå pratar varje dag. Det blir ju inte den här fysiska kontakten med familjen. Och det är jobbigast. Faktiskt.

Manliga sjöarbetare riskerar att drabbas särskilt hårt, eftersom män i allmänhet mår sämre av ensamhet och äktenskapliga påfrestningar.<sup>35</sup> Problemet kan tänkas förvärras av att miljön ombord präglas av traditionella föreställningar om gott sjömanskap format av maskulina ideal om känslomässig stoicism<sup>36</sup> och strikta, manligt kodade hierarkier.<sup>37</sup> En övervägande majoritet av sjöarbetare menar att de helst vänder sig till en närstående för att be om hjälp när de mår dåligt, och bara ett fåtal känner att det är möjligt att prata med befälhavaren eller kollegor.<sup>38</sup> Eftersom sjöarbetare generellt enbart har arbetskamrater till hands ombord kan förekomsten av mental ohälsa öka när de saknar tid, utrymme och möjligheter att föra längre samtal med någon som de känner att de kan vara öppenhjärtiga med. Sonja förvånas inte över att psykisk ohälsa är utbredd i branschen, för "det är inte alla som kan öppna sig för kollegorna när man mår skit och man behöver få tömma tanken ibland". Även Jonas tangerar temat. Han säger att även om hemlängtan ofta påverkar en i det dagliga arbetet är det ett ovanligt samtalsämne ombord: "Man säger att man är trött, nu vill jag hem. Man säger inte nu saknar jag mina barn, nu vill jag hem". Jakob menar dock att det börjar bli bättre inom branschen. Sjöfartsarbetare undervisas om psykisk hälsa och uppmanas att prata med kollegor vid problem. "Men sjöfarten är en ganska... vad ska man säga... den är svår att ändra på", fortsätter han:

Det är en så stark kultur i hela sjöfarten. Det är kanske en viss typ av folk som söker sig till sjöss också. Det är en väldigt... vad ska man säga... inte macho kanske, men man ska leva upp till det där sjömansryktet. En sjöman reder sig själv. Det sitter i skotten, det är inte jättelätt att bli av med den gamla kulturen.

Jakob konstaterar att sjöfarten ligger en generation bakom när det gäller synen på manlighet men att utvecklingen har gynnats av metoo-rörelsen. Linus känner igen tankesättet. Hans pappa, som också har arbetat inom sjöfarten, "säger alltid att det var bättre förr. Men nu har jag förstått att han har en helt annan syn på vad som är bra".

## Kontakt och korrespondens

En likhet som förenar sjöfartsarbetare och deras partner över tid är behovet av kontakt sinsemellan. När det är möjligt kommunicerar sjöfartsarbetare i den globala flottan dagligen med sin familj<sup>39</sup> men möjligheterna är ofta begränsade, kostsamma och ibland kopplade till rang.<sup>40</sup> Inom svensk sjöfart är det inte kostnad eller rang som avgör kommunikationsmöjligheter. Den teknologiska utvecklingen har inneburit förbättrad tillgång med wifi, sociala medier och mobiltelefoni. Men utvecklingen har inte varit lika långtgående som i övriga samhället. Internet har inte varit en prioriterad fråga inom sjöfarten, säger många. Linus menar att det, i likhet med synen på manlighet och sjömanskap, är en generationsfråga: "De som var ombord när internet slog igenom behövde inget internet, de hade inte det här smartphonebehovet." De hade vant sig, fortsätter Linus, med att vara ovetande om vad som pågick hemma under sin bortavaro. Sonja tänker likadant idag. Hon har en stor familj iland men "på båten kommer jag in i min egen bubbla", säger hon, "jag kan inte ringa hem, jag kan inte veta någonting". Vid ett tillfälle fick hon ett sms från en granne som berättade att hennes partner hade hämtats av ambulans. Det tog ett dygn för henne att få veta att det inte hade varit allvarligare än tarmvred. Trots detta har Sonja valt att bevaka sin bubblas gränser genom att behålla en telefon som bara fungerar under optimala förutsättningar. Med den kan hon ta emot sms en gång per dygn, men sällan svara eller ringa. Sofie resonerar på ett liknande sätt. När hon är ombord upptas hon totalt av arbetet och den sociala samvaron, och hon upplever inte att hon och partnern har så mycket att säga varandra. Däremot vill hon säga god natt till sitt barn varje kväll. När hon videoringer vill sonen inte alltid prata: "han går och gömmer sig under en kudde och säger 'jag vill inte prata med dig, jag är arg på dig för du är på jobbet'", men hennes behov av att få se eller höra honom tillfredsställs till viss del ändå.

Julia motsätter sig att placeras i en separat bubbla när partnern är på jobb. Hon hade länge en känsla av att inte finnas i hans värld under bortavaron. Hon förstår att "det är en otrolig frustration att inte kunna komma hem och hjälpa till, men lösningen på det får inte vara att inte ringa". De har försökt hitta en annan lösning, och nu är Julias upplevelse att de har

sina bästa samtal när han är ombord eftersom de då "måste prata, man kan inte gå om man blir arg utan man måste prata färdigt". Men deras kontakt är beroende av att partnern ombord ringer hem eftersom hon inte kan kontakta honom direkt. Vid akutsituationer kan hon ringa till kontoret och kopplas fram, men annars får hon vänta på hans samtal. De får vanligtvis tid att tala ordentligt två eller tre gånger i veckan, och mer än så skulle Julia inte mäktat med. Det händer att partnern ringer när hon är fullt sysselsatt med barnen, och då har hon inte så mycket tålamod med hans hemlängtan.

De som vill ha kontinuerlig kontakt med familjen behöver hantera att fartyg inte sällan befinner sig bortom uppkoppling, att arbetsscheman kan göra att sjöfartsarbetaren inte kan ringa hem när det passar familjen, och att partnern hemma kan vara för upptagen för att ha tid att tala i telefon. Jonas berättar att han har daglig kontakt med familjen genom telefon eller videosamtal, men att det kan vara frustrerande att hans schema bara tillåter samtal när familjen är upptagen med sysslor. Jakob värdesätter den dagliga kontakten så mycket att han har bytt tjänst. Han arbetade förut i en annan tidszon, men befinner sig nu i kustnära sjöfart där uppkopplingen är god. Utan sina dagliga videosamtal med sonen och partnern hade Jakob inte kunna fortsätta till sjöss, berättar han, "jag hade gått iland direkt". Även Laura och hennes partner har anpassat sjöfartsarbetet efter möjligheterna att ha daglig kontakt. Linus har också tät kontakt med sin partner, men arbetet förhindrar djuplodande samtal. "Vi hörs mest genom Snapchat", berättar han. "Vi har typ 2500 streaks", vilket betyder att de har skickat och tagit emot meddelanden så många dagar i rad utan avbrott.

Sofie, som inte brukar prata med sin partner i telefon, lyfter fram meddelandens fördelar: "Man kan ju messa bara kort 'jag saknar dig, hoppas att ni har haft en bra dag, sov gott', det är snabbare och enklare". Att skriftlig kommunikation kan fungera bättre än samtal märks också i det historiska materialet. Brev var länge det gängse kommunikationsmedlet. Lovisa, född 1904, minns första telefonsamtalet från Nordsjön som en viktig händelse, och Per, född 1946, brukade kosta på sig att ringa när han var i svensk hamn. Men det var brevlades som den dagliga kontakten skapades mellan sjöfartsarbetaren och hans partner. Många skrev kontinuerligt pågående brev. Stina, född 1931, berättade att hennes

man alltid hade brevpapper liggande på skrivbordet i hytten. Han skrev några rader varje dag och skickade brevet när han kom i hamn, och hon gjorde på ett liknande sätt. Många berättar att breven som kom var oerhört betydelsefulla och lästes gång på gång. Att skriva brev innebar att försätta sig i en emotionell kontakt med partnern. Greta, född 1918, förstod först i efterhand hur viktiga hennes brev var för partnern:

Man hade en lista över när de skulle vara i hamn, så man visste var fartyget gick, och då gick det genom rederierna att få tag på honom. Så då kunde jag skriva för jag hade ju adressen. Men han fick inte tillräckligt med brev, vad jag ser i hans brev. Det står där att jag slarvade med breven.

