



UPPSALA
UNIVERSITET

”Håll fast!”

Om maritim folktro och dess roll i den moderna sjöfarten

C-uppsats i etnologi

Uppsala universitet

Författare: Siri Alkner

Handledare: Birgitta Meurling

Vårterminen 2024

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
Syfte och frågeställning	4
Bakgrund.....	4
Sjötermer.....	6
Material och metod	7
Teoretiska utgångspunkter och begrepp	9
Tidigare forskning	11
Uppsatsens disposition.....	12
2. Vad är sjömansskrock?	13
Vissla inte!.....	13
Vem är skrockfull?	15
3. Vad fyller det för funktion idag?	20
På skoj eller på riktigt?	20
Liten som en myra	23
Att vara en ”riktig” sjöman.....	25
4. Sammanfattning och diskussion	29
Källor och litteratur	31
Otryckta källor	31
Litteratur	32

1. Inledning

”Det är ett vådligt ämne jag har givit mig in på, men det får skyllas på ett tidigt väckt intresse för sjön, vilket jag varken velat eller kunnat frigöra mig ifrån.”

Denna första mening i folklivsforskaren Kerstin Komans bok *Mynt under masten och vissla på vind. Sjöliv och folktro*, ger en förklaring till Komans beslut att fördjupa sig i sjömän och den kultur som kommer med detta okonventionella yrke, som ofta har setts som mer av en livsstil än ett arbete. Det är för mig inte svårt att förstå Koman i hennes intresse för sjöfarten och dess värld, och jag kan bara instämma i hennes ovilja att frigöra sig från dess järngrepp. Jag fick under min korta tid som städerska ombord på en färja höra att det ”inte finns några normala människor som går till sjöss”. Huruvida detta stämmer är svårt att vare sig bevisa eller avfärda, vad som är ”normalt” är ju ofta mycket subjektivt. Vad som dock går att konstatera är att sjömansyrket skiljer sig från de flesta andra yrken. Det innebär långa perioder ute till sjöss, ofta flera veckor eller månader i sträck, en ständig utsatthet för havet och vädret och nuförtiden även utan särskilt långa hamnuppehåll. Det är mot bakgrund av detta inte heller svårt att förstå att det inom ett sådant yrke har uppkommit både en egen kultur och en egen uppsättning trosföreställningar om både lycka, väder, öde och död.

Syfte och frågeställning

Syftet med denna uppsats är att utreda hur nutida sjöfolk ser på och förhåller sig till maritim folktro. Frågorna som ska besvaras är följande:

- Hur beskrivs maritim folktro av nutida sjömän?
- Hur förhåller sig sjömännen till det i sitt yrkesliv?
- Fyller folktro en funktion i den moderna sjöfarten?

Bakgrund

För att förstå denna uppsats och dess syfte kan en bakgrund om maritim folktro behövas. ”Sjömansskrock” är ett vedertaget begrepp och sjömän har ofta målats upp som skrockfulla historieberättare både i vardagssammanhang och i kulturella skildringar av yrket. Även om dessa skildringar i många fall är överdrivna och dragna till sin spets för dramatisk

och komisk effekt, går det inte att förneka att det inom sjöfarten historiskt sett har funnits många oskrivna regler om vad som gav tur och otur.

Den ovan nämnda Kerstin Koman skriver i sin bok *Mynt under masten och vissla på vind. Sjöliv och folktro* om hur sjömännens föreställningsvärld såg ut under segelfartygens tid. En föreställning, som var så utbredd att den fick stå för en del i namnet på Komans bok, var just att visslingar till sjöss påverkade vinden, och att man genom att vissla ombord av misstag kunde kalla på storm. Var denna föreställning kommer ifrån är svårt att fastslå, som mycket annat när det gäller folktro, men idén om att man genom att själv ”skapa” vind skulle locka vinden att tillta läggs fram av Koman (1996:41). Koman beskriver hur hon under uppsatsskrivande i etnologi kom fram till att föreställningen om att vissling till sjöss ledde till storm levde kvar, men att kopplingen till vind hade gått förlorad. Anledningarna som uppgavs av hennes intervjupersoner var istället att det helt enkelt var något man inte gjorde till sjöss, eller att det var onödigt att riskera fartygets säkerhet, ifall det nu råkade vara så det stämde (1996:41).

Fredrik Skott förklarar även i sin bok *Vardagsskrock. Från abrakadabra till önskebrunn* att vissling kunde ses som något som gav otur även på land, eftersom det kunde användas för att kalla på djävulen (2021:291ff). Eftersom vinden var så pass avgörande för de äldre segelfartygen, kretsar många föreställningar kring just vädret och vinden. Utöver att vissla för att påverka vinden åt det ena eller andra hållet kunde man även ”köpa vind”, bland annat genom att kasta ett mynt i havet (det kallades även att ”offra till Sjöberg”) eller ropa ”Blås, Kajsa, blås!” för att uppmana vinden att blåsa. Varför vinden fått heta just Kajsa är oklart, även om teorier om det tas upp av Koman (1996:44ff).

Marika Rosenström skriver i sin avhandling *Fartyget, himlen och havet. Verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era* om hur kvinnor ombord ansågs bringa otur, eftersom de kunde framkalla både storm, stiltje och sjukdom (1996:94). Präster gav också otur, så till den grad att man helst undvek att nämna ordet ”präst” och istället använde noanamn som ”svartrock” (Rosenström, 1996:94, Koman, 1996:54ff). Prästernas kraft var så stark att ord som rimmade på präst, som till exempel häst, också undveks. Även andra ord kopplade till djur kunde bringa otur, även om dessa ofta varierande från plats till plats (Koman, 1996:81). Levande blommor och växter borde inte heller finnas ombord, något som av Koman förklaras med att dessa inte tillhörde havsgudarnas rike och därför kunde reta upp dem (1996:84ff).

”Sjöskräner” är även det en del av den maritima folktron, och något som ofta förknippas med sjömän. Att vara en bra historieberättare sågs närmast som en del av yrket, och både Rosenström och Koman tar upp hur viktiga dessa historier var för äldre generationers sjömän och deras yrkesidentitet. Det fungerade dels som underhållning ombord under långa, hårda seglatser, dels som ett sätt för sjömännen att höja sin sociala status när de väl var iland. Att kunna berätta om exotiska platser och farliga upplevelser var ett sätt att vinna aktning och beundran, huruvida det som berättas faktiskt hade inträffat var mindre viktigt. Rosenström beskriver sjöskränan som ett mellanting mellan saga, som är en helt påhittad berättelse vars enda syfte är att underhålla, och sägen, som till skillnad från sagan lyfts fram som en sann berättelse. En sjöskräna balanserar alltså på gränsen mellan dessa två genrer. Rosenström sammanfattar det på detta sätt: ”Det komiska ligger ofta i att berättaren låter förstå att hans historia är självupplevd. Han förväntar sig inte att bli trodd men vill inte bli avbruten så länge han ljuger konsekvent” (1996:88).

Föreställningen om att det skulle leda till att en sjöman dör om man tänder en cigarett på ett ljus tas upp av en av intervjupersonerna, och är också något jag själv kände till sedan innan. Denna föreställning nämns dock varken av Koman eller Rosenström och det verkar vara oklart varifrån den egentligen kommer, eller hur pass utspridd den är inom sjöfarten. Den nämns dock kort av Skott i ett avsnitt om cigaretter och olika trosföreställningar som finns kopplade till dem. Skott skriver att föreställningen om att en sjöman dör om en cigarett tänds på ett ljus ska ha funnits i Sverige sedan 1900-talet och att den även finns i andra delar av världen (2021:77). Vidare förklarar Skott i ett annat kapitel, som fokuserar på folktro kring ljus, att det under 1700-talet fanns en föreställning om att ett juleljus som plötsligt slocknade varslade om att någon i familjen snart skulle dö (2021:169). Denna koppling mellan levande ljus och dödsfall skulle kunna vara grunden till föreställningen om sjömän och cigaretter, även om uppkomsten förblir oklar.

Sjötermer

Utöver bakgrunden ovan finns det även ett antal termer inom sjöfarten som kan vara viktiga att känna till för att helt förstå intervjupersonernas uttalanden.

