

MIG OG MIN BÅD

En etnologisk undersøgelse af fritidssejlad
i Svendborg i 2009

SOM 000391

Svendborg Museum
2009

Indledning

Undersøgelsens rammer

Kulturarvsstyrelsen bevilligede i 2009 64.000 kr. til Svendborg Museum til gennemførelse af projektet "Mig og min båd" – en etnologisk undersøgelse af fritidssejlad i Svendborg i 2009.

Formålet har været at tegne et øjebliksbillede af Svendborg fritidssejlad som kulturelt fænomen. På grundlag af en tese om kulturelle forskelle mellem forskellige grupper af fritidssejlere, ønskede museet at undersøge, hvordan udvalgte sejlere og bådejeres opfattelse af "det gode liv" kommer til udtryk i fritidssejladsen. Konkret undersøges sejlerne med bådplads ved "Christiansmindebroen", en bådebro i Svendborgs østlige bydel med mange forskellige bådtyper.

Undersøgelsens idé blev oprindeligt formuleret af museumsinspektør cand. mag. Nanna Folke Olsen, der også var udset til at gennemføre undersøgelsen. Nanne skiftede imidlertid job henover sommeren 2009, og museet ansatte da etnolog, ph.d. Karen Elberg til opgaven.

Karen Elberg gennemførte undersøgelsen som oprindelig planlagt i løbet august-september 2009. Museumschef Esben Hedegaard har løbende diskuteret projekt og proces med forfatteren, og han har ligeledes tilrettet rapporten og lagt resultaterne på REGIN.

Rapporten formidles i første omgang via museets hjemmeside, ligesom der er planlagt en artikel i "Danske Museer". Under forudsætning af de fornødne ressourcer videreføres projektet i 2010 i form af en større undersøgelse med efterfølgende formidling i udstillingsform.

Historisk kontekst

Svendborg er i høj grad en by præget af fritidssejlad. Kommunen rummer blandt andet "Danmarks Museum for Lystsejlad" og blandt flere sejlsportsforeninger "Svendborg Sunds Sejlklub", der samtidig med Kgl. dansk

Yachtclub blev grundlagt som Danmarks første i 1866.

Før år 1900 var den ikke-erhvervs-mæssige sejlad så godt som helt forbeholdt samfundets spidser, men op gennem 1900-tallet udbredtes sejladsen til bredere samfundslag. I mellemkrigsårene kom relativt billige jolletyper på markedet, og med glasfiberens fremkomst omkring 1960 kunne såvel motorbåde som sejlbåde gøres endnu billigere og dermed tilgængelige for "almindelige" mennesker.

"Lystsejlad" eller "sejlsport" bliver altså i løbet af 1900-tallet en aktivitet, der ikke er forbeholdt overklassen. Den bliver for tusinder af danskere en "fritidsaktivitet" – et begreb, der netop ikke rigtig giver mening i skildringen af kongeliges, adeliges og spidsborgerskabets lystsejlad i de seneste 150 år.

De fritidsaktiviteter og den livsform, der knytter sig til nutidens både og til sejlerne, adskiller sig ikke væsentligt fra alle mulige andre fritidsaktiviteter, der vokser i omfang efter 2. Verdenskrig: Campinglivet, sommerhuslivet, sportsaktiviteter og mange andre fritidslivsformer.

Christiansmindebroen

Svendborgernes lystfartøjer lå for tøjet forskellige steder langs Svendborgsund og i selve Svendborg havn, indtil byen i 1935 bekostede en egentlig lystbådehavn, "Den runde", ved siden af lejet til Tåsinge-færgerne. Med lystsejladsens voksende popularitet efter 2. Verdenskrig blev lystbådehavnen for lille, og der opstod efterhånden en halv snes små marinaer og offentlige broer til lystbåde langs Svendborgsund. Christiansmindebroen er én af de mindste af disse med plads til i alt 40 både.

Broen har navn efter kommunens lystskov Christiansminde, der igen opkaldtes efter Fyns Guvernør, kronprins Christian Frederik, den senere Chr. VIII. Kronprinsen havde sin egen "Prinsebro" ved Christiansminde. Christiansmindebroen blev opført i forbindelse med skovens gæstgiveri og danseetablissement, der blomstrede

op efter 1850. En færgemand havde koncessionen på sejlads af gæster fra inderhavnen til Christiansmindebroen – en tur på et par km.

Christiansmindebroen blev bygget længere og stærkere, da "Sundfarten" med dampskib begyndte i 1875, først med Hroar, senere, fra 1924, med Helge. Sundfarten gav samtidig Christiansmindebroen tilnavnet "Dampskibsbroen".

Ejerskabet er historisk ret usikkert, men på et tidspunkt i 1900-tallet kom Christiansmindebroen ind under Svendborg havn, som den fortsat hører under. På fotos fra slutningen af 1800-tallet ses joller og små lystbåde ligge for tøjet ved broen, så der synes at have været funktionsmæssig kontinuitet ved broen fra den gang til nu. Sundfærgen Helge anløber stadig Christiansmindebroen om sommeren.

Broen er blevet fornyet af flere omgange – sidst i 1970. Nu trænger den gevaldigt igen.