Att breven var viktiga syns också i korrespondensen som ingår i arkivsamlingen från tidigt 1990-tal. Ingemar, född 1931, längtade ständigt efter brev. Han avslutade sitt nedskrivna svar på frågelistan med en vädjan till museipersonalen som initierat insamlingen av sjömansberättelser: "Varför kan inte du, käre Frågare, skriva några rader så att vi får en smula kontakt med varandra? Skriv en rad eller två och berätta om Dig själv och Ditt jobb." Holger, född 1895, skrev att han "vid flera tillfällen sett sjömän som i besvikelse över efterlängtrade men ej erhållna brev druckit sig berusade, ja till och med försökt begå självmord." Även Ragnar längtade efter brev och skrev i ett odaterat brev till sin fru:

Så där ja, nu kom besked om att vi ska till Italien och lasta salt. Jag är inte vidare glad åt det. Nog hade det varit bättre om vi fått gå hem. Ja, älskling, nu vet jag inte hur länge det dröjer innan jag får se dig igen. Men du skriver väl brev? Med flygporto? Jag längtar hem alldeles förbaskat.

Skriftlig kommunikation kunde vara mer anpassningsbar än muntlig, i och med att den inte krävde synkron aktivitet. Man kunde skriva och läsa i egen takt och vid passande tillfällen, och man förväntade sig inte daglig dialog, men en sorts retroaktiv kontakt som upprättades när ett långsamt skrivet brev anlände. Men tiden som passerade mellan att information skrevs och sedan mottogs kunde också orsaka frustration. Vidar, född 1911, beskrev oro som huvudsakligt problem med att vara gift sjöman: "Oron

att något ska hända hustrun, att jag inte kan nå henne, att man själv ska bli sjuk eller skadad svårt, tanken att hon då inte kan nå mig.” Ett odaterat brev från Axel, födelseår okänt, vittnar om en liknande oro. Brevet ingår i en ensidig korrespondens vilket lämnar oss utan inblick i vilket budskap som fick sjömannen att skriva på följande sätt, men det måste ha varit ett bud som han har väntat på:

Min egen älskade hustru! Fick ditt telegram och du har nog svårt att riktigt inse vad detta betydde för mig. Glädje, tacksamhet, och lättnad i mitt outhärdliga och absolut lamslående tillstånd av oro och ovisshet. Det blir först i april som vi får träffas men du och barnen är ständigt i mina tankar.

### Hemmavaro

Vilka är då motiven att arbeta till sjöss, när bortavarons vedermödor tycks vara så många? I en undersökning av frågan konstaterar Österman och Boström att återkommande drivkrafter är lön, ledighet och en vilja att ”se världen”. Mest utmärkande är ledigheten.<sup>41</sup> Lönen och ledigheten är också faktorer som återkommer i arkivmaterialet på Sjöhistoriska museet, både det historiska och det samtida. Bengt, född 1907, sadlade om till lantbrukare i några år när barnen var små, men ”det blev magra år” och han återvände till sjöss för att bättra på inkomsten. Äventyrlusten nämns inte i det samtida materialet, men däremot ett visst mått av frihet som sjöfartsarbete ger. Att arbeta kontorstider inklusive pendlning framstår inte som lockande i jämförelse, varken då eller nu.

### Hejdå, men lika ofta hej

Det är hemmavaron, de långa lediga perioderna när man är ledig från jobb som kompensation för de arbetstyngda veckorna ombord, som gör att sjömansfamiljernas tillvaro skiljer sig från ensamståendes situation. Linus konstaterar att sjöfartsarbetet innebär att man regelbundet måste ta avsked av sin partner, men att man lika ofta får mötas igen. Vid sidan av utma-

ningar och besvärligheter kan sjöfartsäktenskap ha positiva följder. Den ekonomiska säkerheten är den största fördelen, men även den omtanke, omsorg och närhet som förhållandet på distans trots allt leder till genom att kräva engagemang och förståelse från båda håll.<sup>42</sup> Alf, född 1911, skrev att han och hans fru var ense om att ”den känsla man erfar då man efter lång väntan äntligen får träffas uppväger alla de nackdelar som sjömanslivet i familjehänseende vanligen medför”. Tora, född runt 1950, var mer explicit:

Kärleken, ömheten, erotikerna får en nytändning vid varje hemkomst, två gånger per år. Det är fest i tre veckor och sen är det avskedskalas i två veckor. // När han har åkt står jag och sticker näsan i hans garderob för att känna hans doft.

Flera samtida intervjupersoner lyfter fram den regelbundna distansen som välgörande för sina förhållanden. När Jonas jobbade iland var han för stressad för att uppmärksamma relationen, men ”nu kommer man hem och är lite nykär och planerar hemmadejter”. Samtidigt orkar hans partner inte alltid möta hans förväntningar. Hon är ofta utmattad när han kommer hem, och han får ta mycket av det praktiska arbetet med hem och barn. Han upplever första veckan hemma som laddad och känslomässigt intensiv. Mellanveckan är mer normal, och sedan är det dags att förbereda sig på avsked igen. Greta, född 1918, och Maria, född cirka 1940, berättade båda om turbulens och irritation under partners första och sista vecka hemma. Sten, född 1948, mindes hur glädjen över att återse barnen och sedan sorgen över att behöva lämna dem igen gjorde att hans partner klagade på ”för mycket gullegull och ingen barnuppfostran” under hans första och sista vecka. Sjöfartsarbetare upplever ofta stress när de befinner sig just i transitionsfasen mellan arbete och hem, eftersom deras roller då skiftar.<sup>43</sup> Men inte bara sjöfartsarbetarens roll ändras i relation till bortavaro och hemmavaro. Avresor och hemkomster sätter hela sjöfartsfamiljernas anpassningsförmåga på prov.<sup>44</sup> När sjöfartsarbetaren kommer hem ruckas rollerna i familjen. Den hemmavarande partnern ska dela med sig av föräldraskapet som har skötts på egen hand och efter eget huvud, och sjöfartsarbetaren kan behöva förhålla sig till vanor som uppstått när hen var ombord. Laura pratar om den ”övergångsperiod” som

uppstår när hennes partner kommer hem: "hur skönt det än är att vara två har man ju också lärt sig det här med att vara själv och ha sina egna rutiner. Det blir alltid en krock när han kommer hem". De har försökt lösa konflikterna genom att ha låga förväntningar på varandra de första dagarna för att få tid att "landa i att vara en familj och vara tillsammans". Sofie är medveten om att hennes partner blir frustrerad när hon kommer hem och vill införa sina striktare regler vad gäller städning och aktivitetsnivå. Sofie bidrar då inte med så mycket avlastning som partnern skulle föredra, eftersom hon samtidigt höjer nivån. Stina, född 1931, berättade hur det brukade se ut i hennes familj:

Det tog en vecka innan han hade stressat av. Efter en vecka blev det bättre och efter två veckor var allt normalt. När det hade varit normalt i ett par dagar började konflikterna. Sen skulle han ut igen och då blev konflikterna bagateller, och så blev det jättebra sista veckan. Det upprepades varje gång han var hemma.