En *styrman* ansvarar för navigation och styr fartygen. Det finns två grader av styrmän, *andrestyrman* och *överstyrman* (även kallad *förstestyrman*). I maskin finns en *förstemaskinist* och en *andremaskinist*. Både styrmännen och maskinisterna kan av andra ombord refereras till

som ”försten” och ”andren” och utgör, tillsammans med kaptenen och chefen i maskin, *befälet* ombord. Kaptenen kan även kallas *skepparen* av besättningen. De som arbetar på däck med bland annat lastning och lossning av gods och förtöjning av fartyget vid kaj kallas *matros*er (även ”däckare”, mer av en slangterm inom yrket). Matroserna ansvarar även för bildäck på passagerarfärjor. Under maskinisterna i maskin arbetar *motormännen*, som främst ansvarar för underhåll av maskinerna. Motormännen beskrivs av en av intervjupersonerna som ”maskinrummets motsvarighet till matros” (Intervju med Erik). Utöver dessa finns även *intendenturen* (som på samma slangliknande fackspråk ibland benämns som ”*flunkare*” eller ”*flunkeriet*”), som syftar på den servicepersonal som arbetar ombord på främst färjor. *Bryggan* är den plats från vilken fartyget styrs, *byssen* (en förkortning av *kabyssen*) syftar på köket och *mässen* är matsalen ombord, där besättningen äter.

Material och metod

Jag har, för att få en djupare förståelse för maritim folketro och de föreställningar som tidigare funnits i den svenska sjöfarten, utgått från ett flertal källor om sjömanslivet och den folketro som kopplas till det. Kerstin Komans ovan nämnda bok *Mynt under masten och vissla på vind*. *Sjöliv och folketro* har varit mycket användbar, eftersom den fokuserar just på folketro inom sjöfarten. Något som bör noteras är att även om Komans bok har en källförteckning i slutet av boken så saknas källhänvisning i löpande text. Jag har även använt mig av Marika Rosenströms avhandling *Fartyget, himlen och havet. Verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era*. Den fokuserar på flera aspekter inom sjömansyrket, och jag har i mitt eget analysarbete haft stor glädje av Rosenströms analyser och tolkningar av sjömannens vardag och föreställningar. Utöver dessa två källor, som tydligt fokuserar på just maritim folketro, har jag även valt att använda mig av litteratur som berör modern folketro generellt. I boken *Vardagsskrock. Från abrakadabra till önskebrunn* går Fredrik Skott igenom flera moderna föreställningar om tur och otur. Denna bok är, likt Komans, mer åt det populärvetenskapliga hållet. Skotts källförteckning är uppdelad efter de delar respektive källa används i, men i löpande text saknas källhänvisningar. Samtliga verk som nämns ovan och dess författare presenteras närmare i avsnittet *Tidigare forskning*.

Eftersom uppsatsen främst utgår från intervjuer har jag utöver material om maritim folketro även använt mig av källor om hur etnologiska intervjuer bör utföras. Vid planering inför och

genomförandet av intervjuerna var Jan Trosts *Kvalitativa intervjuer* till stor hjälp. Trosts bok är en bra introduktion till vad kvalitativa intervjuer är och i vilka sammanhang de kan tillämpas. I boken finns tips om hur man som intervjuare bör förhålla sig till både intervjupersonen och intervjusituationen i stort, men även förslag på hur man efter att intervjuerna är utförda ska hantera allt material man lyckats samla in. Utöver detta tas även för- och nackdelar med olika typer av intervjuer upp. Jag hade i ett tidigt skede en idé om att eventuellt utföra en gruppintervju med äldre sjömän, som ett sätt att se hur de pratar med varandra om sina år till sjöss. Trost tar dock upp flera nackdelar med gruppintervjuer, och menar att det med denna intervjumetod finns en risk att gruppen ”kommer fram” till ett svar som alla känner sig tvingade att hålla med om, trots att det kanske strider mot vad de deltagande egentligen tycker. Utöver detta är det även svårt att hantera en gruppintervju ur ett forskningsetiskt perspektiv, eftersom det är omöjligt att garantera att det de intervjuade säger skyddas och inte kommer kunna kopplas till dem. Även om jag som intervjuare har tystnadsplikt och planerar att hantera materialet som konfidentiellt, gäller inte detta för de andra intervjupersonerna i gruppintervjun (Trost, 2011:67ff). Just denna etiska aspekt är något som är mycket viktigt att ha i åtanke vid val av intervjutyp, och en risk jag inte reflekterat över tidigare.

Även om Trosts bok var en mycket användbar guide till att komma igång med kvalitativa intervjuer är Trost inte etnolog, utan forskar i sociologi och socialpsykologi. Detta gör att boken inte är anpassad till ett etnologiskt tillvägagångssätt, och det finns delar av boken som är irrelevanta för eller rent av motsätter sig det etnologiska sättet att samla in och bearbeta material. Jag har därför valt att använda mig av kapitlet ”Intervjuer” i boken *Etnologiskt fältarbete. Nya fält och former*, där författarna Charlotte Hagström och Susanne Nylund Skog går igenom hur den etnologiska intervjun bör utföras. Inom etnologin ses intervjun som en samtalsgenre, och är ett sätt för den intervjuade och intervjuaren att tillsammans skapa kunskap (2023:128). Det finns även olika grader av strukturering i etnologiska intervjuer, och Hagström och Skog skriver att det även om ostrukturerade intervjuer ofta tillämpas i etnologin, hittar man i praktiken ofta ett mellanting. Jag utgick i mina intervjuer från en intervjuguide med allmänna, öppna frågor, och följdfrågor att ställa för att föra konversationen framåt eller eventuellt styra tillbaka den till ämnet, om behovet skulle uppstå.

Inför uppsatsskrivandet utfördes sex intervjuer med sjömän som alla har varit, eller är, yrkesverksamma under 2000-talet. Intervjuerna pågick mellan 30 och 70 minuter. Två av dem

hölls på plats, tre var över videosamtal och en på telefon. Eftersom majoriteten av intervjupersonerna fortfarande arbetar till sjöss är de periodvis ute flera veckor i sträck, vilket gjorde tiden då de faktiskt kunde medverka i en intervju begränsad. Det var därför svårt att få detta att gå ihop med den begränsade tiden för uppsatsskrivandet. Detta i kombination med att intervjupersonerna bor på olika ställen i landet gjorde videosamtal till den enklaste lösningen. Även om intervjuer på plats i många fall är att föredra, både eftersom det ger en möjlighet att fördjupa relationen med intervjupersonen och även observera intervjusituationen, kan även videosamtal ha sina fördelar. Intervjupersonerna hade möjlighet att delta i intervjun från sina egna hem, vilket lyfts fram av Hagström och Skog som ett sätt att minska eventuell nervositet hos intervjupersonen och få denna att känna sig trygg i intervjusituationen (2023:134). De tvingades heller inte bjuda in en främmande person i sitt hem. Efter avslutad intervju kunde de dessutom snabbt gå ur videomötet och återgå till sin vardag, vilket kan ha bidragit till att de kände sig mer avslappnade i intervjusituationen. Detta kan även ha gjort att de faktiskt kände att de hade tid att medverka överhuvudtaget.

Efter att intervjuerna slutförts transkriberades de delar som var mest relevanta, medan övrigt innehåll sammanfattades. Transkriberingen av de relevanta citaten inkluderade skratt, pauser och liknande, som ett sätt att understryka intervjupersonens tonläge och annat som annars är svårt att uttrycka i text. Dessa uttalanden delades sedan upp utifrån vilken av frågeställningarna de besvarade, men också efter vad som sades i citatet och hur intervjupersonen ställde sig till det som diskuterades. Ett exempel på detta skulle kunna vara förbudet att vissla ombord. De flesta av de intervjuade hade hört om föreställningen, men förhöll sig till det på olika sätt. En del av dem visslade ombord och sade sig inte tro på att det kunde orsaka storm, medan andra inte visslade. Orsakerna till varför de valde att vissla eller inte kunde sedan också delas upp och tematiseras. Detta tillvägagångssätt gjorde det enklare att se mönster och sålla i materialet.

Teoretiska utgångspunkter och begrepp

Jag har i denna uppsats valt att utgå från den folkloristiska teorin narrativanalys. De begrepp jag främst kommer att använda mig av är *positionering*, *tankefigurer* och *traditionsdominant*.