Christiansminde-
broen

Empirisk genstandsfelt og terminologi

Studier af ikke-erhvervsmæssig sejlads i Danmark i de seneste par hundrede år har, som antydnet, primært været studier af samfundselitens lystsejlads. Det er målet med denne undersøgelse at initiere en forskning, der ser på den kulturelle bredde i sejladsen, som ikke udøves som led i et erhverv. Betegnelserne "lystsejlads" eller "sejlsport" rummer ikke genstandsfeltet, fordi det er betegnelser der sprogligt forbindes med socialt elitære former for sejlads

med en helt specifik historisk baggrund. I en Svendborgkontekst er det for eksempel historien om familierne Weber, Halberg og Lange, der selv fik bygget deres yachter og dyrkede kapsejlads på sundet – indimellem i selskab med de kongelige.

Derfor vil betegnelsen fritidssejlads blive brugt i stedet for i denne undersøgelse, vel vidende at nogle nutidige sejlere godt kan identificere sig med at blive kaldt "lystsejlere" eller "sejlsportsfolk". Fritidssejlads er heller ikke helt ukompliceret at bruge, men i mangel af bedre vælges det her til at afgrænse emnet i betydningen: sejlads der ikke er led i et erhverv.

Teoretisk ramme

Begrebet "det gode liv" er centralt for denne undersøgelses teoretiske perspektiv. Tesen i projektet er, at forskellige bådejere har forskellige opfattelser af "det gode maritime fritidsliv". Det kunne være forskellige opfattelser af, hvilken båd der er den ideelle, hvordan, hvornår og hvor der skal sejles og med hvem? Hvem omgås man på broen og hvem ikke.

Det er altså væsentligt, at med begrebet "det gode liv" siger man samtidig at "det gode liv" ikke er det samme for alle mennesker, og heller ikke nødvendigvis fælles for alle dem, der bruger deres "frie tid" på havet. En af de etnologiske analysemetoder, der ligger til grund som vigtig teoretisk inspirationskilde for undersøgelsen, er den "strukturelle livsformsanalyse" som den er udformet af etnologen Thomas Højrup. Her er "det gode liv" den ideologiske side af en hverdagspraksis, som den søges udlevet i konkrete gøremål og i den generelle strukturering af dagliglivet (Højrup, 1989). Staten giver på et givent tidspunkt i historien plads til nogle produktionsmåder (og tilhørende livsformer), mens andre fortrænges eller forsvinder ud af historien. At erhvervsfiskeriet og erhvervssejladsen i det sydfynske øhav er ved at blive fortrængt af "fritidssejlere" er et eksempel på, hvordan nogle produktionsmåder overtager andre. Det betyder at "havskabet" forandrer sig. Senest har Ole Mortensøn i en lokalhistorisk topografi af kystbyen Lohals på

Nordlangeland skildret, hvordan byen og havnen overgår fra at være et søfarts- og fiskersamfund til at blive domineret af turisme og lystsejls efter 2. Verdenskrig. Dette billede gælder i store træk hele det sydfynske øhav.

Det er centralt i denne undersøgelse at være opmærksom på de forskelle, der kan være mellem sejlerens opfattelse af fritid. Blot fordi man ikke rent fysisk er på sin arbejdsplads, men befinder sig i sin båd, er det ikke ensbetydende med at målet med den tid, man tilbringer på havet, er det samme for alle fritidssejlerne. Tværtimod har etnologer arbejdet meget med hvordan forskellige livsformer opfatter "fritid" forskelligt. Typisk vil fritiden for en lønarbejder være selve målet for at han eller hun går på arbejde. Arbejdet er i princippet noget der skal overstås – arbejdet tilvejebringer blot eksistensbetingelserne for målet, som er fritiden. I andre livsformers opfattelse bruges fritiden i højere grad aktivt i en bearbejdningsproces hvis mål er, på den ene eller anden måde, at fremme ens karriere. Det er tilfældet i en typisk karriereorienteret livsform. Endelig findes der livsformer hvor begrebet fritid ikke er meningsfuldt. Som eksempel kan nævnes "den selvstændige livsform", typisk enkeltmands/familievirksomheder som mindre landbrug, erhvervsfiskere etc. Erhvervsfiskere har for eksempel sjældent noget ideologisk tilfælles med lystsejlerne.

Undersøgelsen har også fokus på fritidssejlspladsens materielle symbolik og på forskellige dannelsesidealer som kommer til udtryk gennem fritidssejlsplads. Den vil tegne et rids af de roller bådene spiller som tegn til omverdenen. Her er Pierre Bourdieus begreb om "distinction" centralt: Om hvad, hvordan og til hvem er bådene signal? Og har det lige stor betydning for sejlerne, at kunne signalere social position til sine omgivelser?

Metode

13 sejlerne – 12 fastliggende og en enkelt gæstesejler er blevet interviewet i mellem en halv og hel time med afsæt i en interviewguide (bilag). Interviewene har været åbne og ustrukturerede og fokuseret på at indfange forskelligt

indhold i de samme ord og betegnelser. Hvad betyder det for eksempel at "nyde naturen"? Er dette det samme for alle de interviewede sejlerne?

Som nævnt har Christiansmindebroen 40 bådpladser. I realiteten ligger der kun godt 20 skibe, hvis ejere og bronumre blev oplyst af Havnekontoret, der administrerer og vedligeholder broen. Nogle af bådpladsernes lejere har, uvist af hvilken grund, ikke deres skib i vandet denne sommer, nogle kunne ikke kontaktes på de telefonnumre der blev oplyst og tre ønskede ikke at deltage i undersøgelsen.

Samtalerne med sejlerne er optaget på video. Videoerne er blevet gennemset bagefter og brugt som afsæt for forskningsnoter og begyndende fortolkning.