Konflikterna handlade ofta om barnuppfostran. Mannen ville att sönerna exempelvis skulle visa fint bordsskick och strikt lydnad. Stina tolkade mannens beteende som att han hade med sig vissa värderingar från jobbet som han ville tillämpa i familjelivet. Hon och barnen var vana vid att det var hon som bestämde, men när mannen kom hem ansåg han att det var hans ansvar att disciplinera barnen enligt en hierarki där han själv var högst. Det rimmar med vad fyra kvinnor säger i en gruppintervju i samlingen från 1990-talet. När de talade om konflikterna som uppstod när partnern kom hem sammanfattade de sina ståndpunkter på följande vis: "Du är kapten när du är till sjöss men på den här skutan är det jag som bestämmer". Den här maktkampen kompliceras av könsroller.

I samhället finns föreställningar om hur sysslor, ansvarsområden och uppgifter i en familj fördelas utifrån kön. Den manliga och den kvinnliga sfären fylls med olika innehåll och skapar tillsammans familjen som helhet. Sjöfartsäktenskap utmanar sådana traditionella genusmönster eftersom de kräver mobilitet mellan könsrollerna. Traditionellt skulle den manliga sjöfartsarbetaren på arbetet uppträda effektivt och disciplinerat utan att röja känslor, medan han hemma förväntades vara en öm och romantisk make och far.<sup>45</sup>

När sjöfartsarbetaren är borta behöver den hemmavarande partnern ta ansvar för båda sfärer, och när hen kommer hem ska sysslorna fördelas på nytt. Föräldrar i sjöfartsfamiljer pendlar alltså inte bara mellan den enas bortavaro och hemmavaro, utan mellan könsuttryck. Ett genomgående tema i samtliga material är också könsroller och könsrollskonflikter. Det blir särskilt tydligt i det äldre materialet, när den hemmavarande partnern uteslutande var hustrur.

När maken var borta tog de fullt ansvar för samtliga områden, även de maskulint kodade. Sjömanshustrurna som intervjuades på 1990-talet var tudelade inför ansvaret. Å ena sidan uppskattade de att vara fria och självständiga, å andra sidan kändes ansvaret ibland betungande. De berättade även, i likhet med till viss del sjömännen på 1970-talet, om konflikter som uppstod när maken kom hem och kvinnan förväntades växla till en mer traditionell kvinnoroll. Det kunde leda till att de istället hävdade sin rätt att fortsätta bestämma hemma, i likhet med de fyra kvinnorna som i gruppintervjun betonade att de är kapten på den skuta som hemmet utgör.

I samhällen som präglas av sjöfart kan könsrollerna få uttryck som strider mot de som finns i landcenterade samhällen. På till exempel Åland har det vuxit fram en diskurs om "sjömanshustrun" som kapabel, resursstark och handlingskraftig: egenskaper som ofta förknippas med manlighet. "Sjömannen" målas upp som duglig till sjöss, men närmast hjälplös i dagliga göromål i land och i ständigt behov av att vägledas av sin starka fru.<sup>46</sup> Även forskning om sjöfartsfamiljer i Filippinerna visar hur kvinnorna tar ansvar för manligt kodade aktiviteter som husbyggen, finansiella affärer och släktbeslut.<sup>47</sup> Det här tänjandet av könsroller kan alltså skapa utrymme för att utmana normativa könsroller. Stina, vars man ville uppfostra barnen i enlighet med disciplinen ombord, var väldigt intresserad av att förbättra sin kunskap om sysslor som brukar förknippas med den kvinnliga sfären:

Han ville göra allt, han tog hand om tvätten, han ville lära sig att baka och laga mat. Det han inte kunde ville han lära sig. Jag var väldigt förvånad, jag hade aldrig träffat en man som var så. Då sa han: en sjöman kan allt! Och han gjorde det väldigt manligt! Jag var så förvånad, att en kille kunde vara så manlig och göra så mjuka saker.

Miljön ombord, som i regel befolkades av män, var inte uppdelad utifrån könssfärer. En redig sjöman behövde vara kompetent på alla områden. När Stinas man förklarade sitt intresse med att 'en sjöman kan allt' omvandlade han samtidigt sitt intresse för 'mjuka saker' från en möjlig nedgradering av sin manlighet till en kompetensutveckling av sitt sjömanskap. Per, född 1946, berättade på ett liknande sätt att han ägnade dagarna åt att städa, diska och laga mat i väntan på att fru och barn skulle komma hem från jobb och skola.

Även den hemmavarande partnern hanterar könsrollskonflikter. Julia berättar att "när vi är hemma är vi superstereotypa, jag är kvinna och han är man. Men när jag är ensam hemma gör jag ju rubbet. Om vi behöver byta däck på bilen gör jag det." Även Maria, född cirka 1940, nämner bilen som en källa till möjlig konflikt:

Det första stora grälet handlade om bilen. Jag tyckte att (maken) skulle sköta om den för det var ju karlgöra, alla andra män tog hand om bilen. Men han tyckte att det kunde väl jag göra också när han var hemma, när jag gjorde det annars. Det gällde att hitta ett mellanting.

De konflikter som uppstår vid sjöfartsarbetarens hemkomst är i hög grad kopplade till könsrollskonflikter. Det "mellanting" som behöver förhandlas fram handlar om att justera könssfärerans ansvarsområden utifrån dels familjens förutsättningar, dels normativa förväntningar. Resultatet kan bli att sjöfartsfamiljen i vissa fall utmanar omgivande genusmönster, och i andra fall anpassar sig efter dem. Julia berättar att praktiska problem tycks uppstå just när hennes partner har åkt till flygplatsen för att påbörja sin resa till jobbet:

Det blir stopp i avloppet eller elen strular eller luftpumparna. Men om han var hemma, säg att han jobbade i land, då kommer det ju fortfarande att bli stopp i avloppet. Vad är det som säger att det är han som ska ta hand om det då?

Den här omförhandlingen belyser könssfärerorna och kan leda till att normativa uppdelningar luckras upp. Men förhandlingarna behöver ske regelbundet i relation till sjöfartsarbetarens hemkomst och avfärd, och det kan vara påfrestande. Kanske är det sådana balansakter som gör att även

hemmavaron har sina smärtgränser. I materialet återkommer erkännanden om att den hemmavarande partnern så småningom når en mättnad i att dela föräldraskapet med sin sjöfartsarbetare: det är fint när ens partner kommer hem, men det är också ganska skönt när hen åker.

Det krävs en viss sorts människa för att vara gift med en sjöfartsarbetare, påpekar många i materialet. Den hemmavarande partnern måste besitta vissa karaktärsdrag för att äktenskapet och familjen ska hålla. Precis som att en god sjöman reder sig själv behöver den hemmavarande partnern vara osentimental och självständig. Tora, född cirka 1945, betonade att man som hemmavarande partner skulle tänka på att "inte gnälla, inte klaga, le vackert". Alf, född 1910, kunde mer detaljerat redogöra för vad som krävdes av en sjömanshustru:

En flicka som gifter sig med en sjöman skall ha förmågan att utan makens stöd fostra barnen, klara av alla besvärliga situationer, inte minst de ekonomiska. Hon ska bära ansvaret för om barnen blir välartade eller motsatsen, hon ska kunna leva utan manligt sällskap under långa perioder. En riktig sjömanshustru är beundransvärd, ett koncentrat av alla de bästa kvinnliga och mänskliga egenskaper.

Kraven på sjömanshustrun var således högt ställda. Hon skulle inte bara besitta de bästa egenskaperna hos en *kvinna*, utan hos en *människa*, eftersom hon behövde axla både mannens och kvinnans ansvarsområden. Hon behövde också, som vi såg ovan, vara villig att återlämna aspekter av sin ansvarsroll när sjöfartsarbetaren kom hem igen. Anders, född 1910, menar att en sjömanshustru kan lära sig att klara av det mesta, men "en aldrig så god [sjömanshustru] kan aldrig helt ersätta barnens pappa". Kanske var det för Anders en tröstande tanke att se sig själv som oersättlig, att barnen faktiskt gick miste om något när deras far var borta. Att känna sig behövd är en väsentlig del av föräldraskapet.<sup>48</sup> En sjöfartsarbetare måste dock lära sig att stå ut med att inte vara livsviktig i familjens vardag.<sup>49</sup> Vetskapen om att familjen klarar sig utan ens kontinuerliga hemmavaro kan skapa en känsla av överflödighet.<sup>50</sup> Det här visste Tora, född runt 1950. Hon påpekade att en riktig sjömanshustru måste klara sig alldeles själv, men aldrig någonsin glömma att ge sin sjöman illusionen av att vara behövd.