Även om det inom narrativanalys ofta fokuseras mer på hur berättelser berättas och berättelsers uppbyggnad än på innehåll, går det att genom användning av narrativanalytiska begrepp komma åt innebörder i en intervjupersons berättelse. Ulf Palmenfelt tar i sitt kapitel om narrativanalys i boken *Tillämpad kulturteori* upp exempel på forskare som tillämpat narrativanalys, men inte använt sig av de scheman och modeller som går ut på att forskaren delar upp berättelsen i olika byggstenar, som tolkas på olika sätt i det sociala sammanhanget i vilket berättelsen berättas (Palmenfelt, 2017a:205ff).

Jag har på liknande sätt alltså valt att använda mig av de delar av narrativanalys som jag anser relevanta för min studie. Begreppet *positionering* beskriver det sätt människor använder sig av berättelser för att ta ställning och för att förhålla sig till samhället och omvärlden. Genom att i en berättelse använda pronomen som ”jag” eller ”vi” visar berättaren att hen anser sig vara en del av den grupp som beskrivs. Palmenfelt utvecklar förklaringen av detta begrepp i boken *Berättade gemenskaper. Individuella livshistorier och kollektiva tankefigurer*, där han beskriver begreppets flexibilitet. Palmenfelt menar att positionering även kan ses som en synonym till kontextualisering, eftersom det är berättarens sätt att sätta in sig själv i samhället, både socialt och kulturellt (Palmenfelt, 2017b:87ff).

Tankefigur är även det ett användbart begrepp i denna uppsats. Palmenfelt beskriver en tankefigur som en slags allmänt accepterad idé eller händelse, något som alla i en grupp eller ett samhälle är medvetna om och känner ett behov av att förhålla sig till. Begreppet är mycket brett och kan innefatta både miljöer, historiska händelser och processer, relationer samt idéer och värderingar. Några exempel på vad en tankefigur skulle kunna vara sett till denna uppsats kontext är miljön ombord på ett fartyg, Estoniakatastrofen 1994 eller hierarkin mellan befäl och manskap. Tankefigurer kan även, genom att upprepas tillräckligt många gånger och av tillräckligt många personer, utvecklas till vad som kallas *traditionsdominanter*. Detta begrepp myntades av folkloristen Albert Eskeröd, som använde det för att beskriva den särskilda dominanta ställning som ett visst övernaturligt väsen kunde få i berättartraditionen hos en viss del av befolkningen.

Traditionsdominanter kan alltså beskrivas som en form av referensram, något allmänt accepterat som alla inom en grupp är medvetna om. Dessa är så pass självklara i kollektivet att de även figurerar i individuellt berättande. Genom att positionera sig i förhållande till tankefigurer och traditionsdominanter kan alltså individer stärka sin plats inom, eller ta avstånd ifrån, olika grupper (Palmenfeldt 2017b:88ff).

På detta sätt kan delar av den narrativanalytiska teoribildningen användas, trots att huvudsyftet med analysen inte är att plocka isär en berättelse och analysera dess olika delar, ett tillvägagångssätt som annars är vanligt inom narrativanalysen.

Tidigare forskning

Marika Rosenström är arkivarie och utbildad i nordisk folkloristik vid Åbo akademi. 1996 skrev hon avhandlingen *Fartyget, himlen och havet. Verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era*, i vilken hon går igenom inte bara folktro, utan även levnadsvillkor, ideal och de kulturella grundstrukturer som utgjorde vardagen ombord på de sista segelfartygen under 1930- och 40-talet. Folklivsforskaren Kerstin Komans bok *Mynt under masten och vissla på vind. Sjöliv och folktro* fokuserar just på folktro inom sjöfarten. I boken refererar Koman till intervjuer hon själv utfört i sina studier inom etnologi, som då kallades folklivsforskning, men överlag fokuserar hon på segelfartygens era. Den ger en intressant överblick och introduktion till maritim folktro, hur de påverkade livet och arbetet ombord samt eventuella förklaringar till föreställningarnas uppkomst. Fredrik Skott är doktor i historia och docent i nordisk folkloristik och har skrivit boken *Vardagsskrock. Från abrakadabra till önskebrunn*, där han går igenom flera föreställningar om tur och otur kopplade till specifika föremål, handlingar eller företeelser. Denna bok ger en intressant inblick i hur olika trosföreställningar uppkommit och hur människor har förhållit sig till dem både historiskt och i modern tid.

Utöver de verk som jag har använt mig av i detta uppsatsskrivande finns det flera andra forskningsinsatser som berör sjöfarten och sjömanslivet som bör nämnas. Knut Weibusts avhandling *Deep sea sailors* fokuserar på livet för sjömän under 1800-talet. Avhandlingen redogör för arbetet och levnadsstandarden ombord, det sociala samspelet (så som hierarkier och relationerna mellan befäl och manskap), sjömannens roll och sociala status, samt besättningens sinnesstämning ombord och hur livet till sjöss påverkade sjömännen emotionellt. Den danske etnologen Henning Henningsen, som samlade ihop en del av det material Weibusts avhandling utgår från, bör också nämnas. Utöver insamling av material om sjömanslivet skrev Henningsen även böcker om sjöfart med etnologisk inriktning, bland annat avhandlingen *Crossing the Equator. Sailors' Baptism and Other Initiation Rites* som utkom 1961 och fokuserar bland annat på de rituella "linjedop" som sjömän går igenom när de korsar

ekvatorn för första gången. Boken *Somand, Fisker, Skib Og Vaerft. Introduction Til Maritim Etnologi* utkom 1972 och skrevs av Henningsen, Olof Hasslöf och Arne Christensen. Erik Nagels etnologiska avhandling *I dialog med muntliga och skriftliga berättartraditioner. En undersökning av svenska sjömäns levnadsberättelser* är även den intressant, eftersom den handlar just om äldre sjömäns berättande om sin tid till sjöss. Nagel utgår från brev som skrivits av sjömän under 1950-talet på uppmaning av Nordiska museet. Han analyserar dessa nedtecknade levnadsberättelser mot bakgrund av berättelsetraditioner, men även samhället och de ideal och idéer som dominerade under 1950-talet. Nagels studie är alltså högst relevant för den som vill lära sig mer om sjömanslivet under 1950-talet, och den berättartradition som fanns då.

Uppsatsens disposition

I uppsatsens första kapitel togs metod, material, teorier och begrepp upp, såväl som bakgrund, terminologi kopplat till sjöfart och tidigare forskning. I det andra kapitlet ligger fokus på hur nutida sjömän ser på och beskriver maritim folktro. Utöver redovisning av den folktro de har stött på och vad de själva anser om den, behandlats även deras sätt att förhålla sig till det i sitt yrkesliv. I uppsatsens tredje kapitel behandlas frågorna om huruvida folktro skulle kunna fylla en funktion i den moderna sjöfarten, och vad denna funktion skulle vara. Uppsatsens fjärde kapitel utgörs av en sammanfattning och en avslutande diskussion.

2. Vad är sjömansskrock?

I detta kapitel redovisas hur nutida sjömän talar om folketro, vad de själva anser om den och hur de förhåller sig till den i sitt yrkesliv.

Vissla inte!

Många av de intervjuade sjömännen var överens om att folktron är på väg att dö ut och att det inte längre finns särskilt många föreställningar att ta upp och tala om. Något som alla dock hade hört var just förbudet mot att vissla ombord. Adam, som arbetat som styrman på både färjor och tankbåt, beskriver det som en av de mer klassiska föreställningarna ombord: ”Att inte vissla är ju definitivt en grej, det är typ den mest klassiska tycker jag. Och det brukar vara, om jag har tolkat det rätt, att visslar man så får man dåligt väder. Det är det jag har hört om det.”

Även Stina, som arbetar som styrman på en tankbåt, beskriver att hon har hört om förbudet, och att hon blivit tillsagd av äldre kollegor när hon själv har visslat ombord. Både Adam och Stina förklarar dock att de trots detta ofta går och visslar ombord, och att de inte oroar för att det ska leda till storm. Tobias, som nu är matros ombord på en färja, berättar om föreställningar som fanns ombord de tankbåtar han arbetade på under 1990-talet:

Inte vissla, den är ju återkommande. Det har jag hört många gånger, absolut. Man har ju hört massa olika saker, man får inte tända ljus ombord. Det har det pratats om mycket (...) och sen, jag har hört att man inte får ha levande växter eller plantor ombord. Jag vet inte varför, men det är det jag har hört.

