



**INSTITUTIONEN FÖR
GLOBALA STUDIER**

TID OCH PLATS FÖR TRADITION

Betydelsen av hantverk och plats för båtbyggare på
Orust

Leo Helleberg

Examensarbete i socialantropologi

Uppsats/Examensarbete:	15 hp
Program och/eller kurs:	Antropologprogrammet
Nivå:	Grundnivå
Termin/år:	Vt/2023
Handledare:	Steffen Jöhncke
Examinator:	Xx
Antal ord	10 977

Abstract

This paper is based on an anthropological study conducted among boat builders on the island of Orust, Sweden. Orust is a place where boat building has been part of the social realm for a long time. In the 20th century boat building on Orust took a new turn from being something mainly done on small scale to the development of a more industrialized boatbuilding process. With the success of the shipyards on Orust also came an external generalized idea of Orust as Boatbuilders land. This paper argues that boatbuilders on the island today have an ambivalent relationship to terms such as Boatbuilders land. Recognizing that such terms exist, and the important role boatbuilding has played for Orust, they also feel a need to distance themselves from the general idea to signify their own expertise for a competitive purpose. Using the terms *habitus* and *expertise* I discuss how they are intertwined and part of social capital in which the know-how of boatbuilding, although different from the past, is seen as local tradition and a craft that will remain on the island in the future. The study is mainly based on interviews with local boatbuilders, both retired and still active. The observational part of the study serves to contextualize the boatbuilding industry.

Nyckelord: Tradition, expertis, habitus, båtbyggande, plats

Innehåll

1.0 Introduktion	1
2.0 Bakgrund och syfte	2
2.1 Syfte och forskningsfrågor	3
3.0 Tidigare forskning	4
3.1 Båtbyggande.....	4
3.2 Tradition och förändring	4
4.0 Teoretisk anknytning	5
4.1 Tradition, habitus och expertis	5
4.2 Plats	6
4.3 Tid och temporalitet	7
5.0 Material och metod	7
5.1 Semistrukturerade intervjuer.....	8
5.2 Olika former av observation.....	9
5.3 Avgränsningar	10
5.4 Positionalitet och min roll i fältet.....	10
5.5 Vilka var deltagarna?	11
5.6 Uppsatsens utformning.....	12
6.0 Etik	12
7.0 Etnografisk diskussion.....	13
7.1 Båten som en symbol för förändring.....	13
7.2 Platsens betydelse.....	21
8.0 Avslutning	28
8.1 Diskussion och slutsats	28
8.2 Vidare forskning.....	29
Referenser.....	29

1.0 Introduktion

Vädret är soligt men temperaturen är bara några enstaka plusgrader när jag vandrar in mot Uddevalla centrum för att besöka Bohusläns museum. Båthallen i museet ska enligt rykte vara välskött och innehålla träbåtar av olika slag från lite här och var i Bohuslän. Här och nu behöver jag inspiration, jag behöver se lite båt, för jag har haft svårt att genomföra studien så som jag tänkt. Exempelvis så har de två personerna som jag försökte kontakta tidigare på förmiddagen för intervju inte svarat och en överhängande känsla av att inte få tillräckligt med material har återigen blivit något som präglar mina tankar. Får jag bara komma in i båthallen och kika på de gamla båtarna hoppas jag att motivationen väcks igen. Med bestämda men ovissa steg traskar jag mot museet. Det är fortfarande förmiddag och alldeles utanför entrén tar jag upp telefonen för att kolla klockan. Ett missat samtal. Jag känner igen numret. Det är en av personerna jag försökte kontakta tidigare under förmiddagen, Bengt, en man som spenderat över 40 år av sitt arbetsliv på ett av de stora segelbåtsvarven på ön. Han är en före detta kollega till mig och en person som jag gärna vill ha med i studien. Tjugo meter ifrån mig står en soldränkt träbänk och blickar ut över parkeringsplatsen mellan museet och mataffären på andra sidan vägen. Jag går dit och slår mig ned. Sittandes i solen ringer jag upp honom. Samtalet är kort men han ställer upp på intervju. Jag känner hur stressen och påfrestningen blir mindre. Med ett bättre humör stoppar jag ned telefonen i fickan, reser mig och går mot museets entré.

Museet har två våningar. Den nedre våningen huserar ett café, en konstutställning och allra längst bort båthallen. Eftersom jag har gott om tid beslutar jag att först ta en vända på övervåningen. Där finns det några saker som när jag ser dem inspirerar mig. Det första är en utställning om Uddevallavarvet. Ett stort fartygsvarv som likt de flesta andra stora fartygsvarv i Sverige försvunnit och numera lever kvar som ett minne på museer och hos människor som arbetat där eller haft andra kopplingar dit. Jag kan inte låta bli att jämföra med båtbyggerbranschen på Orust, dess upp- och nedgångar, varv som försvunnit och Båtbyggarskolan i Henån som numera inte finns längre. Skillnaden är att trots de motgångar som båtbyggarna på Orust stått inför är inte branschen endast en utställning på ett museum, den är något som fortfarande lever. Under åren har den förändrats, kanske minskat i storlek, men det finns i alla fall en aktiv skara människor som arbetar med båtbygge på Orust.

Det andra föremålet på museets övervåning som väcker mitt intresse är en karta över Bohuslän med olika platser markerade. Dessa platser har varsin presentationstext där man kan läsa om olika samhällen. Där benämns Orust som "Båtbyggarnas ö" och det följs av en kort presentation av hur båtmarknaden på ön omformats under det senaste seklet. Benämningen båtbyggarnas ö får mig att tänka på en annan beskrivning som jag har på en sliten och välanvänd keps hemma, "Orust Båtbyggerland". Jag minns inte vart jag fick kepsen men jag har haft den i flera år. Här på museets övervåning reflekterar jag över vad en sådan beskrivning betyder, om den ens betyder någonting. Hur är det att vara båtbyggare på Orust och vilka kopplingar gör man som båtbyggare till den plats man befinner sig om man nu, som museet och min gamla keps antyder, befinner sig i båtbyggerland?

Denna uppsats kommer att argumentera för att båtbyggeri är en för Orust lokal form av expertis som genom förvaltande och vidareförmedlande går att koppla samman med föreställningar om tradition. Genom att förmedla kvalitativt etnografiskt material gällande hur det är att arbeta som båtbyggare på Orust kommer jag diskutera hur expertis, likt tradition, omformas och tolkas på olika sätt i och med att båtbyggerbranschen och båtarna förändras. Jag kommer också visa hur den subjektiva känslan för Orust som plats skiljer sig mellan olika båtbyggare och den ambivalenta kopplingen från yrkesverksamma till definitionen av Orust som "båtbyggerland".

2.0 Bakgrund och syfte

Orust, geografin och en snabb genomgång av båtbyggerhistoria

Färdas man norrut från Göteborg längs E6an tar det ungefär fyrtio minuter att nå avfarten mot Orust. Den stora ön i väst, som är Orust slogan, är Sveriges tredje största naturliga ö. I boken *Båtbyggare på Orust* (2017) presenteras hur det finns bevis för en flertusenårig tradition av båtbyggande där. Under 1900-talet växte det fram en varvsindustri som fokuserade på fritidsbåtar och som i seglarkretsar satte Orust på världskartan. Både inflyttade och lokala pionjärer lyckades framgångsrikt bygga upp varv som producerade båtar av hög kvalitet. Framför allt efter att plasten kom och konkurrerade ut träbåtarna blev orustbåten en eftertraktad produkt som kunde produceras i stor skala och säljas världen över. Att just Orust blev väletablerat inom båtbyggande säger historikern Lars Nyström (2019) beror på det hantverk som erbjöds.

På Orust var hantverksegenskaperna inom båtbyggande en nyckelfaktor bakom distriktets framgång. Skrov av fiberglas kunde tillverkas var som helst i landet. Men bara på Orust kunde produktionen kombineras med tillverkad träinredning baserad på båtbyggarnas känsla för former (s.89, min översättning).

Hantverket i mötet med nya influenser såsom plastskrov har spelat en central roll gällande varför båtbyggerindustrin på Orust lyckades expandera till en global marknad. När plastbåten slog igenom valde de flesta att lämna träbåtsbyggandet. Situationen idag är att det finns få varv som nyproducerar båtar kvar. En marknad känslig för konjunktursvängningar har gjort att flera varv av olika storlek har gått i konkurs eller fått förlägga sin produktion i andra områden. Båtbyggarskolan på ön, där jag själv gått och som sedan 1992 utbildat ungdomar och vuxna i hantverkskunskapen har lagts ned. Nöjesbåtsindustrin är känslig då konsumtionsviljan för båtar är låg när ekonomin går dåligt. Detta har lett till flera stora uppsägningar under 1900- och 2000-talet. Samtidigt som det har skett flera motgångar är Orust en av de få platser där det fortfarande finns en aktiv och omfattande båtbyggerverksamhet. I kombination med Orusts rykte som en plats för båtbyggande, både historiskt och idag, är denna studie ett tillskott i diskussionen gällande tradition och konstruerade föreställningar om samhällen och människor.