## Återhämtning

Den ledighet som väntar sjöfartsarbetaren vid hemkomst är intjänad arbetstid efter de intensiva arbetsveckorna ombord. Återhämtning är därför en viktig aspekt av hemmavaron. I det historiska materialet nämns dock inte behovet av vila, kanske för att arbetsvardagen då inte var lika utmattande eller för att återhämtning inte uppmärksammades på samma sätt. Sjömännen som berättade om sina liv i samlingsfrågan från 1970-tal hade mycket kortare hemmavaro, och deras hemkomster firades ofta. Alf, född 1911, möttes alltid av städad hus, putsade fönster och finkladda ungar. Han var hemma tre eller fyra veckor per år och menade att de då förde ett "normalt familjeliv". Även Anders (född 1910) och Vidars (född 1911) fruar städade huset och köpte blommor till deras hemkomst. De berättade också att fokus, efter firandet av hemkomsten, sedan låg på familjeliv.

Återhämtningen för dagens sjöfartsfamiljer är inte alltid enkel att uppfylla, eftersom den hemmavarande partnern också behöver vila efter en intensiv period som förälder på egen hand. Jonas berättar att han kämpar med att balansera sin och sin partners återhämtning. "Det är intensivt", konstaterar han. "Återhämtningen är svår. Jag vet inte om det är så bra i längden, med psykisk ohälsa och stress och risken för att gå in i väggen och braka ihop helt." När han är hemma ligger fokus på att ta över partners sysslor så att hon får vila och dessutom komma hemifrån för att träffa vänner. Att hävda egna behov är inte aktuellt, och Jonas berättar att han ändå inte har så många vänner till följd av sitt yrke. Det har varit tillfällena när han efter en hemmavaro har varit så trött att han har undrat hur han ska orka arbeta.

Samtidigt är han medveten om att han bidrar till den intensiva hemmavaron själv. När han är på jobbet drömmer han gärna om vad han ska göra med familjen när han kommer hem, varpå det blir "pang pang pang och stresspåslag" för partnern när planerna ska genomföras. Bengt, född 1907, berättade hur han också brukade sitta och drömma om hemmet: "När vi är till sjöss framkallar vi en drömbild av hur vi skulle ha det om vi bara kunde få vara iland", men när han väl kom hem insåg han att drömmen var orealistisk. Jakob fokuserar på praktiska göromål som rör sonen när han längtar hem: "Jag brukar sitta och drömma mig bort och planera vad jag ska göra

med (sonen), han har ju sina besök på BVC och babysim och allt sådant där". Sofie har inte upplevt att hon har för höga förväntningar på hemmavaron, men även hon kan ha svårt att finna tid till återhämtning.

Hennes dagar under hemmavaron är fulla av sysslor och på eftermiddagen, när familjen kommer hem, händer det att hon har ont i benen eftersom hon inte har suttit sedan morgonen. Sofie liknar därför jobbet med semester när hon säger att "hur lite man än får sova ombord och hur mycket man än jobbar så är det vår hemliga semester". Sonja har försökt vila på dagtid när barnen är i skolan, men menar att man som mamma ändå har lärt sig att bortse från egna behov. Julia berättar att hon behövde uppfostra sin man i att ta ansvar också för hennes återhämtning. "Hans yrkesroll är i sig så traditionellt manlig att det har krävts ganska mycket" uppfostran:

Jag kände att det var en attityd i deras arbetsgång, men jag tror inte att de var medvetna om det eller att de ville plåga oss på något sätt, men de var så vana vid att de kommer hem, de landar på flygplatsen, de tar sin öl, och sen är de lediga till sista veckan när de kommer på att de kanske ska tvätta eller så där.

I sjöfartsfamiljer är det inte ovanligt att den hemmavarande partnern gör avkall på egna karriärdrömmar för att möjliggöra en fungerande vardag.<sup>51</sup> I det samtida materialet framkommer också att paren har fört diskussioner om hur mycket den hemmavarande partnern ska arbeta. Sofies partner arbetar deltid för "allas vår skull, det vore jättejobbigt om vi fick ses ännu mindre och var ännu tröttare". De har också haft partners arbetstid växlande i relation till borta- och hemmavaro, men märkt att de fick för lite tid tillsammans när partnern arbetade heltid under Sofies hemmavaro. Jonas partner har funderat på att strukturera sin arbetstid på samma sätt, men Jonas har opponerat sig: "jag blev lite så här... ja men *vi* då? Som par? Vilken tid ska *vi* få?". Laura är fortfarande föräldraledig i kombination med heltidsstudier, men hon är medveten om att hon kan behöva anpassa sig framöver eftersom situationen inte tillåter ett heltidsjobb. Normen idag är att man vid sidan av sitt föräldraskap ska bekräfta sig själv genom ett tillfredsställande jobb.<sup>52</sup> Svårigheterna att kombinera eget yrke och partners sjojobb kan då också bidra till könsrollskonflikter. Julia, som blev sjukskriven för utbrändhet efter att ha försökt återgå till arbete efter långa

föräldraledigheter, har valt att inte arbeta. Hennes arbetsgivare försökte hjälpa till med rehabilitering ”men det var ju inte jobbets fel, det var min *livssituation*, och den kunde jag ju inte ändra på”. Julia är medveten om att omgivningen kan misstycka till hennes val att vara hemma med barnen och hon känner sig ibland som att hon lever ”det mest ojämsställda livet i världen”.

### Familjevaro

På en bild som en av de samtida intervjudeltagarna delats med sig av syns en anteckning. Med blå penna har en vuxen hand skrivit på en whiteboardtavla: ”32 dagar till jul, 19 skoldagar”. Under det har ett barn med röd penna lagt till en anteckning: ”3 dagar kvar tills pappa kommer hem”. Många i sjöfartsfamiljer upplever att omgivningen har en bristande förståelse för deras tillvaro. Julia, som har varit gift med en sjöman i många år, minns med glädje när skolan för första gången visade förståelse för att barnens pappa inte var tillgänglig. Yngsta barnet skulle vaccineras och skolsköterskan meddelade att det nödvändiga digitala godkännandet av båda vårdnadshavare inte gällde deras familj, om det var så att pappan var på jobb. ”Vi är sjöfolk”, konstaterar Julia. Eftersom sjöfartsarbetets följder spiller över på den hemmavarande partnern och barnen är inte bara sjöfartspersonal sjöfolk, utan hela familjen. Resultatet blir vad som här kallas för familjevaro, en särskild tillvaro för hela familjen som skiljer sig från landbaserade familjers vardag och kontinuitet genom att pendla mellan en förälders bortavaro och hemmavaro.