Förbudet att ha levande växter ombord tas upp av Koman som en vanlig föreställning under segelfartygens tid, även om orsakerna är något oklara (Koman:1996:84) Tobias beskriver också att han aldrig fick en förklaring till varför förbudet fanns. Karl, som är styrman ombord på en färja, tar även han upp denna föreställning, och spekulerar i att det kan handla om att inte föra in nya växtsorter i det land man seglar till. Denna förklaring är dock hans egen och ingen som erbjöds av dem som upprätthöll förbudet:

Men den är ju logisk, egentligen, sådana regler finns idag också. Att man inte flyttar om och rubbar ekosystem. Och man kan ju få ombord en växt som du inte vet vad det är. De

reglerna har vi ju idag också. Eller, vi får göra det, men det finns en risk att vi hamnar i karantän då. Och det kostar ju rederiet mycket.

Karl menar också att förbudet att vissla skulle kunna grunda sig i en säkerhetsregel som sedan omskrivits och sammanflätats med folktron ombord:

Men som det här med att du inte får vissla till sjöss, det är för att den som visslar är underbefälhavaren som ger order. Och om någon visslade förr, och de som var uppe i masterna hör en ton så tänkte de ju ”åh, vi ska sätta segel!”. Så börjar de släppa ner segel fast de inte ska göra det, och då kanske de andra som står på den där linan flyger iväg och någon dör.

Karl förklarar att detsamma gäller i den moderna sjöfarten, eftersom visselpipor fortfarande används ombord på färjors bildäck för att signalera att en olycka skett. Om någon ombord blåser i en visselpipa måste hela trafiken och pålastning av bilar avbrytas, eftersom det då finns risk att någon blivit påkörd eller klämts.

Förklaringen att vissling förbjöds ombord för att det kunde förväxlas med styrmannens signaler tas upp av Rosenström. Hon förklarar, genom att citera Knut Weibust, att många föreställningar och ritualer ombord ofta flätades samman med säkerhetsrutiner, och att det ibland var svårt att skilja på vad som faktiskt var nödvändigt att göra rent tekniskt och säkerhetsmässigt, och vad som baserats på folktro och en oro att utsättas för otur (1996:92ff). Även Koman tar upp att det skulle kunna finnas säkerhetsskäl till förbudet att inte vissla, och beskriver hur en maskinchef förklarar att vissling i maskinrummet kunde misstas för det visslande ljud vissa av båtens motorer ger ifrån sig när de behöver lagas. Koman ställer sig dock kritisk till att överhuvudtaget försöka hitta en ”logisk” förklaring till varför trosföreställningar uppstått, eftersom det enligt henne ofta helt enkelt inte finns någon logik bakom dem (1996:13ff).

Trots att visselpipor idag bara används på bildäck och det alltså egentligen är där säkerhetsrisken finns, berättar Karl att han undviker att vissla även på andra platser ombord:

Nej, för fan! (skratt). Jag visslar ingenstans. Man får ju inte göra det (...). Men man vet ju inte om det är någonting, och jag vill ju inte ha storm! Och speciellt inte nu när jag sitter och kör, och är ansvarig. Nej, då ska det vara lugnt och fint.

Karl har tidigare gått som matros, och berättar att han inte vill utmana ödet och riskera att framkalla storm, framförallt inte sedan han har blivit styrman och nu har ett större ansvar för säkerheten och navigationen.

Även Tobias förklarar sig som lite vidskeplig, men beskriver att det inte är något som påverkar hans vardag särskilt mycket. Han förklarar dock att han inte tänder cigaretter på ljus:

Det är en sak som jag faktiskt själv anammar, och det är ju att inte tända cigaretten på ljuset. Nu röker jag inte längre, men jag skulle aldrig tända en cigarett på ett ljus. Och när jag ser andra göra det, så säger jag till. Och det är inte för att jag är rädd för att en sjöman ska dö, det är väl mer att man vill... jag vet inte om det är att man vill spela lite Allan eller om det bara är en rolig anekdot. Men det är något som sitter ganska starkt i mig faktiskt, jag reagerar verkligen på det.

Tobias beskriver att han inte riktigt vet varför han reagerar på detta. Han förklarar att det inte handlar om att han faktiskt är orolig för att döda en sjöman (som enligt denna föreställning är konsekvensen). Trots detta skulle han aldrig göra det själv, och känner så pass starkt inför det att han stoppar andra från att göra det. Även detta skulle kunna ses som ett uttryck för en ovilja att "utmana ödet".

Vem är skrockfull?

Att det främst är äldre sjömän som är skrockfulla är något som nämns av flera av intervjupersonerna. Adam beskriver att det främst är den äldre generationen som inte visslar ombord, och att det inte är lika utbrett bland yngre sjömän:

På färjorna har jag ju jobbat med mycket yngre, och min känsla är väl att det är den äldre generationen som är skrockfulla, för att de lever kvar i det där gamla att vara det. Det känns som en gammalmodig sak. Det känns som om de yngre har förstått att det inte stämmer.

Även Karl instämmer i att det främst är äldre sjömän som håller fast vid trosföreställningar: "Ja de gamla gubbarna på utebåtarna var ju vidskepliga när jag växte upp där. Speciellt de som var åt det troende hållet, de som tror på Gud. De är ju mer skrockfulla, på något vis."

Att folktro skulle vara kopplat till religion och kristendom är också något som tas upp av flera av de intervjuade. Erik, som arbetar som motorman på en färja, beskriver föreställningen om att det skulle ge otur att vissla ombord som något som tillhör tidigare generationers sjömän:

Jag visslar ombord. Men det är också en sådan sak som har legat kvar i den äldre generationen (...) Det är det ju de här 50-talisterna som ofta varit så "Inte vissla!" (...) Själva skrocket, om man ska kalla det det, har nog försvunnit mer och mer med de yngre, eller med det här generationsbytet som har skett (...) Det är klart att man är lite skrockfull när det gäller vissa saker, men jag kan väl tänka att vi har väl andra problem att stå inför än om man får vissla eller inte. Man är inte lika... låst vid sådana föreställningar.

Erik fortsätter att göra en liknande koppling mellan religiositet och folktro som Karl:

Det har jag märkt med religion också. Jag vill minnas att när jag var yngre så var det många som var kristna, det hade ett stort inflytande. Så är det, vissa traditioner lever kvar, andra inte (...) De här äldre föreställningarna om att vissla och sådant där, jag... är inte helt säker på vart det kommer ifrån. Men man har fått höra det, det har man, definitivt!

Stina förklarar att hon inte alls tror på den folktro som finns ombord:

Nej men jag tycker det är lite fjantigt, jag tycker det. Men jag tror ju inte på spirituella grejer överhuvudtaget, inte i någon del av mitt liv. Jag är inte en sådan som aktar mig för A-brunnar eller inte går under stegar eller sådant. Och jag går ju och visslar för jag tycker att det är skoj, det har ju inget med vädret att göra.

Även här syns kopplingen mellan spiritism och "vidskeplighet". Stina kallar folktron ombord för fjantig, och positionerar sig på så sätt emot den. Hon tydliggör sin gruppstillhörighet genom att visa att hon inte tillhör de "skrockfulla". Inte heller Adam anser sig vara skrockfull, och förklarar att hans uppväxt kan ha något att göra med det, eftersom båda hans föräldrar är forskare och att han därför har växt upp i ett hem där "skrock" helt enkelt inte förekommit.

En intervjuperson som skiljer sig något från de andra är Stig, som är kapten och har arbetat till sjöss sedan 1960-talet. Medan övriga intervjupersoner alla är mellan 25 och 50, är Stig 81 år och kan därför ses tillhöra en av de äldre generationer av sjömän som andra intervjupersoner refererar till när de förklarar hur folktrons roll har ändrats. Stig förklarar att han inte visslar ombord, och att detta är något som sitter så djupt i sjömän att han heller inte har behövt säga till sin besättning att inte göra det. Detta skulle kunna motsägas av att majoriteten av de yngre

sjömän som jag intervjuat erkänner att de visslar ombord. Något som kan vara värt att notera är dock att även Stig beskriver folktron i sjöfarten som något förlegat och gammeldags:

Ja, det (folktron) har ju funnits, men inget som jag har praktiserat, i alla fall. Man får ju vara realist (...) Och folk var ju mer skrockfulla och religiösa och sådant där förr. Idag är det ju inte så kristet i Sverige, och religionen har inte så stor påverkan på oss människor här, tack och lov. Jag är ju inte så mycket för det här kristna, heller.