2.1 Syfte och forskningsfrågor

Studiens syfte är att genom kvalitativ forskning undersöka hur det är att arbeta som båtbyggare på Orust och därigenom också hur båtbyggare på Orust ser på kopplingen mellan båtbyggeri och Orust som plats. För nyansera diskussionen gällande hur känslan för platsen tolkas och förstås i en miljö som är starkt associerad med ett visst hantverk kommer studien ta upp erfarenheter från fem båtbyggare. Genom att redogöra för hur båtbyggandet är och har varit samt förändringar som har påverkat branschen ges en förståelse för hur studiens deltagare ser på båtbyggandets roll kopplat till Orust. Då förståelse för platsen inte är statiskt utan förändras kommer det även diskuteras ur ett tidsperspektiv där framtidsankar presenteras i materialet. Studien kommer inte hävda eller redogöra för en universell förståelse för kopplingen mellan båtbyggeri och Orust. Den är ett axplock av olika båtbyggares tankar och erfarenheter som tillsammans ger en viss förståelse för båtbyggandet på Orust.

Forskningsfråga

Hur ser man som båtbyggare på Orust på kopplingen mellan båtbyggeri och Orust som plats?

3.0 Tidigare forskning

3.1 Båtbyggande

I sin doktorsavhandling *Anchoring Craft: The Object as an Intercultural and Intertemporal Unifying Factor* (2018) diskuterar Luibov Vetoshkina träbåten som ett objekt och jämför träbåtsbyggande mellan Indien, Finland och Ryssland. Med hjälp av olika teorier visar hon hur ett objekt, i det här fallet träbåtar, kan ha både interkulturella och intertemporala dimensioner och exemplifierar detta med etnografiskt material. Hennes fokus ligger på objektet och aktiviteten kring konstruerandet av objektet. Trots att min studie fokuserar på utövarna av aktiviteten och deras relation till platsen bidrar Vetoshkina med inspiration kring studiet av hantverk och förståelsen för kontext kring hantverket. De intertemporala aspekterna blir också synliga i James Benders (2014) genomgång av bevarandet av en specifik träbåt i Kroatien. Bender lägger fram hur det finns en paradox i bevarandetänket då fokus ofta hamnar på det fysiska bibehållandet utan att ta hänsyn till båtens ursprungliga funktion. Han argumenterar att bevarande av kunskap och förståelse av båtens sociala värde är viktigt liksom bevarandet av den fysiska båten för att förstå signifikansen av fartyget. Bender bygger upp diskussionen utefter UNESCO:s arbete för bevarandet av immateriell kunskap. Till skillnad från Bender har jag inget bevarandefokus. Däremot är jag intresserad av hur förståelsen för bevarande och förmedlande förändras i och med att hantverkskonsten förändras.

3.2 Tradition och förändring

En text om ösamhällen och hur dessa konstruerar och upprätthåller sin identitet är antropologen Anthony P. Cohens (1985) genomgång om betydelsen av symboler som sätt att distansera sig från andra och bibehålla en kollektiv intern förståelse för vilka man är. Studien är genomförd i Whalsey på Shetland och diskuterar olika former av traditioner kopplade till ritualer. Cohen redogör för hur fenomen på öar som präglas av tradition omformas i mötet med modernitet och att det är just på grund av moderna influenser som omtolkning av traditionella fenomen sker. Detta leder i sin tur att det som ses som tradition ständigt förhåller sig aktuellt, influenser utifrån gör att förståelser inifrån justeras. Även fast Cohen tittar på ritualer och jag på kunskap och

expertis diskuterar vi båda hur influenser utifrån förändrar och modifierar förståelsen för vad som är en viktig del av ett samhälle. Celeste Jimenez de Madriaga och Joan José Garcia del Hoyo (2019) visar hur yrkesfisket i vissa spanska kuststäder har ändrat mening på grund av turism. De beskriver det som dels något som har negativa konsekvenser på det lokala fisket, dels positiva effekter genom att det uppmuntrar till hållbart fiske. Med olika metodologiska förslag diskuteras hur fisket som arv bör studeras. De säger att förståelsen för yrkesfisket har ändrats på grund av ekonomiska förutsättningar. Traditionellt fiske är inte ekonomiskt hållbart och de yrkesverksamma måste anpassa sig. Inom båtbyggarbranschen på Orust finns också ett behov av anpassning och deltagarna i min studie diskuterar saker som olika stödben för att hålla verksamheten ekonomiskt rullande.

4.0 Teoretisk anknytning

4.1 Tradition, habitus och expertis

Att diskutera en viss yrkeskår på en viss plats med en lång och väletablerad koppling till platsen möjliggör diskussioner gällande flera olika inom antropologin flitigt diskuterade och omdebatterade begrepp. Ett sådant begrepp är tradition. Antropologen Jack David Eller skriver i sin bok *Cultural Anthropology: Global Forces, Local Lives* (2009, s269) att tradition är ett vagt begrepp och radar upp tre punkter på varför så är fallet. Den första punkten redogör för att inget samhälle är statiskt. Punkt nummer två redogör för det faktum att alla samhällen och grupper av människor har påverkats av andra utomstående grupper vilket gör att ingen kan ha full äganderätt över det som benämns vara tradition. Som tredje punkt tar Eller upp tidsperspektivet. 'Om "tradition" hänvisar till det förflutna, vilket specifikt ögonblick av det förflutna och vilka specifika delar av det ögonblicket?' (s.269, min översättning). Tradition framstår alltså som ett vagt och svårarbetat begrepp. Då människor ofta har en uppfattning om vad de ser som traditionella företeelser i det sammanhang de befinner sig kommer jag diskutera tradition. Inte som ett singulärt begrepp utan ett som får diskuteras i plural i vilken den subjektiva förståelsen för olika företeelser är utgångspunkten, med fokus på traditioner snarare än tradition (Moeran, 1990). Det kommer representera de praktiker som utförts under lång tid. På grund av mötet med moderna influenser ser de inte ut som de gjorde förr och på grund av att moderna influenser kontinuerligt påverkar kommer de se annorlunda ut i framtiden.

Pierre Bourdieus tankar om habitus, den sociala förståelsen man har som individ för hur man förväntas agera inom en viss kontext, är också relevant. Bourdieu diskuterar relationen mellan habitus, praktik och strukturer och visar hur ens agerande inte enbart är en mekaniserad beräkning utav resultat. Snarare påverkar flera andra aspekter som visdom, etik och sociala förståelse kalkylen för vad man faktiskt får ut av att agera på ett visst sätt i ett visst sammanhang (Bourdieu, 1977 s77). Att ha en förståelse, likt den som beskrivs ovan av Bourdieu som habitus, för ett hantverk eller en kontext ser jag som expertisens habitus. Ett förkroppsligande av kunskap och förståelse. Det kommer kallas expertis. En expert kan ofta agera på intuition och behöver inte alltid rationalisera sina beslut. Detta är på grund av att man besitter mycket kunskap och erfarenhet om hur saker och ting förhåller sig (Dreyfus & Dreyfus, 1986). Antropologen Tim Ingold (2013) beskriver hur utövare av olika kunskaper relaterar både till processen av att utöva och materialet som används. Den skicklige utövaren förstår materialet och kan se kan se det framtida resultatet. Hen har också en förståelse för hur man når dit. I stället för att se en färdig produkt ser man stegen som behöver tas för att nå fram. Jag ser den förkroppsligande kunskapen som dels hantverkskunskapen, dels den förkroppsligade och sociala förståelsen som deltagarna har för de temporala och sociala förhållandena kopplade till båtbyggerbranschen på Orust.

4.2 Plats

Antropologen Sarah Pink (2012) diskuterar i kapitel 2 av *Situating Everyday Life: Practices and Places* plats ur två olika men samexisterande perspektiv. Först och främst diskuteras det ur ett lokalitetsperspektiv i vilken den upplevda världen är ett universellt hopkok av processer och saker. Vid sidan av detta diskuterar hon den subjektiva förståelsen för plats för att få med den mänskliga tolkningen. Denna andra infallsvinkel kallar hon för ”känslan för platsen” (s.25 min översättning). Arturo Escobar (2001) skriver om platsen som något som ofta undviks i västerländsk filosofi. Han kontrasterar den västerländska förhållningen mellan rymd och plats i vilken platsen ofta setts som det ”...partikulära, begränsade, lokala och bundna.” (s. 143, min översättning). I det omfattande globala kapitalistiska perspektivet blir den partikulära platsen ofta ointressant. Han fortsätter med att visa hur plats är ett relevant perspektiv genom att förmedla hur det förstås i en specifik del av Colombia. En som inspirerats av Escobars platsdiskussioner är Laurajane Smith. I boken *The Uses of Heritage* (2006) skriver hon om plats som både konstruerad och något man tankemässigt förhåller sig till (s.74). Hon kopplar sedan detta vidare till sin diskussion om arv och påstår att ”[a]rv handlar om en känsla för platsen”

(s.75, min översättning). Något som bidrar till människors sätt att förhålla sig i och förstå sin omvärld.

Känslan för platsen i min uppsats förstås som den subjektiva tolkningen av det lokala och tolkningens koppling till det partikulära. Båtbyggande är i detta fall någonting partikulärt som eventuellt har en lokal förankring. Denna subjektiva förståelse kontrasteras mot det externa framställandet av platsen Orust som ”båtbyggerland”. Hur deltagarna känner inför platsen och var de placerar sig själva i konstruerandet av föreställningen om den är upp till dem.