Familjevarons villkor syns särskilt på föräldraskapet. I kombination med sjöfart är förväntningar på faderskap särskilt relevanta, eftersom sjöfartsarbetaren oftast är och har varit en man. Egna och andras förväntningar på föräldraskap hänger ihop med samhällsförändringar. Förindustrialiseringens närvarande och omsorgsfulla idealfar byttes ut mot industrialiseringens hårt arbetande och frånvarande far.<sup>53</sup> Den senare idealfadern, den som genom uppoffringar försörjde familjen, kunde sjömannen leva upp till. Men fäder idag möter högre krav på föräldraskapet än män som fick barn för ett par generationer sedan.<sup>54</sup>

Under 1970-talet vidgades föräldraskapet när modellen med hemmafru och manlig försörjare alltmer gav vika för könsneutral familjepolitik.<sup>55</sup> Ett ideal växte fram där bägge föräldrar skulle vara tillgängliga och närvarande för barnen.<sup>56</sup> Förväntningarna på engagerade föräldraskap kom därmed att inkludera även männen. Mannen skulle inte längre bara ha familj, han skulle leva och vara familj, och det hårda arbetet som förut varit ett tecken på gott faderskap kom att tolkas som brist på engagemang.<sup>57</sup> Vidare arbetade många sjömän i en arbetsorganisation som präglades av traditionell maskulinitet, starka hierarkier och tydliga gränser.<sup>58</sup> Sådana mansdominerade arbetsplatser försvårar engagerade faderskap.<sup>59</sup> Arbetslivet ombord är således inte en miljö som uppmuntrar de manligheter som blev tongivande i samhället från 1970-talet och framåt. Detta har inneburit att manliga sjöfartsarbetare efter 1970-tal har behövt navigera mellan motstridiga maskuliniteter.

### Pappa på standby

Flera partner berättar att barnen tenderar att bortse från sin sjöfartsarbetande förälder under hans bortavaro. Marias (född cirka 1940) barn ”stängde av sina känslor för honom och pratade sällan om honom”. När Julias man åker på jobb brukar sonen gråta, ha ont i magen och tro att pappa aldrig mer ska komma hem, tills han och hans syskon finner sig i situationen och ”liksom sätter pappa på standby”. Jakobs son är ännu för liten för att uppfatta faderns bortavaro, men Jakob har förstått att det blir svårare i femårsåldern och han bävar för framtida avsked i sådan grad att han funderar på att byta karriär. Jonas har lärt sig att inte lämna sonen på förskolan på sin avfärdsdag, eftersom sonen blir så förtvivlad och Jonas då bär med sig bilden av hur sonen försöker ta sig ur pedagogens famn för att springa tillbaka till sin far. Avskeden tycks alltså vara smärtsamma, men barnen anpassar sig till växlingarna och fokuserar på den förälder som är hemma.

När sjömannens bortavaro var längre, och möjligheten till kontakt sämre, kunde den pausade samvaron leda till att kontakten mellan sjöman och barn blev permanent bristfällig. Det var en uppoffring, men den signa-

lerade samtidigt maskulinitet i enlighet med idealet om familjeförsörjarens roll.<sup>60</sup> Risken var dock att sjöfartspappor vid hemmavaron fick rollen som medhjälpare snarare än jämlik förälder, och risken var stor för uppbrutna äktenskap och förlust av kontakt med barn.<sup>61</sup> Hans, född 1920, beskriver sina barn som "fyra toppenungar", men han tillstår att han inte riktigt känner dem eftersom han har seglat i fjärrfart. Vidar, född 1911, träffade under lång tid sina barn ungefär en gång om året. Han hade bäst kontakt med yngsta sonen vilket han förklarade med att han gick på kustfart när sonen var liten, och att de då fick ses korta stunder varje vecka. När Gösta, född 1913, kom hem från sina seglatser förstod inte hans lilla dotter vem han var eftersom hennes "uppfattning om pappa var ett fotografi. Pappa stod på en bokhylla inom glas och ram". Alf, född 1911, fastnade bakom spärren under andra världskriget. När han kom hem "var det för sent för att skapa den där riktiga kontakten med barnen, som måste grundläggas från födelsen". Ingemar, född 1931, berättar följande:

Den mycket betydelsefulla psykiska och fysiska kontakten mellan far och barn blir självfallet ytterst temporär och bristfällig. Onekligen sätter det grava spår i barnens psyke. Säkerligen också i faderns.

Faderns bortavaro kunde också lämna ett tomrum att försöka fylla. Marias man brukade säga åt dottern att ta hand om sin mor när han åkte. Dottern tog uppmaningen bokstavligt och axlade ett stort ansvar. I efterhand ångrade Maria, född cirka 1940, att hon inte fråntog dottern ansvaret, och även att hon själv vände sig till dottern för att prata om sina tankar och problem. Hon saknade sin man men insåg att det var värre för honom, "han har ju ingen att krama, jag hade ändå barnen". Roland, född 1950, var själv son till en sjöman. Han valde bort att skaffa barn eftersom han ansåg att "det är fel att ha barn när fadern är till sjöss, min egen far var till sjöss och det har gjort att jag alltid har haft dålig kontakt med honom". Även Linus är son till en sjöman. Han berättar att hans far brukade påtala att de faktiskt tillbringade mer tid tillsammans än landbaserade familjer. Linus tillstår att fadern hade ett större antal timmar hemma än en genomsnittlig far, men vill ändå göra ett tillägg till påståendet:

Visst, *du* är hemma mer, men det är ingen lösning för din *familj*. Familjen har ju sitt vanliga schema på dagarna. Du kommer att vara ifrån dem ändå, när du är hemma är de borta.

Linus påpekande visar att ett familjeperspektiv stjälper föreställningen att man får mer tid med familjen om man arbetar till sjöss. Sjöfartsarbetaren kan inte kompensera familjen för sin bortavaro, eftersom partnerns och barnens tillvaro inte är utformad enligt en liknande modell. Julia har också märkt att det blir allt svårare att kompensera för bortavaron i takt med att barnen blir äldre. När barnen var små kunde Julias man ägna tid åt dem, ge dem så kallad kvalitetstid. Nu när barnen har nått tonåren och han kommer hem "säger det bara 'boom!' när de slänger igen dörren" vilket skapar en ensamhet hos barnens far. Jonas är inne på liknande tankebanor när han konstaterar att sjöfartsarbetarens ensamhet sträcker sig ut över hemmavaron. Ombord kan man längta efter att få komma hem till familjen, men väl hemma har partner och barn en egen vardag. Sjöfartsarbetaren får därför tillbringa många timmar ensam i väntan på deras hemkomst.

I det historiska materialet framkommer hur sjömännen längtade efter sina barn. Ragnar, födelseår okänt, verkade känna sig fjärran från familjen i både tid och rum när han skrev ett brev till sin fru:

Käraste du, hur har ni det hemma? Jag vet ju faktiskt inte ett dugg. Bosse är väl riktigt stor nu. Han har naturligtvis glömt sin pappa alldeles. Hoppas att du talar med honom om mig ibland.

I ett senare brev undrade Ragnar om det var sant att lilla Bosse talade om honom, eller om hustrun skrev så som tröst. Per, född 1946, kunde nöjt meddela att hans lilla dotter verkade ha minnen av sin far, eftersom hon nämnde hans namn varje gång hon såg en bild av en båt. Äldre barn hade andra sätt att hantera bortavaron. När Tore, född 1918, skulle åka på jobb en oktoberdag hade hans dotter ett önskemål:

Pappa, lova att du kommer hem till jul, ja inte denna jul men nästa. Sist du var hemma en jul var jag så liten att jag inget minns. Jag vill ha en barndomsjul med dig innan jag blir så stor att julen inte betyder något längre.

Linus, som är son till en sjöfartsarbetare, minns hur förvirrande tiden kunde te sig när han var liten och han väntade på att hans far skulle komma hem. Fadern arbetade på relativt långa törnar på mellan fyra och nio månader. När Linus frågade sin mor tycktes han alltid få svaret att fadern skulle återkomma om tre veckor:

Min mamma sa alltid så till mig, att han kommer om *tre veckor*. Och du vet att nio månader är rätt många *tre veckor*. Om man har en lång och dålig vecka som vuxen kan man knyta näven i fickan och tänka att på fredag blir det bättre. Som barn har man inte det framåtseendet. Fyra eller sex veckor för en sjöman är ju en evighet för ett barn. Och det finns ingenting som jag hatar mer än de här tölparna som jobbar på tvåveckorsscheman och ungarna står och gråter på kajen och de säger 'men alltså, två veckor, kom igen för helvete!'.