Att även Stig förklarar att den maritima folktron är något som tillhör tidigare generationer av sjömän öppnar upp för frågan om vilken äldre generation av sjömän det egentligen är som menas. Vilken generation är den skrockfulla som man nu gått ifrån? Kanske ses skrock som något som dog ut tillsammans med segelfartygen, upplysningen eller sekulariseringen av Sverige. Vilka sjömän det syftas på är alltså inte klarlagt. Stigs påstående ovan kan ses som ett sätt att positionera sig och ta ställning emot bilden av den skrockfulla sjömannen. Stig förklarar att det visserligen finns en utbredd folktron inom sjöfarten, men betonar att det inte är något han själv har praktiserat eller utövat. Han förklarar att man ”ju får vara realist” och sätter på så sätt realism och verkligheten som motsats till folktron och vidskeplighet. Utöver detta tar han även avstånd från religionen och kristendomen, som kan ses som en tankefigur som har haft stor makt i Sverige. Han uttrycker även lättnad över att religionen inte har lika stor påverkan på människor i Sverige som den tidigare har haft, och tar på så sätt upp ännu en tankefigur, nämligen sekulariseringen av Sverige.

Att religiositet av flera av intervjupersonerna kopplas samman med folktron kan vara ett sätt att orientera sig kring en tankefigur som i Sverige idag till och med skulle kunna kallas för traditionsdominant, nämligen att vara sekulariserad. Den moderna människan ”borde inte” tro på saker som inte har en vetenskaplig grund. Intervjupersonernas tydliga positionering emot folktron och tro generellt kan alltså grundas i en ovilja att ses som skrockfull, och därmed gammalmodig och rentav vetenskapsfientlig. Erik beskriver hur den moderna människan snarare har ”riktiga” problem att hantera. Folktron ses alltså som något som kan avfärdas. Att vara sekulariserad och därmed inte vidskeplig har blivit normen. Detta kan också förklara flera av de intervjuades nästan ursäktande inställning när de måste ”erkänna” sig skrockfulla. Ord som vidskeplighet och skrock har i modern tid en negativ klang, och det är därför inte konstigt att de flesta inte skulle vilja kalla sig själva för skrockfulla, och istället väljer att positionera sig som icke vidskeplig. Adams förklaring att han inte tror på vidskeplighet som ett resultat av hans föräldrars forskaryrken påvisar den dikotomi som vetenskap och tro verkar utgöra bland intervjupersonerna.

En annan grupp som beskrivs som mer skrockfull är utländska sjömän, främst de från Filippinerna. Detta tas upp av Erik: ”Jag tror att för ditt projekt hade det varit klockrent att ha med en eller två filippinare. Ett otroligt skrockfullt folk! Jag har haft nöjet att få resa dit ett par gånger, och resa omkring där.”

Även Stina berättar om hur filippinska besättningsmän som hon arbetat med varit övertygade om att en överstyrman som omkommit i en arbetsolycka ombord spökade:

Vi hade till exempel en överstyrman som tragiskt nog dog ombord, han ramlade ner i en lasttank. Jättetragiskt, och det var väl inte så länge sen. Men de är ju väldigt skrockfulla över den tanken. De vill ju helst inte gå ner i (tanken), utan måste de gå ner så står de ju verkligen och ber till Gud först. De är väldigt försiktiga innan de ska gå ner, och jag vet att de tror att – jag vet inte varför de har fått för sig det, men de tror att han spökar i en av hytterna ombord. Så, där sover de inte. Eller, de säger att de inte kan sova därinne (...) De försöker ju sova i hytten, men de säger att det låter för mycket för att spöket går där inne och slår. Så att... de kan inte sova.

Stina förklarar att även om hon själv inte tror på spöken så är det tydligt att det för de filippinska besättningsmännen är ett så pass stort problem att de inte kan sova i den hytt där styrmannen, enligt dem, ska spöka. Stina beskriver Filippinerna som ett mycket religiöst land, och tydliggör detta med beskrivningen av hur de filippinska sjömännen ber till Gud innan de går ner i den tank överstyrmannen föll ner i.

Även Stig har stött på filippinska sjömän som han beskriver som mer skrockfulla än svenska. Det handlar också om ett dödsfall, och Stig beskriver hur han och överstyrman, som var de enda två svenskarna ombord, fick bära ner en besättningsman som hittats död i sin hytt eftersom resten av besättningen inte ville röra vid honom. Denna ovilja grundade sig i folktro enligt Stig, som även han beskriver just filippinerna som särskilt skrockfulla. Att Stina trycker på hur viktig religionen är på Filippinerna kan kopplas till resonemanget ovan, alltså att religiositet och tro kulle stå som någon form av motsats till modernitet och sekularisering. De filippinska sjömännen beskrivs, likt de äldre, som att de är kvar i något förlegat. Den sekulariserade svenska sjömannen ställs alltså i kontrast till den religiösa filippinska. Samtliga av intervjupersonerna understryker dessutom att även om de skulle följa några regler baserade på folktro, så skulle de aldrig låta det gå ut över det arbete de måste utföra. Detta kan ses som

en kontrast till de filippinska sjömännen, som vägrar bära ner den döda kollegan och måste avbryta arbetet och be till gud innan de klättrar ner i tanken där överstyrmannen omkom.

3. Vad fyller det för funktion?

I detta kapitel redogörs de möjliga funktioner den maritima folktron kan ha i den moderna sjöfarten.

På skoj eller på riktigt?

Flera av intervjupersonerna ser folktro som något utdöende och tillhörande tidigare generationer. Detta kan förklara varför flera av dem, när de fick frågan om de tror att folktro kan fylla en funktion ombord, främst fokuserade på vilken funktion den skulle kunna ha fyllt tidigare. Adam förklarar:

Jag tror det *fyllde* en funktion förr, för att folk skulle få någon rutin i vardagen. Och för att kunna skola de yngre, kanske, att kapten kan säga att ”så där får du inte göra!”, liksom, och att de faktiskt har respekt för de äldre och visar att de lär sig. Och jag kan tänka mig att förr så kändes det nog som att det stämde mer än vad det gör nu. Men nu har vi också mycket, mycket mer information. Och jag tror att det är det som spelar störst roll. Förr så visste de ju inte när det kom dåligt väder, mer än att det var den perioden på året. Nu använder vi ju teknologin för att säga om det blir dåligt väder eller inte. Det kunde de ju inte då.”

Adam beskriver hur dåtidens sjömän saknade kunskap om hur vädret skulle utvecklas, och att de därför vände sig till folktro som en förklaringsmodell, ett sätt att göra det obegripliga begripligt.

Tobias tror att det fyllde en säkerhetsfunktion ombord, ett sätt att se till att besättningen skötte sig:

Men jag skulle kunna tänka mig att mycket grundar sig i säkerhet, faktiskt. Jag vet inte, men det känns som... det är också ett sätt att berätta om saker. Istället för att man går ombord och får en kort briefing om vad som gäller för att vi ska överleva, så finns de här berättelserna som berättas hela tiden för att påminna om de olika farorna. Så kanske det är.

Att folktro kan fylla en varnande och ibland pedagogisk funktion är något som tas upp av Bengt af Klintbergs bok *Svenska folksägner*, i vilken han ger exempel på de varningssägner som berättades i bondesamhället, där övernaturliga väsen ofta användes för att lära ut förhållningsregler (af Klintberg, 1972:55ff) Detta kan även kopplas till Adams tanke om att

berättande om folketro var ett sätt för de äldre att skola yngre sjömän, och på så sätt lära dem fartygets regler.

Karl fokuserar på nutid, men anser likt Tobias att de föreställningar som finns på den färja han arbetar på kan vara förklädda säkerhetsregler:

Idag är det väl mer att man har nya sådana sägner. Och då säger vi ju att det ger otur eller det är inte bra, men det är ju säkerhetsregler. Du går aldrig i ett öga på en tross, det betyder ju otur, men egentligen handlar det om att då sätter den sig runt foten och så åker du med ut och benet rycks av. Jag har varit nära en gång. Så det är väl mer moderna grejer, på det viset.