4.3 Tid och temporalitet

Tradition, expertis och plats har alla olika temporala förhållanden. Georgina Born (2015) diskuterar temporalitet kopplat till kulturell produktion och objekt. Born framlägger hur flera temporaliteter samtidigt påverkar kulturell produktion av objekt och konst. Hon motsätter sig akademiska abstraktioner av temporalitet. Vidare diskuterar hon hur flera aspekter såsom objektets eller skapandets rytm, sociala händelser, genre och mänsklig förståelse alla har temporala dimensioner som tillsammans är något man som människa förhåller sig till. Likt Born kommer jag diskutera flera olika temporaliteter. Dåtid, nutid och framtid präglar materialet. Dessutom kommer jag att knyta tidsförståelse till habitus och expertis. Eftersom samtliga deltagare har varit i branschen länge har de en förståelse för hur olika sociala händelser påverkar, de har sett hur båtbyggandet har utvecklats och varit med om både ned- och uppgångar. Deras erfarenhet omfattar och representerar flera olika aspekter som går att knyta till förståelser av temporalitet.

5.0 Material och metod

Vad gäller metod togs beslutet att främst fokusera på intervjuer. På grund av mitt intresse för hur båtbyggare ser på sin verksamhet och relaterar den till Orust är vad de tycker, tänker och uttrycker kärnan i materialet. För att representera och tala för ett fält har jag tagit avstamp i att materialet först och främst bör vara baserat på det som kommuniceras och den övertygelse som presenteras genom det som sägs (Fabian, 1990). Då själva fältstudien varade i tio veckor var det svårt för mig att etablera en etnografisk närvaro i fältet genom primärt deltagande observation. Fältarbetet inleddes med att söka kontakt med eventuella deltagare och därefter

hitta en tid som passar dem för att träffas och genomföra intervjun. Tiden för respons från deltagarna varierade, några var snabba på att antingen säga ja eller nej, några ville ha en viss betänketid. Den första punkten som presenteras i boken *Participant Observation: A Guide for Fieldworkers* (DeWalt & DeWalt, 2011) som gäller vad som vanligen innefattas i studier baserade på deltagande observation är just tidsaspekten. Att spendera lång tid med deltagarna var inte något som jag kände att jag hade tid och möjlighet att göra. Därför valdes intervjuer som den primära metoden.

För att få kontakt med deltagare hörde jag av mig till människor jag kände sedan tidigare och som jag såg som lämpade för att vara med i studien. Efter intervjun lät jag dem rekommendera ytterligare personer som de tror hade varit lämpliga deltagare, det som kallas snöbollsmetoden. Det gav varierade resultat. De flesta som rekommenderades fick jag inte tag på. Materialet ska inte ses som representativt för vare sig hela båtbyggarbranschen på Orust eller Orust som samhälle, utan som ett axplock av tankar från fem erfarna båtbyggare.

På grund av deras expertis är deltagarnas tankar om framtiden för båtbyggandet på Orust en del av mitt material. De ges utrymme att spekulera kring vad de tror kommer ske. Spekulation kan enligt antropologerna Rebecka Bryant och Daniel M. Knight beskrivas som utrymmet mellan förväntan och vad som faktiskt har blivit (2019, s 103). Ett utrymme präglad av ovisshet och som de hävdar ofta går att koppla till krissituationer. Till skillnad från Bryan och Knight kommer jag inte göra distinktioner mellan förväntan och spekulation då båda visat sig vara en del av deltagarnas tankar om framtiden.

5.1 Semistrukturerade intervjuer

Det genomfördes fyra intervjuer med fem olika personer. Genomsnittslängden på intervjuerna var en timma, den kortaste var fyrtio minuter och den längsta en och en halv timma. Under dessa tillfällen hade jag med mig fyra grundfrågor som ställdes till samtliga deltagare i studien. Intervjuerna var semistrukturerade då det innebär en viss frihet för både deltagarna och mig att fortsätta utforska spår och saker som sagts. Samtidigt finns en guide, i detta fall representerad av mina fyra frågor, som ger samtliga intervjuer en gemensam stomme att stå på (Bernard, 2017). En av intervjuerna var en gruppintervju med en fortfarande aktiv båtbyggare och hans far som också varit i branschen. Denna dubbelintervju var den första som genomfördes och gav

intressanta möjligheter för deltagarna att komplettera och utveckla varandras svar vilket nyanserade materialet. Ytterligare en fördel med gruppintervju är att de kan fungera som ett slags test till hur väl formulerade och förståeliga intervjufrågorna är (Frey och Fontana, 1991). Tillsammans med deltagarna i gruppssammanhanget tydliggörs vad som är viktigt att få med i frågorna och därefter kan de justeras och förtydligas. Något som också skedde då mina ursprungliga frågor var svåra att förstå.

5.2 Olika former av observation

Observation användes främst för att få en personlig förståelse för de olika verksamheterna kopplade till båtar och båtens betydelse på Orust. Till skillnad från intervjuerna som gav en mer explicit tolkning och förståelse erbjöd observationen en möjlighet att också analysera den mer underförstådda kopplingen mellan Orust, hantverkarna och båten. En signifikant del av observationen som genomfördes inom loppet för denna studie var att åka runt på Orust och se hur mycket av båtrelaterad verksamhet som faktiskt syns och är en integrerad del av de intryck man får genom att befinna sig på ön. Märker man att man befinner sig på den plats som i vissa sammanhang kallas för Båtbyggarnas ö och hur ofta ser man symboler i form av skyltar eller dylikt som vittnar om att så är fallet? Att beskåda och försöka få en förståelse för vad som är en del av det som är Orust är en typ av deltagande observation som ger ett tydligt komplement till det som berättats under intervjuerna.

Ytterligare en form av observation som genomförts är musei- och biblioteksbesök. Detta gjordes för att inte ta Orusts båtbransch och båtbyggare ur den sociala och historiska miljö de befinner sig i. Sociala och kulturella sammanhang spelar roll, är en del av studien och behöver tas i åtanke. Kontext försöker jag förmedla genom dels en kort presentation av båtbyggerverksamheten på ön i bakgrundsbeskrivningen, dels genom beskrivandet av museet och museiföremål. Dessa visar att det finns en omfattande kontext och föreställning om båtbyggande på Orust. Materialet som samlades in när jag körde runt på Orust eller det jag läste om på biblioteket är inte en del av den etnografiska diskussionen. De fungerade som sätt för mig att bättre förstå sammanhanget.

5.3 Avgränsningar

Att fokusera specifikt på Orust är en avgränsning i sig. Anledningen till detta fokus är som beskrivet ovan på grund av att det fortfarande finns en levande båtbyggerverksamhet på ön och kontexten kring branschen. När jag sökte informanter var jag främst intresserad av människor som arbetat eller arbetar med träarbeten på båtar. Båtbyggande innefattar mer än träarbeten. Till exempel motorjobb, el och VVS kan också vara viktiga delar inom båtbyggeri beroende på vilken båt som byggs. Trä är däremot det material som varit standard för båtbyggande under längst tid och om man tittar hur trähantverket förändrats framstår en tydlig bild av den utveckling som skett. Ytterligare en avgränsning som blev var att samtliga deltagare hade lång erfarenhet inom båtbyggande. Det var inte planerat utan var ett resultat av att det var dessa deltagare jag fick tag på.

5.4 Positionalitet och min roll i fältet

Vem jag är påverkar fältet i fråga. I mitt fall är det som väckte mitt intresse och det som gav mig en väg in i fältet. Jag har själv bott på Orust och gått på den numera nedlagda båtbyggarskolan där. Därefter har jag arbetat på ett av de större varven på ön. På grund av detta har jag en viss förförståelse för hur branschen ser ut, terminologin som används, kontakter och före detta kollegor inom båtbyggarsfären. Allt detta har underlättat genomförandet av denna studie. I och med att det är en kandidatuppsats blev vägen in i fältet viktig för att snabbt komma i gång med insamlandet av material. Det ska nämnas att det inte är helt oproblematiskt att jag har denna koppling till fältet. Att ha en förförståelse underlättade processen med att komma fram till vad jag ska rikta in mig på i studien, dock så finns det en risk att förförståelsen tillåts prägla den slutgiltiga förståelsen och analysen. För att motverka detta har jag riktat in studien på områden där jag inte är särskilt erfaren, nämligen plats, tid och förändring. Jag är själv inte från Orust, min tid inom båtbyggerbranschen var inte särskilt lång och under min anställning skedde inga större förändringar. Efter diskussion med lärare vid universitetet kom vi fram till att jag bör ta vara på den kunskap jag redan besitter. Att ha en bild över båtbyggerbranschen och dessutom koll på terminologin som används innebar att intervjuerna kunde flyta på utan avbrott där jag eventuellt skulle behöva få sammanhang förklarade för mig.

Min koppling till deltagarna har också en eventuell påverkan på materialet. Av totalt fem deltagare var tre sedan innan bekanta med mig. Två av dessa, Tommy och Peter, lärde jag känna

under min tid på båtbyggarskolan där de hade olika lärarroller. Då de känner mig som en tidigare elev vet de ganska mycket om mig, hur jag arbetar och hur jag är. Att de är mina tidigare lärare påverkar också min förståelse för hur dem är, något som både kan hjälpa och stjälpa mitt material. Det hjälper på så sätt att jag vet att de båda är skickliga på det dem gör och att de har mycket erfarenhet. Det kan stjälpa då det finns en hierarkisk ordning mellan lärare och elev som riskerar att ge mig en övertro för vad de säger. I och med att jag gör studien vill jag ändå påstå att hierarkin förflyttar sig, de är inte mina lärare i studien utan deltagare. Trots att målet är att arbeta kollaborativt står studien ändå under mitt namn och det är jag som får stå för materialet.