Linus hade vid tiden för intervjun inte egna barn, men han reflekterade aktivt över hur han skulle förhålla sig till att vara en sjöfartsarbetande far. Han var fast besluten att skapa balans mellan bortavaro och hemmavaro, men ännu inte säker på hur det skulle uppnås.

### Nära föräldraskap på distans

Andra personer i den samtida intervjusamlingen har hunnit konfronteras med utmaningarna att vara en närvarande förälder på distans. Det är i allmänhet hälsobringande att tillbringa tid med sin familj, särskilt för fäder. Pappor med mycket kontakt med sina barn mår bättre än de med lite kontakt, och det hänger sig kvar långt efter att barnen har vuxit upp.<sup>62</sup> Det var en kontakt som manliga sjöfartsarbetare förr gick miste om men som kan vara möjlig idag. De samtida sjöfarsfäderna i detta material har utarbetat strategier för att skapa en närvaro i barnens vardag, även om det får ske på distans. Jakob berättar:

Varje dag har vi åtminstone ett videosamtal så att (sonen) får se mig. Utan det hade jag inte kunnat fortsätta till sjöss, jag hade gått iland direkt. Men det är fortfarande väldigt jobbigt. Det är en massa tankar som snurrar i huvudet, att han inte ska knyta an till mig, att han tror att jag överger honom.

Jakob har också förvånats över intensiteten i sin önskan att vara med sonen när han är hemma. "Jag trodde inte att det skulle vara så, jag tänkte att jag skulle hinna med mina hobbyer, men jag vill inte åka iväg, jag vill bara vara med honom". I Jakobs berättelse syns önskemålet att vara en god far enligt dagens normativa ideal. Kraven är högt ställda: en god far ska vara närvarande, kunna lyssna, förstå, sätta sig in i barnets perspektiv, uppfostra på ett respektfullt sätt, sätta barnen i första rummet, och finnas där morgon, middag och kväll<sup>63</sup>: kort sagt agera som en traditionellt god mor. Jonas känner av pressen. Han menar att jämlikheten idag är på gott och ont, eftersom hans återhämtning blir lidande när han kompenserar sin bortavaro genom att ägna barnen mycket tid när han är hemma. Han försöker "ge allt" när han är hemma, men deltar även i familjelivet under sin bortavaro. Hans partner har exempelvis svårt att hinna hjälpa barnen med läxorna så Jonas brukar sköta läxläxorna på telefon. När han är hemma hämtar han även barnen tidigt efter skola och förskola för att ge dem kvalitetstid tillsammans med honom. På så sätt blir hans ledighet aktivitetsbaserad, vilket "inte är så nyttigt egentligen, men vad ska man göra då?". Att leva upp till egna och andras förväntningar om ett nära och jämställt föräldraskap är alltså utmanande i sjöfartsfamiljer. När Julias barn berättade i skolan att "mamma gör precis allting och pappa ligger och vilar sig" reagerade hennes partner med skam, eftersom det inte rimmade med varken hans önskade självbild, eller hans bild av en jämställd familj.

Kvinnliga sjöfartsarbetare måste i sin tur hantera omgivningens förväntningar på gott moderskap. Sonja delar gärna med sig av det aktiva föräldraskapet till sin man. Hon tycker att han växer av att ta mer ansvar, och hon ser att hans engagemang avsevärt har förbättrat hans kontakt med barnen. Själv har hon dock behövt parera omgivningens ifrågasättanden av hur hon som mor kan arbeta till sjöss. Förståelsen för en frånvarande far är betydligt större än för en mor. "En bra pappa" behöver inte vara engagerad i samma grad som "en bra mamma".<sup>64</sup> Det har Sonja blivit varse genom kommentarer såsom: "Hur kan du vara borta två veckor, hur kan du svika barnen, hur kan du göra så?". Sonjas svar att barnen inte var ensamma utan med sin pappa gav sällan tillfredsställande respons. Eftersom en fjärdedel av personalen i svensk sjöfart består av kvinnor är det relativt vanligt med sjöfartsarbetande mödrar. Forskning antyder också att kvinnor inom sjöfarten är mer nöjda med sitt arbete än män, och särskilt om de har

hemmavarande barn. Medan manliga sjöarbetare påverkas negativt av att vara borta från sina barn har sjöarbetande mödrar en mer positiv syn på sin arbetsrelaterade bortavaro. Orsakerna är inte undersökta, men Hult och Österman lyfter tanken att arbetet på distans kanske innebär en möjlighet för kvinnorna att undvika hemmets dubbelarbete.<sup>65</sup> Tanken finner stöd i annan forskning som visar att män generellt har en mer ensidigt positiv upplevelse av att vara nära sina barn, medan samma situation får kvinnor att erfara mer föräldrastress.<sup>66</sup> Sonja beskriver hur hon brukade uppleva bortavaron när barnen var mindre: "Jag kunde inte ringa hem, jag kunde inte veta någonting". Men i fortsättningen av hennes beskrivning kan man skönja att bortavarons konsekvenser inte nödvändigtvis behöver förstås som något betungande:

Barnen var med sin pappa. Jag fick mat fyra gånger om dagen. Jag behövde inte laga den, jag behövde inte diska. Jag hade till och med personal som städade min hytt varannan dag. Så trots många timmars arbetstid om dagen var det rena semestern.

### Ett fortsatt dilemma

Den här artikeln har täckt tidsperioden från cirka 1940 till idag. Under dessa dryga 80 år har mycket förändrats i samhället, inte minst inom arbetslivet. Även inom sjöfartsbranschen har arbetsvardagen förändrats med kortare törnar, längre hemmavistelser, mindre personalgrupper och mer specialiserade arbetsuppgifter. Men sjöfartsyrket skiljer sig från de flesta andra och den nödvändiga förutsättningen är konstant oavsett tidsperiod. Bortavaron och hemmavaron formar därmed än idag sjöfartsarbetaren och hans familj och den särskilda familjevaro som uppstår i sjöfartsfamiljer skiljer sig från gängse familjeliv både då och nu. För sjöfartsarbetare förr, som närmast uteslutande var män, kunde arbetet innebära en möjlighet att uppfylla den manlighetsnorm där ekonomisk stabilitet prioriterades. Den sorg och saknad som flera fäder i det här materialet ger uttryck för var priset de fick betala. Deras partners, å andra sidan,

behövde vid sjöfartsarbetarens bortavaro axla en roll som förknippas med manlighet, samtidigt som de behövde vara villiga att återta den mer kvinnliga rollen vid hans hemkomst. De behövde klara av allt på egen hand, men samtidigt ge sken av att behöva partnern: en god sjömanshustru får aldrig glömma att ge sin man illusionen av att vara behövvd, som en person beskrev det i materialet som ligger till grund för artikeln.

Ungefär samtidigt som sjöfartsarbetare fick mer tid hemma efter arbetstidsregleringen 1971 ökade förväntningarna på deras närvarande föräldraskap med fortsatt obalans mellan yrkesroll och föräldraroll som följd. I dagens sjöfartsfamiljer finns alltså andra förväntningar att hantera. En "god förälder" idag förväntas vara aktiv och närvarande oavsett kön. Man förväntas också uppnå en balans mellan sitt yrkesliv och familjeåtaganden. Det är ett krav som sjöfartsarbetarens tillvaro inte tillåter, även om materialet till artikeln ger exempel på föräldrars strategier för att vara närvarande på distans. Den partner som är hemma får istället brottas med en närvaro som formas av medföräldrarnas bortavaro. Det är svårt, vittnar dagens sjöfartsarbetare och deras partner, att i sjöfartsfamiljer leva upp till dagens föreställningar om ett jämställt familjeliv. Gemensamt för sjöfartsfamiljer genom tiderna är därmed att de har behövt navigera mellan könsroller knutna till föräldraskap. När moderskap och faderskap ansågs komplettera varandra med olika kompetenser brottades föräldrarna i sjöfartsfamiljer med att att växla mellan sysslor som förknippades med det motsatta könets föräldraskap. Idag måste sjöfartsfamiljer istället hantera att de inte lever upp till omgivningens ideal om jämställdhet och den balans som föräldrar förväntas uppnå mellan yrkesliv och familjeliv. Sjöfartsfamiljens dilemma fortsätter alltså.