Tanken bag at vælge at interviewe samtlige sejlerne beliggende ved en bestemt bro i Svendborg var dels at sikre kulturel variation af de interviewede både og bådejere dels at udnytte deres opfattelser af hinanden som empiri. Imidlertid kender sejlerne ikke rigtig hinanden så deres opfattelser af hinanden har været stort set ikke eksisterende. Dog har de enkeltes mening om andre både ved broen indgået i en vis udstrækning.

Fakta om sejlerne og både ved Christiansmindebroen

De interviewede udgør et bredt udsnit af befolkningen hvad angår uddannelse og beskæftigelse. De interviewede er alle mænd, med undtagelse af tre hustruer, der delvist var til stede under interviewet og gæstesejleren, som er en kvinde. Mændene er alt lige fra ufaglærte kloakrørsnedlæggere, over faglærte (vvs montør, maskinarbejder), folkeskolelærere, ingeniører, søfolk og selvstændige (kørerlærer). De tre hustruer var en dagplejemor, en sygeplejerske og en regnskabsfører. Den yngste informant er 30 år, men generelt er sejlerne i fyrrerne eller halvtredserne. En enkelt er pensionist.

Ved Christiansmindebroen er der ikke plads til helt store både. Det er hvor dybt skibet stikker, der er afgørende. De største ligger derfor yderst og stik-

ker maximalt ca. 1,80 m. De er sejlbåde på omkring 30 fod. Motorsejlerne er alle under 30 fod. Ved nogle af de inderste pladser, på lavt vand, ligger meget små motorsejlere og et par joller. Ti af de interviewede havde skibe med sejl, mens tre havde deciderede motorbåde.

Taksten ved Christiansmindebroen er, såvel som ved andre kommunale bådpladser i periferien af Svendborg, lavere, end hvis man ligger i centrum af byen. Der er ikke de samme faciliteter for sejlere ved Christiansmindebroen, som ved andre broer og havne i Svendborg. Der findes dog et offentligt toilet/bad ved Christiansminde Strand og der er vand og el på broen. Af hensyn til passagerer til og fra Helge har broen et rækværk, som sejlerne er nødt til at klatre over, når de skal ned i, og op af, deres både. Christiansminde har ikke en oplagringsplads til bådene om vinteren. Nogle af sejlerne tager båden hjem i haven, én har båden stående på sin arbejdsplads og én på en vinterplads tilhørende Svendborg Amatørsejlkлуб. Prisen for at ligge ved broen afgøres af skibets størrelse og er sammensat af en årlig leje samt et indskud bådejerne får igen når de op-siger pladsen.

En stor del af sejlerne bor i nærheden af Christiansmindebroen. Ni af de tolv interviewede fastliggende bor i østre bydel og cykler eller går som regel ned til broen.

Som tilfældet er ved nogle andre broer og havne, findes der ikke et bådelaug, en klub eller forening for sejlere ved Christiansmindebroen. Der er heller ikke noget særligt uformelt netværk mellem bådejerne. De siger samstemmende, at de hilser på nogle af de andre, men at de ikke har meget med hinanden at gøre. Nogle af sejlerne er organiseret i Svendborgs sejlkubber.

Broen er her i efteråret 2009 meget misligholdt og blandt andet styrtet sammen ude ved brohovedet, hvor Helge anløber. Den dårlige vedligeholdelse er muligvis en af grundene til, at der er flere tomme pladser ved broen. Bådejere fortæller dog også, at relativt vanskelige strømforhold gør det svært at komme ind og ud fra pladserne, især for de både der ligger på østsiden

af broen og især for sejlbådene, der ofte kun har en påhængsmotor, eller en svag motor, til hjælp.

Undersøgelsens resultater

Fri tid på vandet

Sejlads fra Christiansmindebroen er en fritidsaktivitet. Ikke blot fordi den foregår udenfor arbejdstiden, men fordi livet i skibet, på vandet, skal virkeliggøre sejlernes forestillinger om en god fritid.

- Lønarbejdet, den selvstændige virksomhed eller karrieretilværelsen giver sejladens betydning.

- Sejladsen fungerer som modpol til arbejdslivet.

Sejlernes fortællinger om hvordan de slapper af ombord på deres båd har et fællestræk, nemlig at være en modpol til arbejdslivet. Det er ofte arbejdslivet der giver sejlerlivet betydning, hvilket viser sig meget godt da John skal beskrive værdien af at sejle i sin norske "Fjord" motorbåd MONI. John, som er i slutningen af fyrrerne, har hele sit arbejdsliv været ansat på den samme maskinfabrik som maskinarbejder. Virksomheden måtte lukke i marts 2009, og siden har John været uden job, da det ikke vrirler med arbejdspladser indenfor jern- og metal på Sydfyn. Før John blev arbejdsløs var han nede ved båden så ofte som det lod sig gøre. Så så han bare frem til at det blev weekend eller blev en god aften at tage ud på sundet og sejle eller fiske i. Efter han er blevet ledig har turene ikke længere samme betydning:

"Det er lis'dan, når du går på arbejde, så skal man ud og sejle når man har fri. Men dagene ligner (som arbejdsløs) hinanden for meget".

At sejle mister altså for nogle sejlere sit vante indhold, når det ikke længere udgør en kontrast til arbejdet. Det viser hvor tæt forbundet betydningen af meget af den sejlads der foregår ved Christiansmindebroen, såvel som alle

andre steder, er med fritidsfænomenet og danskeres forskellige fritidsbegreber. Det er svært at tænke den ene del uden den anden.