Föreställningarna om att det skulle betyda otur att gå över en tross menar Karl alltså egentligen handlar om en säkerhetsregel, som tagit formen av en trosföreställning. Detta kan kopplas till det ovan nämnda från Rosenström, att det i vissa fall kunde vara svårt att skilja på säkerhetsregler och regler som uppkommit som en följd av folketro (Rosenström, 1996:92ff)

Det kan också fylla en trygghetsskapande funktion ombord, något som tas upp av Erik:

Jag tänker att några säkert kan söka tröst i det. Jag är inte en religiös människa heller, det kanske framgår, men jag skulle ju aldrig se ner på någon som är det, utan alla får ju göra sitt. Och jag tänker att det som kan vara det positiva är väl att... om det ger dig någonting, att tycka eller känna så, då kanske det är tillräckligt. Och då tänker jag ”då unnar jag dem det”. Så om det är någon som säger sådär ”Snälla vissla inte”, då skulle ju inte jag göra det ändå, av någon konstig princip jag har. Det skulle ju inte påverka mig negativt att gå någon till mötes.

Denna trygghetsskapande funktion tas även upp av Stina, som precis som Erik anser att även om hon själv inte tror på det, kan det vara något positivt för de som lugnas av det:

Det är väl för att – jag vet inte, för att få något lugn, eller ha något sätt att förklara att det blir dåligt väder. Jag tror väl också bara att det är dumheter, det har ju med meteorologiska förutsättningar att göra. Men om det funkar för dem så är det väl jättebra. Alla har vi ju något vi tror på, och de tror ju uppenbarligen på det.

Adam anser att de föreställningar som finns kvar är de som inte kräver så mycket att efterleva:

Det sista skrocket som lever kvar är väl det lite snällare, det kräver inte så mycket, känns det som. Att kapten inte vill att man ska vissla? Jaha, okej. Då så. Då får väl folk bara acceptera det. Det är ju ändå han som bestämmer ombord.

Att det skrock som lever kvar är det ”snällare” och att det inte skulle kräva lika mycket av den utövande än tidigare generationers folkstro går i linje med bilden av folkstro som något förlegat.

Även Erik ser folkstro som något som är på väg att dö ut:

Jag tänker att det följer samhällsutvecklingen. Samhället ändras, vi blir mer upplysta, vi kanske blir mer sekulära. Det känns ju som att skrock generellt försvinner mer och mer (...) Jag tror att idén med skrock har varit i brist på annat, att man jämt försökte leta förklaringar till det som man kanske inte riktigt kunde förstå sig på, och då gav det ett enkelt svar. Jag tror att idag så är vi så pass upplysta, vi har teknik och förståelse, att vi inte behöver göra det.

Detta kan även det kopplas till en traditionsdominant, nämligen föreställningen om att vi som samhälle utvecklas till det bättre, och att denna utveckling innebär ett avståndstagande från tidigare generationers levnadssätt. Detta linjära tankesätt gör alltså att det skapas en uppdelning mellan dessa tidigare generationer, som trodde på folkstro i brist på bättre vetande, och den moderna människan, som kan, och borde, avfärda folkstro till förmån för vetenskapliga förklaringar. Bilden av den moderna människan kan kopplas till resonemanget ovan, om att sekularisering skulle stå i kontrast till folkstro och tro generellt.

Den folkstro som finns kvar tar sig i det moderna samhället uttryck i skämt och referenser, snarare än en strikt uppsättning regler och en faktisk tro på de konsekvenser som kommer med att bryta mot dem. Detta kan ses i citatet ovan av Tobias, när han förklarar att han inte riktigt vet varför han stoppar andra från att tända en cigarett på ett ljus. Det är inte, menar han, för att han faktiskt är av uppfattningen att en sjöman kommer dö. Snarare beskrivs det som en rolig anekdot. Trots att många av intervjupersonerna ser folkstro som något förlegat, berättar flera av dem att besättningarna på de fartyg de arbetar på har egna uppfattningar om vad som ger tur och otur. Erik berättar:

Men skämtsamt fortsätter det. Jag kommer faktiskt ihåg nu, i maskin (skrattar till) har vi ju några sådana saker. En sådan sak som jag fortfarande gör, är att när man gör ett jobb vid en maskin, så städar vi inte undan våra verktyg förrän vi har startat maskinen. Man börjar inte städa innan det är klart, innan du är helt färdig, och du har startat och du ser att

det går bra. (skrattar) Jo, jag får, jag får erkänna mig lite besegrad där faktiskt. Sen finns det ju också en liten förklaring att man – det är ju alltid jobbigt att ta med sig verktygen fram och tillbaka, om det skulle vara ett problem. Men den är ju väldigt förknippad till maskinrummet, just. Men det finns ju också den här resonen i det, med att det jobbigt att springa fram och tillbaka, det tar bara en massa tid.

Många av de intervjuade beskriver att de flesta ombord har mer av ett skämtsamt förhållningssätt till folktro. Tobias berättar:

Jag har allt blivit tillsagd någon gång när jag har visslat på bryggan, men man vet inte om det är på skoj eller om det är på riktigt. Men, på samma sätt som att jag reagerar när någon tänder cigaretten på ett ljus, så vet man inte om de har sagt till mig när jag visslat för att de tror på det eller för att de vill vara roliga och säga till en.

Detta är i linje med vad Skott skriver om den inställning som många nutida människor har till folktro och vidskeplighet. Skott använder sig av termen ”halvtro” när han beskriver detta förhållningssätt, där ordet tro ibland kan ses som alltför allvarligt. De flesta människor skulle, enligt Skott, inte påstå att de tror att det skulle betyda otur att lägga nycklarna på bordet. Trots detta är det många som undviker att göra just detta. Skälet till det kan vara att man, likt även Koman skriver, inte ”vill chansa” (Skott, 2021: 17ff, Koman:1996:17ff). Karls förklaring till varför han inte visslar ombord var just en ovilja att utmana ödet, framförallt eftersom han nyligen gått från att vara matros till styrman, och därmed har ett ökat ansvar. Tron på dessa föreställningar om tur och otur som finns i vår nutid är dock inte alltid statisk, och de som följer dess regler gör det inte alltid konsekvent. Skott beskriver hur denna halvtro på vardagsskrock kan förstärkas och praktiseras när man står inför något stort och oförutsägbart, och tar sig själv som exempel, när han innan han skulle försvara sin doktorsavhandling råkade krossa en spegel. Även om Skott skriver att han tidigare krossat speglar utan att oro sig över den eventuella otur som följer med detta, kändes det just denna gång som något mycket olycksbådande, just för att han stod inför något stort, som han inte hade kontroll över och heller inte kunde förutse (Skott, 2021:18ff).

Liten som en myra

Att stå inför stora provningar med osäker utgång är något som fortfarande är en del av sjömansyrket. Karl förklarar det på detta sätt:

Är du ute i storm, och det är det dåligt väder och vågorna är lika stora som fartyget, då känner man sig som en myra. Det är en jättekonstig känsla, att vara så liten och hjälplös. Du har inte en chans, och det vet du. Allt är så stort, allt är så enormt, och allt runt dig bara flyger och går sönder. Det du tror ska hålla bäst bara går av som tändstickor framför dig. Därför blir man ju skraj.

Flera av intervjupersonerna beskriver hur de, trots en utveckling i teknologi, navigering och fartygsbygge, känner en liknande utsatthet. Erik berättar:

Jag är lite rädd för havet. Jag tycker det är lite obehagligt, faktiskt. Jag har en väldig vörndnad för det. Ibland när man står och kollar ut så... förstår man hur liten man är. Och det är väl som mycket annat, när det blir så påtagligt så står man väl kanske inte och är sådär våghalsig heller och dummar sig (...). Det kan bli väldigt påtagligt, när man inser att "händer något nu, då kan jag inte simma någonstans". Man kanske kan stå och trampa lite vatten och hoppas att någon hittar en.

Känslan av utsatthet är alltså något som finns kvar, och något som kan påverka inställningen till tro. Stig beskriver hur han under en särskilt kraftig storm bad till Gud, trots att han inte ser sig själv som särskilt religiös:

Det är nog det värsta ovädet jag har varit med om, förutom hurkaner. Och vad fasen ska man göra? Man kunde knappt styra. Det var ett hemskt dygn, det. Då knäppte jag faktiskt mina händer och bad till Gud. Vad ska man göra? "Skona oss." Det var en av de få gånger jag varit rädd till sjöss. Det har jag bara gjort då. Jag fick ju ta till alla hjälpmedel.

Erik, som beskriver sig själv som en sekulariserad människa, berättar att även han har upplevt att han, närmast omedvetet, vänt sig till någon form av högre makt:

Det var någon gång det var något större problem, så tänkte jag så "Nej, snälla, nu får det inte hända, nu får det bara vara bra". Vid krissituationer, när man har varit i kollision, till exempel. Men det tänker jag också bara är att man känner sig lite... inte svag, men – man kan ju inte göra någonting. Och då blir det så. Automatiskt, nästan. Man vill kanske inte erkänna det för sig själv, men det är klart att det finns där. Men det är väl också för att man är matad av ett samhälle lite, det är det samhället vi lever i. Hade man haft andra ritualer eller traditioner hade man kanske gjort på ett annat sätt, tänker jag.