## Källförteckning

### Arkivsamlingar

”Sjömannen, hemmet och familjen”: arkivförteckning  
SE/SSHM/SM\_3-1/F 4 A2/10  
”Sjömanshustru förr och nu”: arkivförteckning  
SE/SSHM/SM\_4-1/F 4 BA/35  
”Havet, hälsan, hemmet”: diarienummer 5.3.2-2022 1751

### Referenser

Aldén, Lina och Boschini, Anne (2023). *Den moderna papparollen – ett faderskap i förändring*. SNS Analys 99, december 2023.

Alderton, Tony, Sampson, Helen och Kahveci, Erol (2001). The Impact on Seafarer’s Living and Working Conditions of Changes in the Structure of the Shipping Industry. *Report for discussion at the 29th Session of the Joint Maritime Commission*. Geneva, 2001.

An, Ji, Liu, Yun, Sun, Yujie och Liu, Chen (2020). Impact of Work–Family Conflict, Job Stress and Job Satisfaction on Seafarer Performance. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2020, 17.

Augustsson, Å-M., Harryson, L. (2015). Det oändliga moderskapet: föräldrars upplevelser av föräldraledighet och hälsa i en könad kontext. I: *Tidskrift för Genusvetenskap*, 36(1-2): 121–141.

Barnett, Rosalind Chait (2008). On Multiple Roles: Past, Present, and Future. I: Korabik, Karen, Lero, Donna S. och Whitehead, Denise L (red.) *Handbook of Work-Family Integration*. Academic Press.

Björnberg, Ulla. (2008). *Atypiska arbetstider, kön och familj. Europeiska utblickar på samtida trender*. Föredrag vid forskningsseminarium EU OCH ARBETSMARKNADEN.

Boeggild Dohrmann, Solveig, Herttua, Kimmo och Leppin, Anja (2019). Fatigue in ferry shipping employees: the role of work-family conflict and supervisor support. *BMC Public Health* (2019) 19:1693.

Chandler, Joan (1987). *Sailors’ wives and husband absence*. University of Plymouth.

Forsberg, Lucas (2009). *Involved parenthood: everyday lives of Swedish middle-class families*. Lund: LiU-tryck.

Hagmark-Cooper, Hanna. (2012). *To be a Sailor’s Wife*. Cambridge: Cambridge Scholars Publishing.

Harrington, B., Van Deusen, F., och Humberd, B. (2011). *The new dad: Caring, committed and conflicted*. Boston, MA: Boston College Centre for Work and Family.

Heikel, Thomas (2006). Familjen som sjömannens ankare i det sunnda livet: faderskap och hegemonisk maskulinitet i sjömansfamiljer. I: Wrede, Sirpa och Oinas, Elina (red.) *Det sunnda livets trånga ramar*. Helsingfors: Svenska social- och kommunalhögskola.

Hult, Carl och Österman, Cecilia (2016). The Impact of Family and Job Content on Swedish Seafarers’ Occupational Commitment: A Gendered Issue? *International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, Vol. 10, nr 1, s. 27–34.

Isaksson, C. D., Dahl, Michael S. och Reichstein, Toke (2022). Residential location choices of an isolated workforce. Shifts in social attachment of former seafarers. *MAST: Maritime studies*.

Isay, R.A (1968). The submariners’ wives syndrome. *Psych Quar* 42, 647–652.

Jensen och Oldenburg (2021). Objective and subjective measures to assess stress among seafarers. *International Maritime Health* 2021; 72, 1: 49–54.

Kahveci och Nichols (2006). *The Other Car Workers Work, Organisation and Technology in the Maritime Car Carrier Industry*. Palgrave Macmillan.

Klinth, Roger (1999). Den emanciperade mannen. Mannen i familjen speglad genom utbildningsprogrammen i svensk radio och TV 1963–1971. I: Berggren, Anne Marie (red.) *Manligt och omanligt i ett historiskt perspektiv*. Uppsala: Forskningsnämnden.

Lefkowitz och Slade (2019). Seafarer Mental Health Study. Final Report October 2019. *ITF Seafarers' Trust* and Yale University.

Lundqvist, Åsa och Roman, Christine (2009). Politiska regleringar och akademisk diskurs. Svensk familjepolitik under 70 år. I: Söderholm, Peter (red.) *Välfärd, genus och familj*. Malmö: Liber.

McLaughlin, Katrina och Muldoon, Orla. (2014). Father Identity, Involvement and Work–Family Balance: An In-depth Interview Study. *Journal of Community & Applied Social Psychology*, 24: 439–452.

Mellbye och Carter (2017). Seafarers' depression and suicide. I: *International Maritime Health* 2017; 68, 2: 108–114.

Nordenmark, Mikael (2004). Multiple Social Roles and Well-Being: A Longitudinal Test of the Role Stress Theory and the Role Expansion Theory. I: *Acta Sociologica*, 47(2), 115–126.

Praetorius, G., Österman, C., Hult, C. (2018). Strategies and measures to improve the work environment of service crew on board Swedish passenger vessel. *TransNav, International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 12(3): 587–595.

Sampson, Helen. (2005). Left high and dry? The lives of women married to seafarers in Goa and Mumbai. I: *Ethnography* 2005, Vol. 6 Issue 1, p. 61–85.

Sampson, H. (2021). The Rhythms of Shipboard Life: Work, Hierarchy, Occupational Culture and Multinational Crews. In: Gekara, V.O.,

Sampson, H. (eds) *The World of the Seafarer*. WMU Studies in Maritime Affairs, vol 9. Springer, Cham.

B. Tetemadze, M. Carrera Arce, R. Baumler och I. Bartusevičienė. (2021). Seafarers' Wellbeing or Business, a Complex Paradox of the Industry. *The International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. Vol. 15. No 4, 2021.

Thomas, Michelle, Sampson, Helen och Zhao, Minghua. (2003) Finding a balance: companies, seafarers and family life. I: *Maritime Policy & Management*, 30:1, 59–76.

Ulven, Arne Johan, Omdal, Knut Arve, Herløv-Nielsen, Henrik, Irgens, Agot and Dahl, Eilif (2007). Seafarers' wives and intermittent husbands. Social and psychological impact of a subgroup of Norwegian seafarers' work schedule on their families. I: *International Maritime Health*, 2007.

Viljoen och Muller (2012) A narrative hermeneutical adventure: Seafarers and their complex relationship with their families. I: *Practical Theology of the Society for Practical Theology in South Africa*.

Yur och Nas (2012). A qualitative study on the life struggles of the wives of the seafarers. *Journal of maritime research*, Vol. IX. No. 2 (2012), pp. 7 – 12.

Österman, Cecilia, Hult, Carl och Praetorius, Gesa (2020). Occupational safety and health for service crew on passenger ships. *Safety Science* 121 (2020) 403–413.

Österman, Cecilia och Boström, Magnus (2022a). Workplace bullying and harassment at sea: A structured literature review. I: *Marine Policy* 136, 2022.

Österman, Cecilia och Boström, Magnus (2022b). *Drivkrafter för kompetensförsörjning i en socialt hållbar sjöfart*. Kalmar: Linnéuniversitetet.