Båden er mandens domæne

Når jeg ringede til bådejerne for at lave interviewaftalerne endte det i alle tilfældene med, at det var mændene, der traf aftale med mig om at mødes til en snak i bådene. Og selv om jeg i flere tilfælde fik kvinden i røret, henviste hun til sin mand. Blandt de sejlerfamilier, jeg har talt med, har det været helt naturligt, at det ikke er kvinden, men manden, der stiller op til interview om deres båd.

- Bådlivet er domineret af mandens interesser og mandens kompetencer.
- Kvinder og børn er som regel med-sejlende.

Tre af de 12 interviews er foregået delvist med deltagelse af mændenes korer. Det ene fordi det tilfældigvis var hende jeg mødte på broen og som jeg traf aftalen med, de to andre kvinder er mødt op undervejs i interviewet. De ankom midt i interviewet med oppakning, fordi parrene skulle ud og sejle umiddelbart bagefter.

Men det er på mange måder mandens båd. Det er på initiativ af manden at båden er blevet købt. Det er ham, der sejler båden. Det er ham, der tager stilling til om eller hvornår båden skal udskiftes med en ny og det er som regel ham, der tager initiativet til at tage en sejltur. Manden tager ofte ud at sejle alene, kvinden gør aldrig. Faktisk er det for flere af de mandlige sejlere et vigtigt kriterium, når de vælger hvilken båd de skal købe, at den ikke er større end at de kan sejle den alene. Dette gennemgående mønster er helt klart blandt sejlerne ved Christiansmindebroen.

Den kvindelige gæstesejler er undtagelsen, der bekræfter reglen. Kate er et relativt usædvanligt syn, da hun sejler og vedligeholder sin båd selv. Hun har tilegnet sig de kompetencer der skal til for at sejle og har ikke praktiske problemer som kvindelig sejler.

Hun sejler oftest for motor, men når vinden er agten ind, sætter hun indimellem genuen på sin LM 23, hvilket hun kan gøre fra cockpittet. Hun har lært sig selv at vedligeholde bådens dieselmotor og elektriske system. En sjælden gang imellem er hun nødt til at spørge en mand om hjælp, som for eksempel når motorens kilerem skal strammes. Hun har ikke oplevet situationer ombord, hun ikke kunne håndtere selv og synes ikke det er farligt at sejle. Hun er af den opfattelse, at når sejlads koster liv, så skyldes det ofte mænd, der stiller sig op for at tisse i vandet, hvorefter de falder overbord og drukner.



Kate er accepteret som kvindelig sejler rundt i danske havne. Alligevel har hun oplevet, gennem de 17 år hun har sejlet, at kvindelige sejlere på en måde er tabu:

“Selskabeligt – jeg kan se, når jeg sådan har ligget i de der små havne, at hvis der er en enlig mand, så bliver han tit inviteret ned, for det er jo manden, der inviterer – det er jo ikke konen – det er manden der inviterer. Og det har stukket mig år for år. Og se nu ham, han er tysker og alligevel inviterer de ham sgu ned på en lille kop et eller andet. Men når man er kvinde..! Men det er fordi det er mandens båd, og det er manden, der inviterer.”

På Christiansmindebroen færdes der kvinder i bådene eller på vej til og fra bådene. Men som Kate udtrykker det, er kvinderne ”medsejlende”. Da jeg

Bådene ved Christiansmindebroen tjener to formål: De er mændenes mulighed for at dyrke deres egne interesser men skal også en gang imellem rumme familien. Her er John ved sin yndlingsbeskæftigelse: Fiskeri i Svendborgsund.

spørger Tommy om Irene nogle gange sejler båden fortæller han at det gør han altid: "Det har jeg det bedst med", som han siger. Irene kører formentlig til daglig familiens bil, men hun sejler ikke familiens båd.

Familien ombord

Samtidig med at båden på flere måder er mandens og bådliv er præget af typiske mandeinteresser og –kompetencer, så er en af de vigtigste funktioner af bådene beliggende ved Christiansmindebroen tillige at være ramme om fritids-familieliv.

- Sejladsen er dels et mandeunivers, dels spiller den en rolle for familielivet
- Tiden ombord kan indgå som rekreation for karrieremennesker
- Sejladsen kan være selve målet med arbejdet – det gode liv efter arbejde
- Hensynet til familien har afgørende indflydelse på valg af bådtyper

Re-kreation på vandet

En god fritid er for nogle af sejlerne ved broen at lade livet på skibet være et tidsrum og et fysisk rum renset for "arbejde" og tilbragt sammen med kernefamilien. Et godt eksempel er den selvstændige Lars, der har en komfortabel motorbåd, som indeholder de fleste funktioner, som et almindeligt sommerhus ville gøre. Lars fortæller at han som selvstændig har meget lange arbejdsdage (arbejder mellem 50 og 60 timer om ugen) som er udmattende og ikke levner meget tid til at beskæftige sig med familien. Derfor tjener livet på båden to formål: At fritiden giver en følelse af frihed ("Det der hedder frihed – det er herude") og at familien bliver genopbygget efter, gennem en streng uge med lange arbejdsdage, at de familiære relationer har været forsømt. Lars er opvokset i Østre Bydel hvor han stadig bor og han har fisket meget som barn og ung. Men skibet bruges ikke til fiskeri. Det primære er at være sammen med familien og til dels en lille flok venner han har kendt gennem mange år og som tilfældigvis også har båd.