Tobias beskriver även han den utsatthet som många sjömän fortfarande står inför i arbetet, men menar också att det kan ses som en del av yrkesidentiteten:

Det är ju intressant, det här med utsattheten, man förlitar sig så på sina skeppskamrater och man förlitar sig på båten. För man är ju helt utlämnad, och när det väl händer något så är det ju ganska ofta ganska allvarliga skeenden, om man säger så. Det är ju inte som att man stukar foten och så är man ledig en dag eller går till läkaren, utan är det olyckor så är de ju ofta ganska allvarliga, som leder till död eller så. Så det här med utsattheten är något som jag tror hänger i, som att ”Öh, vi klarar oss i alla väder”. Man kan nog se lite identitet i det. Det är någon charm i det, på något sätt. (...) Och den identiteten grundar sig ju i att man är ett fåtal människor som är helt beroende av varandra, som jag tror lever vidare, fast man inte är så beroende av båten och besättningen längre, för man har kommunikation med hela världen och man är säkrare på alla sätt. Men absolut att det är en yrkesidentitet, som grundar sig mycket i utsattheten.

Att vara en ”riktig” sjöman

Yrkesidentiteten är något som tas upp även av Erik, som beskriver hur utövande av folktro kan vara ett sätt för äldre sjömän att ”hålla fast” vid en gammal yrkesidentitet:

Man är kanske kvar i den här gamla världen. Det kan vara ett sätt för många att... hålla fast, tror jag. Men jag ser ju att sjömansyrket har gått igenom så stora förändringar de senaste 20 åren. Även om jag inte varit yrkesverksam i 20 år, så har jag sett det. Det har skett ett stort skifte, både i vilka som söker sig till det och vad det är för yrke idag, kontra vad det var innan.

Denna förändring kan betyda att äldre sjömän som enligt Erik håller fast vid sjömannskroket, också håller fast vid den yrkesidentitet som tidigare kunde kopplas till sjömanskapet, innan den förändring som beskrivs av Erik skedde. Koman skriver i sin bok om en intervju hon själv utfört inför en uppsats i folklivsforskning, då en intervjuad sjöman förklarar de äldres utövande och utlärande av folktrons föreställningar som en motreaktion på att de yngre sjömännen oftast hade större tekniska kunskaper. De äldre kunde alltså, på detta sätt, hävda sig och säkerhetsställa sin auktoritära ställning i förhållande till de yngre (Koman, 1996:41). På så sätt blir folktron en del av yrkesidentiteten bland ”äldre” sjömän. Med tanke på att Komans bok skrevs 1996 och intervjun med den ovan nämnda sjömannen antagligen ägde

rum ännu tidigare går det dock inte att fastställa vilken generation dessa äldre, teknikfientliga sjömän skulle tillhöra.

Mina intervjuer visar dock att dessa trosföreställningar fortfarande skulle kunna ses som en beståndsdel i sjömansidentiteten. Tobias kallar till exempel sig själv för sjömansromantiker, och medger att folktron till sjöss är en del av den charm han ser i sjöfarten och sjömanslivet. Han tar även upp sjömanstatueringar, och menar att dess värde idag gått förlorat:

På något sätt så kan jag bli lite... irriterad är fel ord, men det känns lite som att människor som inte är på sjön är inne och sniffar på ett territorium de inte har att göra med. Jag bryr mig inte jättemycket, men jag... jag kan skratta åt det, faktiskt. Folk som är fullgaddade med sjömanstatueringar som inte ens har en fritidsbåt. Sen absolut, jag kan se estetiken och det fina i det, liksom, men på något sätt så – ja, det kan nog betyda lite för mig. Jag har säkert vid något tillfälle frågat någon lite ironiskt, om de är sjöman, fast jag vet att människan inte är det. Bara för att vara lite dryg. Skitlöjligt, egentligen (skrattar till) Det finns något fint med det, liksom, det finns ju historier bakom dem. Och symboliken och berättelserna lakas väl ur, på något sätt, när vem som helst bär dem. Det får jag nog säga att det kan jag känna lite för.

Även Karl menar att sjömanstatueringar har en symbolik som inte alltid respekteras, men i hans fall handlar det mindre om huruvida personen i fråga är sjöman. Det handlar istället om sjömän som tatuerar in symboler de inte gjort sig förtjänta av:

Nej, landfolk är ju landfolk, de går inte att blanda in, de förstår ju inte. Dem kan man inte döma. Men dem som du ser till sjöss, som har det fast de inte har förtjänat det, det är respektlöst, tycker jag. Det är ju lite elakt mot de gamla gubbarna som faktiskt har förtjänat dem.

Karl berättar om klasskompisar på sjökaptensutbildningen som hade flera tatueringar som egentligen är reserverade för kaptener som arbetat länge till sjöss, och förklarar att dessa personer sedan blev impopulära bland ”gubbarna” de arbetade med när de väl gick ombord. Karl förklarar att dessa klasskompisar inte hade varit ute till sjöss innan de sökte utbildningen, och att det i många fall för dem handlade om pengarna, snarare än om en passion för yrket.

Även här handlar det om positionering. I Tobias fall är det en positionering som sjöman, till skillnad från de som inte gått till sjöss och därför inte borde ha sjömanstatueringar. Karl anser dock att ”landfolk” inte bör blandas in, eftersom de inte förstår innebörden av tatueringarna

och därför inte kan dömas lika hårt. Istället kopplas dessa oförtjänta tatueringar ihop med dem som väljer att utbilda sig till sjökaptan enbart på grund av lönen, en grupp som även den kan sättas i kontrast till den ”riktiga” sjömannen, som inte blir sjöman för lönens skull.

Sjömanstatueringar är, förutom ett sätt att visa var du varit med om till sjöss, också ofta kopplade till folktro och föreställningar om tur och otur. Karl berättar:

Att tatuera in en tupp och en gris på fötterna, det kanske du har hört? Det kommer från att när fartyg förläste under Första världskriget överlevde tuppar och grisar, men alla män dog. Därför tatuerade du in tuppar och grisar, då visste folk att de flöt. Men jag hade ju gärna haft det på halsen, så jag fick luft, annars flyter man ju upp och ner! (skrattar) Men de tänkte väl inte så långt, de ville väl bara hålla sig på fötterna.

Även Erik tar upp detta:

Man tatuerar in en gris och en tupp på sina fötter för att man inte ska drunkna. Det finns kvar, det lever. Jag vet flera som har det. ”Håll fast” är en sådan vanlig tatuering man har på händerna, och det är för att när det blir sjögång så ska man hålla sig kvar. Inte åka i. Det är en sådan kultur som har levt kvar. Och det ser jag att även yngre människor har, även om själva innebörden kanske inte är densamma. Idag kanske man kan simma, men förr i tiden – jag vet sjömän som inte har kunnat simma, som har varit med och haft problem med det, och till och med varit nära på att drunkna vid tillfällena.

Att känna till bakgrunden till de tatueringar vars symbolik baseras på folktro kan alltså även det ses som ett bevis på sjömanskapet. Även om Erik berättar att de yngre sjömännen som har tatueringarna inte har dem för att de inte kan simma, förklarar han att tatueringens kultur lever kvar bland sjömän, och att det utgör en del av identiteten att känna till både tatueringarnas värde och den folktro de grundar sig i.

Att känna till och vara medveten om den maritima folktron är alltså en del av yrkesidentiteten, främst i sammanhang där det inte finns andra sjömän. Tobias säger detta angående folktron:

Jag kan inte mycket om det. Men jag tycker det är charmigt och fint och som jag sa, på något sätt så är jag lite sjömansromantiker. Det är jag, absolut. Och det är nog främst i miljöer där det inte är andra sjömän. För folk generellt är ju väldigt intresserade av sjömän. Sådär ”Wow, jobbar du på båt?” och så får man tusen frågor, alltid. (...) Så i miljöer där det inte är sjömän, då är det ju mysigt att berätta om det lilla man kan. Och man saltar säkert lite (skrattar), som man ska som sjöman!