Den tredje deltagaren som jag är bekant med sedan tidigare, Bengt, lärde jag känna under min tid som anställd på varv. Han var anställd på samma varv och var en av de första jag kom att arbeta med under min tid där. I och med att vi har varit kollegor har vi många gemensamma referensramar och också kännedom om varandra. Han har betydligt längre erfarenhet och yrkeskunnighet än vad jag har. Då varvet är det största på Orust och jag vill fånga en holistisk bild av båtbyggandet genom att inkludera olika aspekter av branschen känns det inte representativt att exkludera människor som arbetat på samma varv som jag. Hans erfarenhet i branschen gör ändå att materialet kan betraktas som trovärdigt. Som nämndes ovan arbetade jag inte länge där, cirka två år, något Bengt vet om. Min påverkan på Bengts svar under intervjun är minimal. Under intervjun diskuterade vi verksamheten på det varv vi båda varit anställda. Det var dock formatet för samtliga intervjuer. Jag ville veta om deltagarnas erfarenhet och yrkesliv, därför blev arbetsplatsen ett fokus som många av intervjuerna handlade om. Resterande två deltagare, Andreas och Rolf, hade jag aldrig träffat förut utan fått rekommenderade till mig av andra deltagare.

5.5 Vilka var deltagarna?

Deltagarna var personer som på olika sätt arbetat inom båtsfären. De har varit på olika platser och de har olika erfarenheter men de har samtliga varit aktiva inom former av snickeriarbeten kopplade till båtar på Orust. Namnen är fingerade.

Tommy: En man i 50-års åldern som idag har ett eget snickeri. Han är modellsnickare i grunden men har också en lärarutbildning och varit verksam inom Båtbyggarskolan.

Rolf: Far till Tommy. Han är i 75års-åldern och pensionär. Han har arbetat med olika typer av snickeriarbeten sedan han var 14 år gammal. Han har också en lärarutbildning och var den som grundade båtbyggarskolan.

Peter: Peter är i 55 års-åldern och driver idag ett eget snickeri där han vinterförvarar, restaurerar och reparerar båtar. Han började sin karriär inom båtbranschen på ett av de stora varven. Han har också varit verksam inom utbildning av hantverkskunskaper på olika skolor.

Andreas: Pensionerad man i 65-års åldern men som fortfarande arbetar på sin familjs varv. Fokuserar mycket på förvaltande av trähantverkskunskaper kopplade till båt- och fartygsbyggande.

Bengt: Också pensionär i 65-års åldern. Han har över 40 års erfarenhet på ett av de stora varven på ön. Där har han arbetat med olika delar av träarbeten men främst som maskinsnickare.

Samtliga deltagare var män med lång yrkeserfarenhet av båtbyggande. Jag gjorde försök att kontakta kvinnor inom båtbyggeriet men fick ingen respons. Jag tror inte att detta påverkar resultatet av studien då majoriteten av båtbyggarna på Orust är män. På ett urval av fem personer är det representativt att samtliga är män.

5.6 Uppsatsens utformning

Vad gäller uppsatsen har jag valt att strukturera den efter ett museibesök vid Bohusläns museum i Uddevalla. Detta är ett sätt för mig att förhålla mig till den övergripande idéen om Orust som ”Båtbyggjarland”, något som är centralt för min studie. Jag ser det också som ett stilistiskt knep att väcka tankarna kring vad som är historia och vad som är nu. Visst kan man se vissa typer av båtar som föremål väl lämpade att ställas ut på museum men för de som arbetar med denna typ av båtar idag är de ett objekt rotat i nuet.

6.0 Etik

För att säkerställa de etiska aspekterna av mitt arbete har jag beslutat att anonymisera samtliga av deltagarna. Många av intervjuerna och skildringarna innehöll fragment som gör att det enkelt går att identifiera vem som deltagit i studien. Sådana fragment kan i denna studie innefatta olika båtar man arbetat på, maskiner och material unikt för den särskilda platsen. Vid intervjuerna

har jag informerat deltagarna att de när som helst kan dra sig ur studien eller be mig stryka något som sagts. Att stryka något som sagts skedde flera gånger under intervjuerna. Genom att säkerställa deltagarnas trygghet har jag arbetat enligt Vetenskapsrådets (2017) rekommendationer om god forskningssed. Jag har arbetat enligt AAAs riktlinjer för antropologisk forskareetik genom att informera deltagarna om att de kan ringa mig och ställa frågor om de undrar över något, anonymiserat mina anteckningar och lovat att bifoga rapporten till dem när den är färdig (American Association of Anthropology, u.å).

7.0 Etnografisk diskussion

7.1 Båten som en symbol för förändring

Längst in i den svala och trädoftande båthallen står utställningens största båt, en Vindö 22 ANNOVA. Det är en 22-fots segelbåt byggd i Vindövarvet på Vindön, en halvö tillhörande Orust. Med marinblå bottenfärg, en något ljusare blå rand som markerar vattenlinjen och resten av plastskrovet skinande vitt sticker hon ut här i hallen som annars bara huserar träbåtar, förutom en liten optimistjolle som hänger upphängd i taket. Ungefär två decimeter under skrovets överkant och däckets början löper en kromad linje som vackert följer skrovets form från för till akter. Båtens överbygge är klassisk Vindömanér och gjord i mahogny. Mahognyns mörka och rödbruna nyans ger ett inslag av värme som absorberar ljuset i hallen. Kromade beslag och några få inslag av vit färg på överbygget skiner i kontrast till det mörka träet. På informationsskylten kan man läsa att hon är byggd 1968, samma årtionde som platen tagit fritidsbåtmarknaden med storm och satt hela branschen i en ny riktning. Som en symbol för branschens dynamiska aspekter står hon som ett bevis för utveckling och hantverkets föränderliga dimensioner.



Bild 1. Vindö 22 ANNOVA, Bohusläns museum, Uddevalla

Hos Tommy och Rolf samt en sväng hos Andreas

Vägen in till verkstaden ligger precis efter en snäv högerkurva vilket gör att den är lätt att missa om man inte vet vart man ska. Det är kallt ute, ungefär fem minusgrader, och ett stabilt snötäckte ligger över skog och mark. Jag kör till upp Tommys verkstad och parkerar bilen. En snabb koll i min ryggsäck för att säkerställa att anteckningsblock och pennor är med. Allt är där det ska. Jag kliver ut bilen och ställer mig och knackar på den ena av dörrarna men får inget svar. Genom fönstret i dörren ser jag snickerimaskiner. Där står en pelarborrmaskin, en rikthyvel och en bandputs. Till höger om den dörr jag befinner mig finns en stor röd port, en sådan som liknar en garageport men som är betydligt större och vittnar om att det här körs in och ut med fordon större än personbilar. Till höger om porten finns ytterligare en vanlig dörr. Jag går och knackar på den. Återigen inget svar. Klockan är tjugo minuter innan vår avsågda tid så det vore inte konstigt om vare sig Tommy eller Rolf var där. Trots att jag är tidig beslutar jag mig att i alla

fall pröva om dörren är öppen, de kan ju stå mitt i ett arbete eller bara inte hör mig av någon anledning. Dörren går upp. Jag möts av en stor upplyst lokal. Rakt framför mig står en stor slöjdbänk på vilken det ligger två åror. Till vänster om slöjdbänken ligger en dinge, en liten öppen båt, i trä upp och ner med ett nytt skinande lager av vit bottenfärg. Lukten av färgen ligger som en vägg när man kliver in. Till vänster om dingen står en fritidsbåt i trä, min uppskattning är att den är minst 25 fot.

Längst bort i lokalen från där jag står, tvärs över rummets diagonal, står Tommy böjd över en nästan färdig eka. ”Hallå hallå”, ropar jag lite försiktigt. Han svarar med en liknande fras. Jag går fram till honom och vi småpratar lite. Efter kanske fem minuter dyker hans far, Rolf, upp. Tommy hade planerat att göra intervjun under frukostrasten så vi går upp för en smal brant trappa och svänger vänster in i ett rum som ser ut som en modernt inredd liten vindsvåning. Hade man bara sett den lilla våningen hade man inte kunnat tro att den var en del av ett snickeri. Vi slår oss ned vid ett köksbord och Tommy tar fram både kaffe och mackor. Jag börjar ställa mina frågor.

Flera av de som intervjuats under studiens gång har redogjort för de olika förändringar och moderniseringar som båtbyggandet och Orusts varvsverksamhet har gått igenom. Rolf, en man i 75-års åldern som varit verksam inom båtsnickeri och inom utbildning via Båtbyggarskolan, berättade om hur det var förr när han började. ”Jag var 14 år och det var bara att gå till närmaste verkstad och fråga om man fick jobb där och det fick man. Alla, alla i min ålder bara gick och frågade och så fick man jobb. Det var en fantastisk tid.”. Hans son, Tommy, som är verksam båtbyggare och likt sin far har haft ett finger med i Båtbyggarskolan, fyller i att det var högtryck i båtbranschen på den tiden. Efter lite snabbt räknande kommer de tillsammans fram att pappan måste varit 14 runt 1960, strax innan plastens genomslag. Jag ställer en följdfråga om hur övergången från rent träbåtsbygge till plast upplevdes och pappan svarar: ”Ja, de som inte hängde med [...] som varv, de halkade ju efter då. Men alla hängde nog på det till slut.”. Han fortsätter att diskutera de få varv som valde att inte följa med i plastens riktning och hur människorna på de varv som idag fortfarande har träbåtsbyggandet som sin primära verksamhet är anförvanter till dem som arbetat där innan. Träbåtens betydelse är något som diskuterats i flera intervjuer. Att den har gått från att vara den vanliga båten till en symbol för tradition och bevarande av kunskaper som idag inte är lika aktuella vittnar om hur tradition skapas och omformas i mötet med modernitet (Cohen, 1985).