"Når vi er ude, så får vi ordnet det vi skal have ordnet. Jamen hvis du har en 13 – 14 timers arbejdsdag, og så om aftenen.. så er batterierne tomme, ikke. Derude (på vandet), der får vi snakket om alle de ting vi ikke får snakket om til hverdag"

Han kører eller cykler ned til båden "så tit som muligt", hvilket i realiteten, foruden sommerferieugerne, vil sige de fleste weekender (når vejret tillader det). Han har to mobiltelefoner. Den ene er en arbejdstelefon som elever og kolleger kender nummeret på. Den anden er en telefon som repræsenterer "privatsfæren". Privattelefonen kender kun familie og de nærmeste venner nummeret på. Lars tager aldrig sin arbejdsmobiltelefon med ned til skibet:

"Jeg har heller aldrig min telefon med. I weekenden, hvis jeg arbejder lørdag, så lægger jeg den lørdag middag når jeg kommer hjem, eller også lægger jeg den fredag aften. Og så kan den sådan set ligge og passe sig selv til jeg kommer hjem søndag aften. Det er den eneste måde. For ellers er du på vagt over den telefon hele tiden"

Den private mobiltelefon har han altid med i tilfælde af en nødsituation.

Lars og familien har, i og via, livet ombord på skibet, skabt et "rum" - et tidsrum, fysisk- og socialt rum, renset for de forpligtelser arbejdet giver - og fyldt det med samvær med familien (og vennerne) og med en fornemmelse af frihed, forstået som antitesen til familiens hverdag som er travl og helt domineret af hans selvstændige virksomhed, hendes arbejde og den travlhed det indebærer. Nærmest som et ritual lægger Lars arbejdsmobilen i hjemmet på Øksensbjergvej inden turen går ned til skibet ved Christiansmindebroen. Med den handling markerer han rituelt et skel mellem den travle hverdag og "friheden" ombord på motorbåden.

Lars bruger blandt andet formuleringen om livet på båden: "der hvor vi får koblet fra". Han siger også, at tiden ombord er der hvor de "lader op".

Sprogbruget antyder, at betydningen af at være på båden ikke kun er, at den er en modsætning til en travl hverdag, men at den faktisk er forudsætningen for den travle hverdag: Det er her Lars og hans familie oplader batterierne så de kan holde til endnu en travl uge. Fritiden ombord på båden er en forudsætning for hverdagen, den er hverdagens fundament. Det er jo ikke fordi Lars og hans familie er trætte af deres hverdag. Karrieren er ønsketilværelsen og for at kunne fortsætte den har familien været nødt til at indrette fritiden så kroppen og sjælen, familierelationerne og relationerne til vennerne genskabes i weekenderne og ferierne – alle dele eksistensbetingelser for et hårdt karriereliv genskabes her.

Familien tager ikke ud og sejler, hvis det er dårligt vejr. At ligge og "banke i vandet" i en motorbåd i hårdt vejr giver ikke de rigtige rammer for det, som er målet med sejladsen, ligesom familien heller ikke gider tage ud i regnvejr. Havet og naturen skal vise sig fra sin milde side for at opfylde formålet, ellers kan Lars og familien ikke opnå den fornemmelse af "at alting bliver nulstillet", som Lars udtrykker sig, og som er den egentlige grund til at sejle ud. Hvis vejret ikke er til det, finder familien andre steder de kan "lade op".

Fordi formålet med sejladsen og skibet egentlig er noget sjæleligt og socialt har det heller ikke den store betydning, hvor der sejles hen. De kan godt lide at sejle rundt i det sydfynske øhav, og overnatter jævnligt i havnene rundt omkring. Der hører en lille skibshund med til familien – en snautzer – som har brug for at komme i land engang imellem, så målet for deres ture er ofte en havn eller en bro i det sydfynske. Men at udforske nye steder og opleve nye omgivelser er ikke det primære for familien Klinggaard. Derimod har de et "favoritsted" de tager hen, nemlig en bro ved Thurøbunds sydside. Lars er ikke meget for at fortælle hvor det er, da han er bange for, at jeg vil sprede rygter til andre sejlere, som så vil opdage dette sted. Stedet i Thurøbund er noget af det nærmeste, man kommer paradiset, hvis man spørger Lars og Henriette. Her har de fundet et, for dem, perfekt sted, hvor de mødes med deres sejlede venner. De lægger

til ved broen, binder bådene sammen, spiser og snakker og børnene løber i land. Et stykke bøgeskov går helt ned til vandet her og i træerne er opsat tove, børnene kan svinge sig i.

Som sagt betyder det ikke, at det indhold de enkelte sejlere tillægger tiden i båden og på vandet, er det samme. For nogle, som Lars, bærer sejladsen præg af at være et personligt, eller familiemæssigt, projekt. Selv om det er ren afslapning rummer afslapningen en målrettethed, udtrykt ved tydeligt artikulerede krav til, hvordan tilstanden af frihed og afkobling opnås. Weekenderne og ferierne ombord skal bringe Lars og familien fra en sinds-mæssig (såvel som kropslig og social) tilstand af udmattethed og afsavn til en genoprettet tilstand af afslapning, fornyet energi og reablerede familie- og vennebånd. En proces hvor man personligt og socialt udvikler sig, eller rekreerer sig i ordets egentlige betydning: gen-skaber sig. Og fritidssejladsen kan på den måde ses som et middel til at opretholde en travl hverdag.