Karl förklarar att en anledning till att delar av folktron lever vidare är en ovilja att överge något som har fungerat länge, men att det hos sjömän även finns en mycket utbredd vidskeplighet:

Folk vågar inte gå ifrån de här gamla reglerna, för de vet ju att de funkar. ”Det har ju funkat i 300 år, varför skulle det inte funka 100 år till?” Så tänker de. Vi lever efter samma regler, för de har alltid funkat. Och därför håller man sig till dem. Sen vågar man inte gå emot dem, för tänk om det skulle vara något ändå (skratt). Det finns ju inget folkslag som är så vidskepliga som sjömän! Man är ju vidskeplig så in i helvete där ute.

Karl kopplar denna vidskeplighet främst till långfart, och menar att det främst handlar om den ovan nämnda utsattheten. Att vara ute i storm kan alltså, som diskuterats ovan, göra att tron på dessa föreställningar förstärks, men sättet på vilket Karl beskriver sjömän vittnar om att det även handlar om yrkesidentiteten. Att sjömän ofta, som Tobias beskrivit det, ”saltar” sina berättelser, tas även upp av Stig: ”På den tiden (1960-tal) var det inte många som varit utomlands, så när jag kom hem och kunde berätta om Japan, då skröt man ju och la till lite.”

Att Tobias beskriver sig själv som sjömansromantiker kan ses som relevant i sammanhanget. Huruvida den nyfikenhet han möts av gällande sitt yrke grundar sig i den romantiserade bild som finns av yrket är svårt att säga, men att Tobias svarar genom att salta berättelser eftersom det är det han ”ska göra som sjöman”, vittnar om att romantiseringen av yrket finns kvar, även bland sjömännen själva. Det finns en rad föreställningar om sjömansyrket och sjömän, många av vilka baseras på hur yrket såg ut tidigare eller kulturella skildringar av det. Detta är något jag nämner kort i uppsatsens inledande kapitel, eftersom dessa föreställningar har en så pass stor utbredning i samhället och ofta påverkar hur människor som inte varit till sjöss ser på sjömän och sjömanskapet. Citaten ovan visar att även sjömännen själva är medvetna om dessa tankefigurer om sjömän som vidskepliga och skarvande historieberättare, och att de känner ett behov att positionera sig i linje med denna tankefigurs bild av sjömanskap, för att stärka sin identitet som sjöman hos de som kanske bara känner till just tankefiguren, och inte är insatt i vad yrket egentligen innebär.

4. Sammanfattning och diskussion

Syftet med denna uppsats har varit att utforska hur dagens sjöfolk talar om och förhåller sig till maritim folktro, samt om denna folktro fortfarande fyller en funktion i den moderna sjöfarten. Kapitel två redogör främst för de två första frågorna. De intervjuade redogör för de trosföreställningar de hört, varav den främst återkommande var förbudet att vissla, eftersom det kunde leda till storm. Vissa av intervjupersonerna gav även möjliga förklaringar till att föreställningarna uppkommit. Majoriteten av dem såg dock inte sig själva som ”skrockfulla”, och förklarade att de mycket sällan eller aldrig rättade sig efter dessa föreställningar.

Folktro beskrivs av majoriteten av de intervjuade som något utdöende och tillhörande tidigare generationer av sjömän. Även utländska sjömän beskrivs som vidskepliga. Det görs även kopplingar mellan vidskeplighet och religion, vilket sedan ställs i kontrast till ord som ”modern” och ”sekulariserad”.

Kapitel tre redogör för möjliga funktioner folktro kan ha i sjöfarten. Fokus ligger främst på vilken funktion den skulle kunna ha haft förr, samt för ”de andra” (i detta fall de äldre och de filippinska sjömännen) som intervjupersonerna inte anser sig tillhöra. Folktro skulle enligt de intervjuade kunna ha en trygghetsskapande funktion eller vara säkerhetsregler som tagit formen av trosföreställningar. Många av de intervjuade ser folktron som något utdöende. Den lever kvar i den moderna sjöfarten i form av skämt, anekdoter och referenser. Denna inställning till folktro och magi beskrivs av Skott som halvtro, och är en inställning som majoriteten av de intervjuade verkar ha. Halvtron kan aktualiseras vid krissituationer, som när sjömannen är ute i storm. Känslan av utsatthet beskrivs av flera av intervjupersonerna, och de berättar också att de under dessa tillfällen vänt sig till högre makter och föreställningar som de egentligen inte anser sig tror på. Utöver dessa funktioner, är den maritima folktron en fortsatt del av yrkesidentiteten hos många sjömän, framförallt i förhållande till icke sjömän.

Förhållningssättet som dessa moderna sjömän har till den maritima folktron kan förstås genom narrativanalysens begrepp positionering, tankefigur och traditionsdominant. De intervjuade sjömännen positionerar sig emot äldre och utländska sjömän, som båda är grupper som beskrivs som vidskepliga och skrockfulla, något som ingen av de intervjuade anser att de själva är. Intervjupersonerna beskriver hur de istället väljer att utgå från vetenskap och verkligheten, istället för folktro och religion, och positionerar sig på så sätt i förhållande till tankefigurer som den sekulariserade svensken, och dagens moderna, icke troende och utvecklade samhälle.

Genom att trots detta hålla folktron vid liv på vad som beskrivs som ett skämtsamt sätt, faller de in i det förhållningssätt som benämns av Skott som halvtro, som innebär att man inte erkänner sig troende, men heller inte helt vill släppa taget om folktrons föreställningar. Denna tro blir dessutom verklig i krissituationer, då utsattheten på det öppna havet får dessa icke troende sjömän att trots allt be om hjälp till högre makter, eller undvika att vissla för att inte stormen ska tillta. Att hålla folktron vid liv på det sätt som beskrivs ovan kan också vara ett sätt att positionera sig som sjöman, och ta avstånd från de kollegor som, till exempel, har sjömanstatueringar trots att de inte gjort sig förtjänta av dem eller förstår deras symboliska värde. Det kan också vara ett sätt att stärka sin position som sjöman bland dem som inte tillhör yrkesgruppen. För att göra detta kan trosföreställningar och så kallade "sjömansskrönor" tas upp, för att positionera sig för den tankefigur många har av sjömän som vidskepliga historieberättare.

Källor och litteratur

Otryckta källor:

Intervjuer:

Samtliga intervjupersoners namn är fingerade. Intervjuerna har utförts av och förvaras hos författaren.

1. Adam

Ålder: 27

Yrke: Styrman på tankbåt och passagerarfärja

Datum för intervju: 2024-04-08.

2. Stina

Ålder: 25

Yrke: Styrman på tankbåt, oceanfart

Datum för intervju: 2024-04-08.

3. Erik

Ålder: 30

Yrke: Motorman på passagerarfärja

Datum för intervju: 2024-04-12.

4. Tobias

Ålder: 47

Yrke: Matros på passagerarfärja

Datum för intervju: 2024-04-15.

5. Stig

Ålder: 81

Yrke: Kapten

Datum för intervju: 2024-04-26.

6. Karl

Ålder: 30

Yrke: Styrman på passagerarfärja

Datum för intervju: 2024-04-27.

Litteratur

Hagström, Charlotte och Nylund Skog, Susanne 2022. Intervjuer. I: Silow Kallenberg, Kim, Nystrand von Unge, Elin & Wiklund Moreira, Lisa (red.). *Etnologiskt fältarbete: nya fält och former*. Lund: Studentlitteratur.

af Klintberg, Bengt 1972. *Svenska folksägnen*. Stockholm: Pan/Nordstedts.

Koman, Kerstin 1996. *Mynt under masten och vissla på vind. Sjöliv och folktro*. Stockholm: Rabén Prisma.

Palmenfelt, Ulf 2017. Narrativanalys. I: Gunnarson Payne, Jenny & Öhlander, Magnus (red.), *Tillämpad kulturteori*. Lund: Studentlitteratur.

Palmenfelt, Ulf 2017. *Berättade gemenskaper. Individuella livshistorier och kollektiva tankefigurer*. Stockholm: Carlsson bokförlag.

Rosenström, Marika 1996. *Fartyget, himlen och havet. Verklighetsuppfattningen bland sjömän i långfart under segelsjöfartens sista era*. Helsingfors: Folkkultursarkivet.

Skott, Fredrik 2021. *Vardagsskrock. Från abrakadabra till önskebrunn*. Stockholm: Polaris fakta.

Trost, Jan 2010. *Kvalitativa intervjuer*. Lund: Studentlitteratur.