Flexibilitet inför utmaningar och nya företeelser är också något som diskuterats. Man behöver sätt att förhålla sig, kunskap och vilja. Att besitta *expertis* innebär att man har en förståelse för vad som behöver göras och inom vilka ramar (Dreyfus & Dreyfus, 1986). Trots att Rolf beskrivit hur man halkat efter om man inte följt med i svängen från trä till plast hade en annan av studiens deltagare, Andreas, aktivt tagit valet att inte följa med i den riktningen. Numera pensionär men fortfarande verksam och delägare i sin familjs varv som funnits på platsen i över hundra år och alltid haft träarbete i fokus beskrev han sig själv: ”Sett i backspegeln då, så har jag varit mer kulturarbetare än affärsman alltså det är helt klart.” Hans varvs fokus är bevarandet och restaurerandet av äldre träbåtar och fartyg. Trots implementeringen av moderna maskiner och material läggs ett stort fokus på förvaltandet av den hantverkskunskap som var dominerande för flera decennier sedan. Även fast det inte har nyproducerats båtar på hans familjs varv sedan 80-talet har träkunskapen bevarats. I den nischade del av båtbyggande som han befinner sig förklarar han hur han är en av de få med den här typen av kunskaper kvar. ”Jag var med på ett seminarium i Göteborg som handlade om skeppsrenovering. Det efterfrågas nu för det är en ganska utdöende kunskap [...], ja dom titulerade mig expert [litet skratt]”. Ödmjukheten i hans tonläge och skrattet gör det tydligt att han själv inte beskriver sig som någon expert, att varvet finns kvar och att andra ser honom som en expert vittnar ändå om att han och hans kollegor besitter *expertis*. *Expertis* i form av kunskap som likt träbåtens betydelse förändrats. På mindre än hundra år har den *expertisen* gått från standard skeppsbyggande till bevarandet av en utdöende kunskap.

Att varvet gått igenom svåra perioder är Andreas öppen med. När de firade 100-årsjubileum i början av 2000-talet hade de så dåligt med pengar att det inte blev något firande. ”Det har aldrig varit någon guldgruva det här mån tro. Det har varit mera ett intresse av att hålla på med yrket.”. Engagemanget för yrket är något som också beskrevs av Tommy och Rolf fast då kopplat till folk som köper in sig och försöker återuppta verksamheten i nedlagda varv. Rolf förklarade att båtbyggare det har gått bra för lever med sitt yrke, Tommy fyllde i att det krävs att man brinner för det och är villig att lägga mer än fyrtyotimmarsveckor. De tryckte på skillnaden mellan hantverkaren som lägger ned sin själ i varvet och investeraren som utgår ifrån ekonomiska kalkyler aningen distanserad från det faktiska båtbyggandet. Genom att brinna för båtbygge och lägga ned fler timmar än en standard arbetsvecka tydliggörs hur relationen mellan fritid och arbetstid kan betyda olika saker. Fritiden kan vara en tid att lära sig färdigheter relevanta till

arbetet som motiveras och vill uppnås på grund av ett brinnande intresse. Antropologen Sareeta Amrute (2016, s.140) beskriver hur fritid kan approprieras utav arbete då fritid ofta associeras med en strävan efter produktivitet. Denna typ av strävande kan dock vara det som gör att man lyckas som båtbyggare.

Tidigt under intervjun med Andreas förklarar han att han aldrig har gått någon båtbyggartutbildning utan det han kan har han fått genom praktisk erfarenhet av att vara på varvet. Den kunskapen han har samlat på sig försöker han förmedla till nästkommande generation som ska ta över.

Jag har medvetet försökt att förvalta traditionstänket som vi har haft här. Sen har det funnits massor av källor till inspiration ifrån andra båtbyggare då att man kan göra på ett annat sätt va. Men jag har inte varit inne på det, att man ska göra på ett annat sätt utan jag har försökt att behålla en röd linje. Och nu har ju mina, våra pojkar lärt sig det här yrket. De är duktigare än vad jag är.

Utifrån sociologen Karl Smiths (2012) tankar om individer som porösa subjekt, alltid en individ men ständigt påverkade och genomsyrade av den sociala miljö man befinner sig i, kan man göra en koppling mellan det porösa subjektet och enkulturering genom det Anders beskriver. Att växa upp med ett familjeägt varv i social miljö där båtbyggande är en stor del av samhällets gemensamma kunskap gör att man som poröst subjekt förhåller sig till kollektiva föreställningar och förväntningar kopplade till båtbyggeri. Antropologen Fitz John Porter Poole (1994) förklarar hur studien av enkulturering redogör för hur människor formas av sin sociala miljö och konstruerar känslor, idéer och föreställningar både ur ett sociocentrerat och personligt perspektiv. Personligen har Andreas förvaltat sin familjs varv, tagit vara på och vidareförmedlat den kunskap som varit en del av platsen. Socialt fyller han idag en funktion som expert och källa till en kunskapstradition som är utdöende men som bidrar till berättandet och förståendet för varför Orust ser ut som det gör idag.

Även Tommy och Rolf har fyllt sociala funktioner kopplade till båtbyggeri. De har som nämnts tidigare varit verksamma inom utbildning och förmedlande av båtbyggare- och

hantverkskunskaper till både ungdomar och vuxna. Rolf beskrev hur han under sin tid som båtbyggare upplevde en svacka ungefär vart tionde år ”...på grund av konjunkurer och annat”. På 90-talet var det en större svacka under vilken han såg en annons i tidningen om att man som hantverkare kan hoppa på lärarutbildningen. Att det fanns ett behov av för en finsnickeri- och båtbyggarskola på Orust var han tydlig med. Han var också tydlig med att det fanns ett samhällsligt behov för människor inom vissa branscher att omskola sig. ”Många av eleverna kom från byggbranschen och andra yrken som det var, där det var kris då liksom.”. Tommy, som också är utbildad lärare men tog sin lärarexamen betydligt senare, nickar instämmande. Jag ställer en fråga om anledningen till att de båda blev lärare.

LH: Var det för att det var svårt att försörja sig inom båtbygger- och snickeribranschen?

Rolf: Nej, nej, nej. Jag kunde [försörja mig].

Tommy: Det var ett behov som fanns egentligen. Det behovet blev ju stort sen också.

Att axla en roll på grund av att det finns ett socialt behov i form av en båtbyggarskola på Orust och ett behov av att erbjuda människor en utbildning under en krisande ekonomi snarare än ekonomisk vinning är en form av symboliskt kapital. Symboliskt kapital har olika beståndsdelar varav en är kulturellt kapital. I boken *Pierre Bourdieu: Key Concepts* förklarar Robert Moore (2014) att ett sätt Bourdieus begrepp kan förstås är som ”...kvalitativa skillnader i *typer* av medvetande *inom* olika sociala grupper [...] i termer av *habitus* som en specialisering.” (s.102, min översättning). För att ta till sig av och förkroppsliga denna form av kapital behöver man befinna sig inom ett visst socialt habitus under en längre tidperiod. Habitus som en form av specialisering är kulturellt kapital, men det är också det jag kallar expertis. Genom den typ av förmedlande och lärande av båtbyggarkunskaper som Anders, Tommy och Rolf beskriver stärks inte bara deras symboliska kapital utan även hela Orusts båtbransch genom en tillväxt av arbetskraft och ett förvaltande av kulturellt signifikanta kunskaper. Kopplat till samtliga av deltagarna i studien tydliggörs också hur man präglas, formas och enkultureras av den sociala miljö man växer upp i och av de möjligheter som finns tillgängliga.

Vid slutet av intervjun med Rolf och Tommy dök ytterligare en person upp. Han som skulle bli min nästa informant, Peter. Han skulle låna ett verktyg av Tommy och dessutom ville han bolla

idéer gällande ett arbete han tagit på sig. Peter påpekade att det luktade bottenfärg i hela lokalen. Vid det här laget hade jag vant mig vid lukten och Peters konstaterande fick mig att känna doften igen. Det som utspelade sig sedan var en fascinerande stund där det målades upp en simpel liten skiss på en trækloss och tre välinsatta personer inom båtbygge resonerade fram och tillbaka gällande hur man bäst skulle gå till väga med en kunds önskemål. Trots att jag också har lite erfarenhet så hängde jag knappt med i diskussionen. Det hade någonting att göra med hur man bäst limmar ihop en mast, kunden ville limma på ett visst sätt, men de erfarna båtsnickarna hade andra tankar. Tommy konstaterade att det kunden ville ha inte alls var det bästa. Som erfarna utövare av båtsnickeri kunde de se den färdiga produkten och stegen som behövde tas för att nå dit (Ingold, 2013). Samtidigt var de tydliga med att kunden ska få det kunden vill ha.