## Summary

The aim of this article is to describe how families with one seafaring parent have experienced family life in the last 80 years. The article builds on archive material from the Swedish Maritime Museum collected in a period from the 1970s to 2023. In the 1970s, seafaring men were asked to write down their stories from a family perspective, answering questions about their role as husbands and fathers. In the 1990s, women married to male sailors were interviewed about their experiences. At the same time, correspondence such as letters, telegrams and photographs were collected, with letters dating back to the 1940s. In 2023, interviews were conducted with persons working at sea about their families, roles, and thoughts. This archive material is kept at The National Maritime Museum, and in its entirety, it offers different perspectives of seafaring family life from 1940 up to today.

The article concludes that families in which one parent works at sea face specific challenges. The sea-working parent, the spouse, and the children all have their existence shaped by the seafarers recurrently shifting between being away and at home. Being away is the basic premise of working at sea: conditions in the industry might have changed in the covered time period, but one is still away for when at work. While the seafarer handles home-sickness and feelings of guilt, the spouse at home deals with work, children and practical issues. Here, gender issues are prevalent. The different expectations and norms regarding fatherhood and motherhood complicates the seafaring families' situation. Back in the day, when an ideal father was predominantly a breadwinner, seafaring men could live up to that model. When family politics in Sweden became gender neutral in the 1970s, fatherhood came to resemble motherhood in that also fathers were expected to be present and engaged, a model hard for seafarers to comply with. Although changed conditions in the industry such as working time regulations allowed men to spend more time at home, seemingly allowing for more engagement with the family, the raised expectations still made fathers fail the expectations from the society. Seafaring fathers of today describe an almost endless dilemma of longing for their families and wanting to spend more time at home.

Seafaring women, on the other hand, express more satisfaction with their work-life balance, stating that work is their "secret holiday", possibly because working at sea releases them from the double burden of work and home caring.

Gender issues are prevalent also in the older material. The male sailors express loneliness, homesickness, worry for their spouses and grief for dysfunctional relationships with their children. These emotions are mostly expressed in personal letters, but to some extent also in the archive material from the 1970s. The women married to male sailors, in the material of correspondence and interviews, also navigate gender roles. When their husbands were at work, they had to handle every possible situation by themselves, be they coded as masculine or feminine. On the arrival of their husbands, they were expected to step back into the role of a traditional wife, a balancing act not always easy to keep steady in. The optimal sailor's wife, as described by one woman in an interview from the 1990s, must be able to deal with everything by herself, but never forget to give her husband the illusion of being needed.

## Noter

- <sup>1</sup> Sjömannen, hemmet och familjen: SE/SSHM/SM\_3-1/F 4 A2/10.  
<sup>2</sup> Sjömanshustru förr och nu: SE/SSHM/SM\_3-1/F 4 A2/10.  
<sup>3</sup> Havet, hälsan, hemmet: diarienummer 5.3.2-2022\_1751.  
<sup>4</sup> När ett namn anges tillsammans med födelseår kommer utsagan från någon av de två äldre insamlingarna. Ett mansnamn med födelseår visar att citatet kommer från samlingen ”Sjömannen, hemmet och familjen”, SE/SSHM/SM\_3-1/F 4 A2/10. Ett kvinnonamn med födelseår är en hänvisning till samlingen ”Sjömanshustru förr och nu”, SE/SSHM/SM\_3-1/F 4 A2/10. Material från samtida intervjuerna anges med enbart namn och kommer från ”Havet, hälsan, hemmet” med diarienummer 5.3.2-2022\_1751. Samtliga intervjuutsagor återges med fingerade namn. Vissa citat har redigerats varsamt.  
<sup>5</sup> Barnett 2008.  
<sup>6</sup> Barnett 2008, s. 79.  
<sup>7</sup> Aldén och Boschini 2023.  
<sup>8</sup> Harrington 2011, Klinth 1999.  
<sup>9</sup> Heikel 2006.  
<sup>10</sup> Boeggild Dohrmann med flera 2019, Forsberg 2009, s. 14, Nordenmark 2004, s. 44ff.  
<sup>11</sup> Trafikanalys, Sjötrafik 2022, publiceringsdatum 2023-05-24.  
<sup>12</sup> Heikel 2006, s. 98.  
<sup>13</sup> Österman och Boström 2022a.  
<sup>14</sup> Acejo och Abila 2016.  
<sup>15</sup> Alderton med flera 2001.  
<sup>16</sup> Alderton med flera 2001, Isaksson med flera 2022, Kahveci och Nichols 2006, Viljoen och Muller 2012.  
<sup>17</sup> Boeggild Dohrmann med flera 2019.  
<sup>18</sup> Björnberg 2008.  
<sup>19</sup> An med flera 2020, Lefkowitz och Slade 2019, Mellbye och Carter 2017, Tetemadze med flera 2021, Österman och Boström 2022a.  
<sup>20</sup> Boeggild Dohrmann med flera 2019, Heikel 2006, s. 103f, Jensen och Oldenburg 2021.  
<sup>21</sup> Kahveci och Nichols 2006, s. 05.  
<sup>22</sup> Praetorius med flera 2018.  
<sup>23</sup> Baumler med flera 2021.  
<sup>24</sup> Praetorius med flera 2018.  
<sup>25</sup> Österman med flera 2020.  
<sup>26</sup> Alderton med flera 2001.  
<sup>27</sup> Hagmark-Cooper 2012.  
<sup>28</sup> Chandler 1987, Ulven med flera 2007.  
<sup>29</sup> Ulven med flera 2007 resp. Isay 1968.  
<sup>30</sup> Thomas med flera 2003.  
<sup>31</sup> Augustsson och Henrysson 2015, s. 126, 134.  
<sup>32</sup> Björnberg 2008.  
<sup>33</sup> Alderton med flera 2004.  
<sup>34</sup> Österman 2021, se även Heikel 2006, s. 99.

- <sup>35</sup> Augustsson och Henrysson 2015.  
<sup>36</sup> Sampson 2021.  
<sup>37</sup> Österman och Boström 2022a.  
<sup>38</sup> Mellbye och Carter 2017.  
<sup>39</sup> Slišković och Juranko 2019.  
<sup>40</sup> Alderton med flera 2001, Kahveci 2007, Kahveci och Nichols 2006, s. 157.  
<sup>41</sup> Österman och Boström 2022b, s. 36.  
<sup>42</sup> Slišković och Jurenko 2019.  
<sup>43</sup> Hagmark-Cooper 2012.  
<sup>44</sup> Heikel 2006, s. 103.  
<sup>45</sup> Klinth 1999, s. 269.  
<sup>46</sup> Hagmark-Cooper 2012.  
<sup>47</sup> Sampson 2005, s. 71, Sampson och Acejo 2016.  
<sup>48</sup> McLaughlin och Muldoon 2014.  
<sup>49</sup> jfr Heikel 2006, s. 103.  
<sup>50</sup> Viljoen och Muller 2012, Slišković och Jurenko 2019.  
<sup>51</sup> Ulven med flera 2007, Yur och Nas 2012..  
<sup>52</sup> Forsberg 2009.  
<sup>53</sup> Heikel 2006, s. 93.  
<sup>54</sup> Aldén och Boschini 2023, s. 1.  
<sup>55</sup> Lundqvist och Roman 2009.  
<sup>56</sup> Forsberg 2009, Heikel 2006, s. 93.  
<sup>57</sup> Heikel 2006, s. 93, 96.  
<sup>58</sup> Österman och Boström 2022a.  
<sup>59</sup> Augustsson och Harryson 2015, s. 130.  
<sup>60</sup> Heikel 2006, s. 96, Viljoen och Muller 2012.  
<sup>61</sup> Alderton med flera 2001, Sampson och Acejo 2016.  
<sup>62</sup> Augustsson och Harryson 2015:135,137, Heikel 2006, s. 92.  
<sup>63</sup> McLaughlin och Muldoon 2014.  
<sup>64</sup> Augustsson och Harryson 2015, s. 131, Heikel 2006, s. 94.  
<sup>65</sup> Hult och Österman 2016, s. 32.  
<sup>66</sup> Augustsson och Henrysson 2015, s. 125.