Det er arbejdet værd: Mandeture og familieture

Nogle sejlere taler ikke så meget om at tiden i båden skal "genoplade" dem. De fortæller bare om, at de kan gå på deres arbejdsplads og længes efter at få fri, så de kan komme ned i båden, enten alene, med kammerater eller med familien.

Tommy tager ofte ud i båden alene, eller sammen med mandlige venner. Så går turen til steder, hvor han ved, der er fisk at fange. Tommy har fisket fra barnsben, blandt andet fra Rantzau-minde Campingplads hvor han og Irene ofte sejlede ud med en gammel fisker, som Tommy lærte meget af. Søkortene ombord bliver mest brugt til at finde de steder, hvor der kan fiskes hornfisk. Tommy ved at fisk finder man på "skrænterne" – altså der hvor højdekurverne ligger tæt på søkortet.

Kort før interviewet var Tommy og en kammerat taget af sted kl. halv seks en morgen. De sejlede mod Elsehoved og prøvede at fange fisk på vejen derop. Herefter gik turen til Lundeberg og så tværs over vandet til Lohals. På

hjemvejen var de inde ved Thurø Rev og så gik turen tilbage til Christiansminde, hvor de var ved halv firetiden om eftermiddagen. De var ikke i land nogle steder, men havde madpakker og øl med. Når Tommy tager ud sammen med sine venner er det for at "være sammen med dem og at fiske, drikke øl og snakke". Tommy kan ikke lide at spise fisk. Fangsten fordeles til familie, venner og bekendte. Alligevel er det fiskeri han primært sætter pris på, når han er ude at sejle uden Irene.

Når Irene er med Tommy ude at sejle foregår det på en anden måde. Så er der knap så meget fiskeri. I stille vejr kan Irene ikke så godt klare, når båden ligger helt stille fordi Tommy skal fiske. Hun har haft meningitis og sygdommen har givet hende en jævnlige tilbagevendende hovedpine, som letter når de sejler af sted og det lufter lidt. Irene får som regel lov at bestemme, når hun er med ude at sejle. I modsætning til, når Tommy er sig selv eller sammen med sine venner, får turene ofte et mål når Irene sætter kursen. Hun kan godt lide at de sejler til en havn, eller lægger til ved en bro, og forlader båden. For nylig tog de Irenes veninde og dennes søn med til Rudkøbing og gik op og købte en is. Indimellem kan Irene også finde på at de spiser på en restaurant, hvor de kommer hen. Hun sætter i øvrigt pris på at sejle langs kysten og kigge på folks flotte huse og store haver ned mod vandet.

De fleste sejlere beretter om at de tager ud at sejle (eller sætter sig blot ned i deres båd) for at "slappe af" og nyde naturen. Der er dog alligevel betydelige forskelle mellem, hvad det egentlig betyder for de enkelte sejlere, forskelle som afslører sig blandt andet i de formuleringer og betegnelser sejlerne bruger.

Lars betragter ikke arbejdstiden primært som et middel til at skaffe den løn, som skal bruges i fritiden. Han lever for sit arbejde og man kan bedst forstå betydningen af Lars og familiens sejlads som et redskab i form af en mental og social ophelingsproces. Tommy og Irene tænker ikke tiden på vandet helt på samme måde. Her er sejladsen noget de går og glæder sig

til – fritiden ombord er den gode tid som lønnen fra arbejdet gør det muligt at have. Som en sejler siger:

(på arbejdspladsen) "så ser man bare frem til at det bliver weekend, eller en god aften".

Af hensyn til familien

Som det fremgår tjener bådene mere end ét formål. De fleste af de interviewede mænd tager jævnlige ud at sejle alene. De fortæller samstemmende, at det har været afgørende, at den båd, de købte, kunne sejles af dem alene. Når manden er ude at sejle alene, er formålet et andet, end når familien er med. Men det er fremgået af samtlige interviews, at båden også skal kunne fungere som en ramme om samvær med familien.

Johns fortælling om hvorfor han valgte netop Fjordmotorbåden MONI viser det dobbelte formål. John fisker, ligesom Tommy. Alene eller sammen med venner. Han er opvokset i Svendborgs Østlige bydel og fiskede meget fra kysten som barn. Han har også, som barn og ung, sejlet i joller fra Christiansminde, så han kender Svendborgssund godt. Når han sejler alene har han altid fiskestangen med, men det hænder at han sejler ind i Svendborg Havn for at kigge lidt. Fiskeriet er dog det primære. Turen går som regel vestud af sundet men John har endnu ikke fundet de bedste steder at fiske. Der er ikke fisk nok de steder han fisker. Torsk og ørreder er det han fisker mest, men han foretrækker dog at spise rødspætter. Torskene findes kun i sundet i måneder der ikke er "r" i, "de varme måneder" som han forklarer, ellers skal man længere ud på dybt vand. Købet af MONI er således en fortsættelse af en tradition for John – en fritidsinteresse i fiskeri på Svendborgssund.