Varvserfarenhet, svårigheter och personligt driv

Väl hos Peter började han diskutera svårigheter som han upplevt redan innan jag hunnit ställa min första intervjufråga. Han berättade att kronan just förhåller sig svag gentemot dollarn och om olika konflikter runt om i världen som påverkar möjligheten att införskaffa virke.

LH: Har det vart något sånt förut? Att det har blivit teakbrist eller att teaken har skjutit i höjden så här?

Peter: Inte så här.

LH: Inte så här?

Peter: Nej. Och det är ju inte bara teaken, nu gör man ju båtar då även, alltså man gör ju även inredningarna i ek [...] och eken har ju också ökat i pris. Väldigt mycket.

Svårigheterna Peter beskrivit att han står inför som småföretagare var ofta kopplade till saker han själv inte kan påverka. Som egenföretagare har man dock möjlighet att på olika sätt säkerställa sin position genom att utöver sin huvudverksamhet också ägna sig åt vad deltagarna kallade stödben. Ett stödben beskrevs av flera deltagare som att man hittar något som inte riktigt faller in i huvudsysslan men som genererar pengar för att få företaget att gå runt. Något som nämnts som stödben av deltagarna som var egenföretagare var att erbjuda andra former av snickeriarbeten, exempelvis trappor eller fönster. Att profilera sig som båtbyggare men ändå ha

förståelse för att annan verksamhet behövs för att få företaget att överleva kan förstås utefter Bourdieus (1977) tankar om relationen mellan strukturer, habitus och praktik. Bland deltagarna finns en vilja att vara just båtbyggare. Att ha ett båtbyggjarhabitus visar hur det finns lokala strukturer att knyta an till. Trots detta ser praktiken ofta annorlunda ut. Båtbyggande är inte alltid den primära huvudsysslan men ändå är det båtbyggare man vill vara.

Även Bengt som arbetat på ett större varv förklarade att det egna initiativet var ett sätt att säkerställa sitt jobb. Trots att han inte kunde ägna sig åt stödben på samma sätt som en egenföretagare var villigheten att lära sig hela processen av båtbyggande ett stöd. Bengt har spenderat över fyrtio år på ett större varv och har varit mån om att lära sig så mycket som möjligt. ”...jag står inte och gör en grej. Det talade jag om för förman direkt. Ska jag jobba här så ska jag lära mig maskinerna och göra allt som går att göra. Och på så sätt så fick jag ju behålla jobbet.”. Att lära sig så mycket som möjligt har varit ett sätt för varvsarbetare att genom sitt engagemang konkurrera ut andra i svåra tider. Ett sätt att själv påverka sina arbetsmöjligheter. Bengt beskrev hur det kunde vara när det nalkades uppsägningar:

De kommer kanske klockan 10 eller 11 och säger så här ”Klockan 3 är det möte”. Då vet man, då vet en att klockan är slagen, att här är det uppsägningar på gång. Det sades ju aldrig, det var bara ”det är möte”. Och det var ofta klockan 3. Då visste man att jäklar, hur många ska få gå nu?

Är man specificerad på en grej är man utbytbar jämfört med någon som sett till att lära sig flera olika roller. Förståelsen för vad som behöver göras för att säkerställa sin position kan ses som expertens praktik. När ens anställning står på spel gäller det att man har visat sig utåt som en person med driv och kunskap.

Hur är det att vara båtbyggare?

Deltagarna i studien har olika upplevelser och varit aktiva i olika typer av båtsnickerier men de berättade följde en gemensam tidslinje med utgångspunkter i samma händelser som på ett eller annat sätt format branschen. Plastens introduktion är en sådan händelse, ekonomiska kriser och nedgångar på 80-, 90- och 2000-talet är också sådana händelser. Att man inom båtsfären

på Orust delar signifikanta händelser, med- och motgångar var återkommande i samtliga intervjuer. Exempelvis beskrev Bengt krisperioderna som, ”Det var inte så att ett varv dök va, utan nej. Hade vi mycket att göra så hade Najad [båtvarv från Orust] och de här mycket att göra.”. Att branschen har varit tuff är något som beskrivits genomgående under studiens gång. Osäkerhet på grund av globala företeelser och ekonomiska lägen har påverkat de yrkesverksamma på olika sätt. Samtidigt så presenteras många ljusglimtar, exempelvis hur värderad båtbyggarnas expertis är i idag i rätt sammanhang. Förståelsen för och omformandet av olika båtars och hantverkets betydelse visar att det finns en föreställning om att båtbyggande är en lokal tradition bland deltagarna. Att viljan att profilera sig som båtbyggare är stark visar hur lokala strukturer format ön och båtbyggarna. Jag har nu etnografisk diskuterat delar av hur de är att vara båtbyggare på Orust. Att båtbyggande betyder något för Orust var de samtliga överens om, nästa del kommer handla om platsens betydelse. Vad betyder ”båtbyggerland” egentligen?

7.2 Platsens betydelse

När man kliver in i båthallen på museet står det två båtar på rad direkt till vänster. Det är två jullar som med sin spetsiga för, runda former och breda akterspegel har en nästan vattendroppslignande form. Bordläggningen, det yttersta lagret av skrovet, på jullar är klinkbyggt vilket innebär bordläggningsplankorna överlappar varandra och ger en räfflad yta. Den bakre av dessa båtar kommer symbolisera plats. Cirka fem meter lång och två meter bred står hon och ser oerhört traditionell ut. Kanske är det att hon är en träbåt i en tid av plasts som ger mig det traditionella intrycket, kanske är det att hon står utställd på museum. Svart bottenfärg och en vit tydligt markerad vattenlinje i kombination med ljuset i båthallen får ekbrädorna som utgör skrovet att se mörka ut. Runt sittbrunnen går en sarg i mahogny vars mörka rödbruna färg kontrasteras av det ljusare däck i båtens för. Hon är en så kallad Långedragssjulle, en båt designad i och associerad med Sveriges västkust. Hon är byggd på Orust. En av två Orustbyggda båtar i en båthall med totalt åtta fartyg som ska handla om hela Bohusläns båtbyggerhistoria.



Bild 2. Långedragssjullen Ebba, Bohusläns museum, Uddevalla.

På väg till Peter

Då jag befann mig på Orust några timmar innan vår avsågda tid beslutade jag mig för att åka och äta lunch vid rast-/utkiksplatsen längs väg 160 norr om Henån. Snön som hade legat där en vecka innan var bortsmält. Därifrån såg havet nästan helt platt ut runt småholmarna. Det var ganska kyligt ute, runt femgradigt, men ändå inte tillräckligt kallt för att hindra mig från att gå ur bilen och beskåda utsikten. På holmarna runt omkring växte det stora barrträd vars gröna färg i kombination med solljuset gav ett visuellt intryck som fick mig att känna att det lika gärna kunde vara maj månad som februari, om det inte vore för kylan. Efter en stunds beskådande körde jag mot Peters snickeri. Vägen avslutades med en kort sträcka på en grusväg omringad av skog. Där fanns det inga värkänslor. Skogen stod stor och mörk runt den leriga vägen. Jag kom fram till min destination, parkerade bilen bredvid en skåpbil och klev in i Peters snickeri. Vi hade kommit överens om att jag bara kunde kliva in oavsett om jag kom lite tidigare än vår avsågda tid. Det första jag såg när jag klev in var hur många grejer det låg överallt. Det stod plankor i olika träslag lutade mot varenda yta, snickerimaskiner stod placerade lite här och var

och därinne stod det också två båtar. Den ena var en lite mindre motorbåt i plast och den andra var en segelbåt som nog mätte 30+ fot. Segelbåten såg ut som en typisk modern segelbåt från Orust. Plastskrov, plastöverbygge, teakdäck och mahognyinredning. På golvet nära ingången stod en pelarborrmaskin. Till höger från ingången gick en trappa upp till en liten plattform som löpte längs en av lokalens väggar några meter upp ovanför marken, framför plattformen stod segelbåten. Efter att jag hade gett mig till känna, genom att ropa ut ”Hallå hallå!”, dök Peter upp på plattformen från bakom segelbåten. Han välkomnade mig upp och berättade lite om båten han hade där. Det primära arbetet var att lägga nytt teakdäck då det gamla var slitet och hade dessutom fått in vatten under sig. Ett metodiskt och krävande arbete men som när det är färdigt ger båten ett tydligt visuellt lyft.

En kort instickare om grupptillhörighet

Känslan av att tillhöra en grupp eller förmågan att tydligt definiera gränserna för ett kollektiv är inte uppenbara. I den sociala miljö människor befinner sig tenderar gränsdragningar att på ett flytande och dynamiskt manér aktivt tolkas och omdefinieras. Richard Jenkins (2004) förmedlar att ett sätt grupptillhörighet kan definieras är till två tillvägagångssätt, *kollektiv intern definition* och *kollektiv extern definition* (s. 86, min översättning). Både internt och externt används likhet och olikhet för att förhålla sig till andra. Att genom likhet känna tillhörighet till en grupp nödvändiggör att man genom olikhet känner sig skild från en annan. Det innebär också att andra, utifrån, kommer ha föreställningar om nämnd grupp och att denna externa kategorisering är en del av att vara ett kollektiv.

Känsla för grupptillhörighet och plats

Bilden av Orust som båtbyggarnas ö är något som ofta anspelas utifrån. Den går exempelvis att hitta på museer och i begrepp som används för att marknadsföra Orusts båtbyggerverksamhet. Vad gäller deltagarna i studien så blev det uppenbart att det finns olika tankegångar om hur båtbyggande hänger ihop med ön. Till skillnad från den bild man får av Orust genom att exempelvis besöka museet så visar båtbyggarnas föreställningar att det inte finns en tydlig definition att identifiera sig med. Sarah Pink (2012) pratar om *känsla för platsen* (min översättning) på ett sätt där platsen blir en dynamisk punkt, subjektivt tolkad och upplevd av människor i ett visst område. Den subjektiva förståelsen för platsen blev tydlig i diskussionerna med deltagarna. Till exempel valde Andreas att flitigt blanda in diskussioner om andra varv på

andra orter och hur dessa mer och mer har försvunnit. På frågan om varför det fortfarande finns en aktiv varvsverksamhet kvar på Orust och inte en av samma omfattning på andra ställen svarade han först: "Ja, det är väl varje enskilt öde.". Efter en kort paus utvecklade han svaret genom att redogöra för hur många av de små kustsamhällena, som haft en gedigen båtbyggerverksamhet, nu ofta möter konkurrens av sommargäster som vill bosätta sig nära havet.

Men i takt med att sommarsamhällena har blivit bebott med sommargäster så blir ju helt plötsligt varvet ett störande inslag [...] Att till exempel på Smögen ligger det ju mitt i samhället. [...] De hade fått ett helsike om de skulle hålla på att bänka och slå med plåt därute [skratt].

Han uttryckte en stark känsla till sitt varv och sin plats snarare än till en större idé om hela Orust. Då varvet han arbetar på tillhör hans familj och har gjort så i över 100 år kan man förstå hur känslan för platsen kan kopplas till något som förvaltas (Laurajane Smith, 2006) Eftersom han har riktat i sig på framför allt fartyg i trä var han väldigt tydlig med att distansera sig från den mer industriliknande delen av båtbyggande som Orusts stora varv utgör. "Nej, jag skiljer ju litegrann på båtbyggare då och båtindustrin och skeppsvarv [...] men båtindustrin det är ju en förläggning utav dom gamla båtbyggarnas traditioner.". Sitt varv definierade han som ett skeppsvarv som även sysslat med träbåtsbyggeri. Även fast han drog skiljelinjer mellan olika typer av båtverksamheter var han tydlig med att båtbranschen som helhet har betytt och betyder mycket för Orust som samhälle. Andreas beskrev den som "...ett signum för Orust kan man säga. Det är väl så politikerna marknadsför det litegrann. Men, det är ju en ö där båtbyggarkunskapen varit väldigt dominerande.". Han visar både en intern medvetenhet om branschens betydelse, från en båtbyggare och en orustbo, men också en extern definition förlagd till "politikerna".

Hos Peter, en bit in i skogen, flera kilometer från havet, diskuterades också båtbyggandets betydelse fast först och främst på ett personligt plan. Även när han var anställd som lärare var båtsnickeriet ett deltidsjobb. "Jag har aldrig släppt detta utan jag har alltid tagit på mig lagom med jobb för att man har ju då den möjligheten.". Vidare fortsätter han att berätta om hur han och hans hustru använder snickeri som ett sätt att koppla av. Att de båda hellre går ut och putsar

eller sågar i stället för att utföra vanliga hushållssysslor som exempelvis dammsuga. Gällande Orusts rykte som en plats där det byggs båtar är han tydlig med att det finns en sådan föreställning. ”Var man än kommer i världen säger man det då, om man är lite i båtbranschen [...], båtbyggjarland säger man då.”. Att Orust har fått ett sådant rykte säger han beror på de stora varven som Hallberg-Rassy och Najad. Tanken att det är de stora varven, de som Andreas klassade som båtindustri, som utgör anledningen till att föreställningen om båtbyggjarland, båtbyggarnas ö och andra begrepp såsom orustkvalité finns var Peter inte ensam om att tycka. Andreas berättade hur sådana begrepp är för skrytiga och ingenting han vill identifiera sig med. Genom att se begreppen som ett en typ av marknadsföring och låta större företag få vara representanterna för dessa separerar man sin image från en större övergripande image som man inte har ett behov av att vara del av. Även Bengt, som under hela sitt arbetsliv arbetat på ett av de stora varven, tycker att begreppen är svåra att förstå och också svåra att identifiera sig med.

Samarbete mellan varven och båtsnickerier

Distanseringen från andra typer av verksamheter kopplade till produktion och restauration av båtar var på ett eller annat sätt en del av samtliga intervjuer. Vad man distanserar sig från tenderade att skilja sig mellan deltagarna i studien. Något som också varierade var till den grad man valde att separera sig från andra typer av verksamheter. Alla var inte lika måna som Andreas att tydligt dra skiljelinjer. Peter konstaterade att han ibland upplevde en konflikt mellan båtindustrins sätt att göra saker och småföretagarna. En konflikt som rotar sig i en oförståelse för varför de stora båtvarven väljer att söka hantverkstjänster i orter långt bort och inte utnyttja de lokala hantverkare och småföretagare som finns på Orust. Vidare konstaterade han att det inte finns något vidare samarbete mellan olika varv och snickerier på ön och att detta har haft några positiva effekter, såsom lokal konkurrens, och några förhållandevis negativa konsekvenser. ”Inte ens när det gäller utbildningen, att vi har hjälpts åt att kanske då se till hur ska vi stötta en utbildning då, för att alla ska få tag i kunnig personal.”.

När jag bad Tommy beskriva båtbranschen på Orust svarade han:

Den är ju ganska liten, alla känner ju alla, så är det ju, de som håller på hjälps väl åt. Eller det har ju varit lite olika, ibland har de ju tagit folk ifrån varandra och så där men jag tror ändå att det är ett samarbete i botten.

Efter att han sagt att det nog är ett samarbete i botten kommer han på sig själv och innan jag hinner säga något rättar han sig. ”Nej, nej det är det inte [skratt] det är det nog inte.”. Han står fast vid att det är en liten ”alla känner alla”-miljö men att samarbetet nog egentligen inte finns. Snarare är stämningen som råder att ”[a]lla är ju lite bäst, men så är det väl i allting. Alla är lite bättre än de andra liksom.”. Rolf fyller i att det har funnits ett visst samarbete på ön mellan olika varv men att man utåt ständigt måste profilera sig själv som den bästa på grund av konkurrensen om kunder.

Hur kommer framtiden se ut?

I och med att deltagarna i studien har lång erfarenhet av båtbyggeri har de varit med om olika ekonomiska nedgångar, moderniseringar och förändringar som påverkat arbetssituationen förut. Med Tim Ingolds (2013) tankar om den skicklige utövaren, som kan se slutmålet och vad som behöver åstadkommas för att nå dit, kan man se de olika båtbyggarnas erfarenhet som en form av temporalt utövande. De har inte bara en hantverksexpertis utan också en gedigen förståelse för hur branschen funkar. I detta interagerar flera temporaliteter och påverkar den sociala förståelsen (Born, 2015). Deras expertis inte bara är knuten till en produkt utan också till en social verklighet över en viss tid inom vilken de har ett utvecklat habitus och kan föreställa sig vad som kommer ske, varför det kommer ske och hur de ska göra för att nå dit.

Min sista fråga under samtliga intervjuer löd: ”Hur tror du att båtbranschen på Orust kommer se ut om 30 år?”. De olika initiala svaren på den frågan var följande:

Tommy: Jag tror att alla de här vinterförvaringsvarven och sånt det är kvar det tror jag.
[...] Det finns säkert kvar nyproduktion också.

Rolf: Ja, jag tror det kommer vara kvar.

Peter: Ja ... Jag tror inte den finns kvar.

Andreas: Nja, det har jag ingen aning om [skratt]. Jag har ju varit lika skeptisk som farsan egentligen, man vet inte hur länge man kan hålla på.

Bengt: Ja, jag tror ju faktiskt att det finns kvar. Det tror jag. Men hur den ser ut och vilken omfattning det är svårt att sja om.

Att det inte råder konsensus kring båtbyggandets framtid på ön ser tydligt ut. Efter att de utvecklade sina svar framstår en mer holistisk förståelse för hur erfarna båtbyggare ser på vad som komma skall. Peter, som verkar mest skeptiskt inför framtiden, förklarade att det inte är på grund de olika varvsverksamheterna som båtbranschen inte kommer finnas kvar. Han såg ett samhälle som håller på att förändras inom vilket färre och färre människor vill lägga en stor investering i tid och pengar på en båt. Däremot spekulerade han kring en ökning av någon typ av båt-pooler inom vilka gemensamt ägande blir mer vanligt. Om fler delar på en båt i stället för att äga varsin påverkas mängden båtrelaterade arbeten som kommer behövas. Andreas var inne på samma sak. Han tror också att gemensamt ägande kommer bli standard. Han har dessutom märkt hur hans kunder har förändrats de senaste åren genom att kundens intresse för att fixa med båten själv har sjunkit. Idag lämnar fler kunder in sin båt och med förväntan att den är färdig och redo att användas när man vill ut på sjön.