En række forhold tyder dog på, at det er overordentligt vigtigt for John, at han kan få sin kone Gitte med ud at sejle. De fik først båd for fem år siden fordi Gitte aldrig rigtig har brudt sig om at sejle. Bådtypen og størrelsen er købt efter nøje overvejelser, for John ved de må have en båd, han selv kan sejle, da det ikke er altid, han kan få Gitte med ud. Og John ønsker ikke

at bruge så mange penge, som det koster at købe og have en båd liggende ved Christiansmindebroen, på en båd han ikke kan sejle selv, når nu Gitte ikke vil ret meget med ud at sejle. Derfor passer MONI perfekt. For den kan han manøvrere selv: Christiansmindebroen kan være svær at komme ud fra på grund af strømmen. Men John har valgt samme løsning som flere andre mænd ved Christiansmindebroen, som jævnligt sejler ud alene: De fixerer skibets forende, idet de sejler fra broen eller lægger til, så det ikke støder ind i naboskibene. Det foregår ved hjælp af et par karabinhager, der glider langs tovene ved siden og som er forbundet med skibets forende via en line. Herved kan han sidde alene i cockpittet og lægge fra og til. En enkelt har permanent monteret fendere for på skibet, så han ikke gør skader på andre skibe ved sammenstød. Sådan finder mænd ud af små løsninger, der gør det muligt for dem at komme på vandet alene.

John indretter turen efter Gittes ønsker, når de er af sted sammen. Ligesom i Tommy og Irenes tilfælde står den så ikke primært på fiskeri, men på sejlture til for eksempel Drejød, Skarød, rundt om Thurød og Thurød Bund. Sammen med venner fra Vindeby, der også har båd, sejler de tit til deres "yndlingssted" – Bækhave ved Tåsinge, hvor de ankrer op, bader, spiser og drikker vin og øl. For nylig drog de helt til Ærøskøbing, men turen var hård på grund af blæst, og da de havde besøgt byen tog Gitte færgen hjem. Sidste år lagde de sig ind i Rudkøbing Havn under festivalen fordi deres to døtre var festivalgæster. Mellem koncerterne kom døtrene så og besøgte dem i båden og fik lidt at spise. Moni er opkaldt efter datteren. Det er hendes øgenavn.

Efter at Gitte i fem år har sejlet med på nogle ture har hun fået mod på at prøve at overnatte ombord. Derfor overvejer John at købe en større båd, hvor der er mulighed for at lave mad og for at gå på toilettet. En LM 24, som vennerne fra Vindeby har, er inde i overvejelserne. Johns valg af båd har altså været afgjort af hensyn til sin kone Gitte, som han gerne vil have med ud og sejle.

Benny, Flemming og Erik har alle en sejlbåd liggende ved Christiansmindebroen. De kender ikke hinanden, men har det tilfælles at de har børn fra et tidligere ægteskab, og at deres delbørn spiller en rolle for, hvilken båd de ejer, eller gerne ville eje, og hvordan de bruger den.

Bennys skib er en 31 fods svensk sejlbåd fra 1971. Men det er ikke afgørende, at det er en sejlbåd. Det har været vigtigere, at den havde det, der skulle til, for at fungere som "sommerhus" for Benny og hans 10 årige søn: Gode sovefaciliteter, køkken og toilet. Benny har installeret oliefyr så de ikke fryser og så de kan få sengetøjet ordentligt tørt når der er fugtighed i vejret. Benny ræsonnerede sådan, at ældre sejlbåde var betydeligt billigere end tilsvarende motorbåde, der skulle opfylde samme krav til den komfort han vil have til sig selv og sin søn i de tre uger, samt weekends, de sejler hvert år.



Flemming ligger nabo til Benny. Han har to piger på 4 og 7 hver anden weekend og i ferier. De "elsker" at være med ham nede i sejlbåden, en Albin Vega sejlbåd på 27 fod. Men han er alene om at sejle båden og tør ikke sejle ud med døtrene, fordi motoren i Vega'en er gammel og svag og det er derfor meget svært at komme ud fra broen uden risiko for farlige situationer. Altså hygger han sig med døtrene i skibet, mens det bliver liggende ved broen, og døtrene er ligeglade. Albin Vega'en har han, fordi han altid har sejlet. Han er vokset op i Kerteminde med forældre, der havde sejlbåd. Han

Da Benny skulle købe båd var det vigtigste, at den havde det, der skulle til, for at han og sønnen kunne tilbringe ferier og weekends i den. Valget faldt på en ældre sejlbåd, som var billigere end at købe en motorbåd med samme rummelighed.

begyndte selv med optimistsejlads og senere var han gæst på forskellige kapsejladser. Flemming er en dreven sejlskibssejler. Han elsker det sportslige element – for eksempel natsejlads, hvor man ikke kan se land og må forlade sig på sin navigation og sin sunde fornuft. Blandt andet har han sejlet med ombord på Troels Kløvedals Nordkaperen. Det var derfor helt naturligt Flemming skulle bo ved vandet og have et skib som voksen, og også en selvfølge at valget faldt på et skib med sejl. Hans døtre har dog midlertidigt fået ham til at overveje at købe en båd med en motor der kan klare at få skibet ud fra, og ind til, Christiansmindebroen trods strømforholdene. Selvom Flemmings store interesse er sejlads med sejlskib overvejer han, mens døtrene er børn, at udskifte Vega'en med en motorbåd eller en kombineret motor og sejlbåd.

Eriks smakkeligende Meginjolle lever ikke op til hans 14-årige søns forventninger til en ordentlig båd. Sønnen vil hellere sejle speedbåd, men Erik kunne ikke drømme om at købe en speedbåd. Erik beklager at han ikke har mere tid til at sejle i sin jolle og har overvejet at sælge den. Hus og have og børn tager for meget tid. Der er måske en sammenhæng mellem sønnens manglende lyst til at sejle i jollen og Eriks overvejelser om at sælge. Måske ville Erik komme mere ud og sejle hvis han kunne lokke sin søn med. Han nævner i hvert fald forhåbningsfuldt, at da han luftede ideen om at sælge Meginjollen, virkede sønnen trods alt skuffet.