Trots att de initiala svaren på frågan om branschens framtid varierade gick det ändå att se röda trådar mellan deltagarna. Peter och Andreas kom fram till att de tror att det kommer finnas kvar vinterförvaringar och snickerier som reparerar. Tommy, Rolf och Bengt var alla mer eller mindre övertygade om att det fortfarande kommer finnas en aktiv nyproduktion av båtar på Orust, hur den ser ut eller i vilken omfattning kunde de inte säga. Vad de däremot kunde säga var att det garanterat kommer finnas små snickerier som sysslar med båtbygge om 30 år. Tommy berättade att det har byggts båtar på Orust sedan vikingatiden och att det därför är klart att det kommer finnas kvar om 30 år. Bengt var inne på samma bana och förklarade att båtbyggarkunskaper sitter i väggarna på Orust. Att ta upp det faktum att det har byggts båtar på Orust under en lång tid samt att kunskapen är väl rotad på ön visar att expertisen gällande båtbyggeri också vilar på en temporal grund som har byggt upp en lokal förståelse för tradition. Enligt båtbyggarna är det inte en kunskap som alla andra, utan någonting som har en gedigen historia på platsen. Likt Anthony P. Cohens (1985) diskussion av tradition i form av ritualer, hur det som är tradition omformas och får ny betydelse i mötet med moderna influenser, menar jag att sättet deltagarna i studien redogör för expertisen om båtbyggande också kan ses som tradition. Båtarna och expertisen har förändrats och ser inte ut som de gjorde förr. Men att förståelsen för båtbyggande förändras över tid, både vad det innebär och hur man gör, visar att

båtbyggande som tradition på Orust inte är knuten till en viss produkt. Den är knuten till en dynamisk och förändrande expertis.

Vad kan man säga om kopplingen till Orust?

Viljan att som småföretagare identifiera sig med de övergripande begreppen båtbyggerland, båtbyggarnas ö och orustkvalité är låg. Alla kände till Orusts rykte kopplat till begreppen men valde att i stället framhäva sin image och identitet i sammanhanget. På grund av hård konkurrens om kunder behöver man framhäva sig själv som den mest lämpade för vissa arbeten. Man valde hellre att se Orusts externa image som ett resultat av de stora varvens framväxt. Kopplat till diskussionen om framtiden tydliggörs lite av en paradox. Den stora framtidsfrågan var inte huruvida båtbranschen kommer vara kvar, det kommer den enligt samtliga vara i form av mindre båtsnickerier och vinterförvaringar, den stora frågan var hur länge de stora varven kan fortsätta producera båtar av den storlek och till det pris de gör. Den mest stabila kärnan av båtbyggande såg deltagarna alltså som de mindre verksamheterna, den typ av företag majoriteten av deltagarna tillhört eller tillhör. Trots detta ville man inte se sig själv som bidragande till föreställningen om Orust som ”båtbyggerland”.

8.0 Avslutning

8.1 Diskussion och slutsats

Forskningsfrågan som den här studien avser att besvara är hur man som båtbyggare ser på kopplingen mellan båtbyggeri och Orust som plats. För att svara på den frågan har jag redogjort för hur deltagarnas expertis och båtbyggerbranschen på Orust genom åren omformats och ändrat mening på ett liknande sätt som Anthony P. Cohen (1985) argumenterar att traditioner i form av ritualer omformats och ändrat mening. Expertis som sådan har jag diskuterat som ett habitus för en specifik kontext och även visat att båtbyggande som expertis fyller ett symboliskt värde i form av ett kulturellt kapital. Detta kulturella kapital har en majoritet av informanterna arbetat för att förmedla vidare i form lärartjänster eller som Andreas, utbildande av en viss typ av specifik kunskap vid sitt varv. Utöver detta har jag också presenterat material som visar hur det är och har varit att arbeta som båtbyggare på Orust. Med hjälp av Bourdieus (1977) tankar om habitus och praktik och Tim Ingolds (2013) framställning av skickliga utövare tydliggörs

en bild av båtbyggarnas förståelse om vad som behöver göras för att hålla sin verksamhet rullande, eller behålla sin anställning.

Vidare har jag presenterat material som visar att det inte finns enat ”båtbyggerland” utan att framför allt småföretagare lyfter sin image som ett sätt att konkurrera om kunder. Begrepp som ”båtbyggerland” förläggs till de stora industriliknande varven. Däremot finns en enighet kring båtbyggandets betydelse för Orust. Vad gäller framtidsdiskussionen har jag förklarat varför deltagarna kan ses som experter även för tolkningen av det temporala. När de spekulerar om hur framtiden kommer se ut för båtbyggande på Orust framstår en koppling mellan båtbyggande och Orust som plats i vilken den traditionella och historiska kontexten synliggörs. Här tydliggörs också en paradox i att det de förmedlar som den mest självklara delen av branschen som kommer finnas kvar i framtiden är det småskaliga, det vill säga egenföretagare och mindre snickerier. De stora varvens framtid är mer oviss. Trots det får de stora varven stå som representanter för begrepp som ”båtbyggerland”. Det korta svaret på forskningsfrågan är alltså att deltagarna ser en koppling mellan båtbyggande och Orust som plats rotat i historisk kontext och tradition men att man ogärna identifierar sig med den utan i stället framhäver sin verksamhet.

8.2 Vidare forskning

För vidare studier vore det intressant att antropologisk undersöka hur generationsväxlingen inom båtbyggande på Orust ser ut i och med att båtbyggarskolan lagts ned. Det finns också flertalet perspektiv som skulle kunna ge ett komplement till studien, som integration, posthumanism och genus. I en studie om generationsväxlingen vore genusperspektivet och integration väl lämpat. Även att utöka studien till fler hantverkstraditioner på olika orter i Sverige skulle ge en intressant bild av hur hantverk och symboler formar och präglar samhällen.

Referenser

AAA Statement on Ethics - Learn and Teach. (n.d.) Hämtat 18/5-2023 från <https://www.americananthro.org/LearnAndTeach/Content.aspx?ItemNumber=22869>

Amrute, S., & ProQuest. (2016). *Encoding race, encoding class : Indian IT workers in Berlin* (Book collections on Project MUSE).

Bender, J. (2014). "Intangible Heritage in the Maritime Realm: The Pedagogy of Functional Preservation". *Narodna Umjetnost*, 51(1), 7-28.

Bernard, H. (2017). *Research Methods in Anthropology*. (6e uppl.) Blue Ridge Summit: Rowman & Littlefield.

Borge, E., & Bremertz, M. (2017). *Båtbyggare på Orust*. Votum & Gullers Förlag, Karlstad

Born, G. (2015). "Making Time: Temporality, History, and the Cultural Object". *New Literary History*, 46(3), 361–386.

Bourdieu, P. (1977). *Outline of a theory of practice* (Cambridge studies in social anthropology, 16). Cambridge: Cambridge Univ. Press.

Bryant, R., & Knight, D. (2019). *The Anthropology of the Future* (New Departures in Anthropology). Cambridge: Cambridge University Press.

Cohen, A. (1985). "Symbolism and Social Change: Matters of Life and Death in Whalsay, Shetland". *Man (London)*, 20(2), 307–324.

DeWalt, K., DeWalt, Billie R. (2011). *Participant observation : A guide for fieldworkers* (Second ed.). Lanham: Maryland

Dreyfus, H., Athanasiou, S., & Athanasiou, Tom. (1986). *Mind over machine : The power of human intuition and expertise in the era of the computer*. New York: Free press

Eller, J. (2009). *Cultural anthropology : Global forces, local lives*. Milton Park, Abingdon, Oxon ; New York: Routledge.

Escobar, A. (2001). "Culture sits in places: Reflections on globalism and subaltern strategies of localization". *Political Geography*, 20(2), 139–174.

Fabian, J. (1990). "Presence and Representation: The Other and Anthropological Writing". *Critical Inquiry*, 16(4), 753–772.

Frey, J., & Fontana, A. (1991). "The group interview in social research". *The Social Science Journal (Fort Collins)*, 28(2), 175-187.

Jenkins, R. (2004). *Social Identity* (2.nd ed.). London: Routledge.

Jimenez de Madariaga, C., & Jose Garcia del Hoyo, J. (2019). "Enhancing of the cultural fishing heritage and the development of tourism: A case study in Isla Cristina (Spain)". *Ocean & Coastal Management*, 168, 1-11.

Moeran, B. (1990). "Japanese Ceramics and the Discourse of 'Tradition'". *Journal of Design History*, 3(4), 213-225.

Moore, R. (2014). "Capital" i M, Grenfell (red.) *Pierre Bourdieu: Key Concepts*. Durham: Taylor & Francis Group.

Nyström, L. (2019). "From farms to firms: Rural industrialisation under the "Swedish model" of organised capitalism". *Ager (Zaragoza, Spain)*, 26(26), 67-218.

Pink, S., & Sage eReference. (2012). *Situating everyday life: Practices and places*. Los Angeles ; London: SAGE.

Poole, FJP. (1994). "Socialization, Enculturation and the Development of Personal Identity" i *Companion encyclopedia of anthropology* (Routledge reference). London ; New York: Routledge.

Smith, K. (2012). "From dividual and individual selves to porous subjects". *The Australian Journal of Anthropology*, 23(1), 50-64.

Smith, L. (2006). *The uses of heritage*. New York: Routledge

Vetenskapsrådet. (2017). God forskningsred (Reviderad utgåva ed.).

Vetoshkina, L. (2018) *Anchoring craft: The object as an intercultural and intertemporal unifying factor*. University of Helsinki.