Erik og Meginjollen Snekkja: En båd hvis betydning er, at den repræsenterer noget historisk.



En tilværelse med børn, der kommer i weekender og ferier, er en efterhånden ret almindelig familief orm, og

hvad man foretager sig i de weekender og ferier betyder noget for fædreneres relationer til deres børn, som de ikke bor sammen med til hverdag. Ved Christiansmindebroen er der (mindst) tre weekendfædre som bruger båden (eller ville ønske de kunne bruge båden) sammen med deres delebørn. Og det ses, at disse delebørn faktisk har en nøglebetydning for mændenes valg af båd.

Fritidssejlads er formentlig ikke den eneste fritidsaktivitet hvor familiesamvær spiller en nøglerolle. At mændene ved Christiansmindebroen i en vis udstrækning ønsker at sejladsen skal være sammen med familien understreger bare hvor vigtigt det er at forstå at ikke-erhvervsmæssig sejlads i nutiden er fritidssejlads: Samvær med familien foregår oftest i fritiden. Indholdet i det samvær – de idealer der findes for samværet, er forskelligt fra familie til familie og kan netop forstås i forhold til de enkeltes arbejdsliv. Generelt tjener båden ved Christiansmindebroen to formål: På den ene side repræsenterer de et univers som er mandens alene. Sejladsen er mandens domæne, præget af hans interesser og kompetencer. Men sejladsen er også en ramme om familieliv. Et skib kan bruges til begge dele ved at manden nogle gange selv sejler og andre gange sejler sammen med familien og ved at der er en klar arbejdsdeling mellem manden og kvinden ombord, hvor han sejler og hun sejler med.

En rigtig båd

Ved Christiansmindebroen ligger meget forskellige både: Joller, små og store motorsejlere og små og mellemstore sejlåde. Sejlerne har alle en opfattelse af hvad en "ordentlig" eller "rigtig" båd er. Fritidsskibe er, såvel som andre materielle ting vi omgiver os med, signaler til omverdenen om hvem vi er, ligesom de også har en funktion i vores liv.

Bådene og måderne de bruges på, er således blandt andet udtryk for sejlernes smag – sejlernes opfattelser af hvad der er pænt, rigtigt og ordentligt. Smagsanalysens mester, den franske sociolog Pierre Bourdieu, siger, at vi adskiller os fra hinanden ("distingve-

rer os”) via vores forskelligheder. Det er via forskellighederne vi finder ud af, hvilke grupper vi tilhører og hermed samtidig hvilke grupper vi adskiller os fra.

- Bådene og sejladsen har kommunikationsværdi og fortæller om, hvem sejlerne er.
- Bådene er udtryk for, hvad sejlerne synes er god smag.
- Sejlerne har forskellige opfattelser af hvad ”en rigtig båd” og ”rigtig sejlads” er.
- Afsmag for motorlyd samt mestring af sejlads ved sejl er vigtige brikker i dannelsesidealet blandt sejlbådsfolk.
- Sejlbådsejere kan være ”skabsmotorbådsejere”

Endvidere siger Bourdieu, at der er en sammenhæng mellem den smag vi har og vores økonomiske og sociale placering i samfundet. På den måde er smag ikke bare noget tilfældigt eller individuelt, men udtrykker, hvor vi befinder os i samfundshierarkiet. Vores præferencer er, mener han, skabt, og skabes kontinuerligt, i vores oplevelse af, hvad vi ikke bryder os om. Hvad vi opfatter som god smag er skabt via vores afsmag for andres smag. Vores smag udtrykker i yderste instans en slags klassekamp.

At anskue bådene og deres brugere som sejlede identitetsmarkører og den maritime fritidssejlads som en symbolsk slagmark i samfundsgruppernes indbyrdes kamp er et fantastisk spændende forskningsfelt og de 13 interviewede fritidssejlere løfter kun lige fligen af et empirisk omfattende og overordentligt komplekst emne.

Sejl eller motor

For flere af sejlerne er der stor forskel på sejlads med sejl og sejlads med motor. Forskelle der ikke kun er tilfældige præferencer, men spørgsmål om kulturel identitet og signalværdier til omverdenen. Det ytrer sig ved at sejl-skibsbrugere ofte ikke kunne drømme om at købe en motorbåd og vice versa. Indimellem viser skellet sig ligefrem som en territorial strid, når sej-

lerne skal deles om den til tider smalle sejlrende gennem Svendborg Sund. Søfartsregler påbyder motordrevne både at vige for sejlbærende. Det finder motorsejlerne generelt rimeligt. Men en motorsejler oplever at nogle sejlbådssejlere anser det for naturligt at motorbåde også viger for sejlbåde, der går for motor, og her slipper den interviewede sejlers tolerance op – det synes han er en urimelig magtdemonstration.

Nogle af de interviewede er af den klare opfattelse, at der er forskel mellem den slags mennesker, der sejler i sejlbåd og dem, der sejler i motorbåd. Ib, der tidligere boede i Nordsjælland, og havde familiens sejlbåd liggende i Rungsted havn, siger, at sejlbådsfolk har noget tilfælles. Det oplevede han i Rungsted:

”Vi snakkede anderledes sammen. Men det er jo også...vi havde jo noget vi kunne snakke om: ”Hvor stort er dit forsejl?” De kunne de andre jo ikke. De kunne så tale om: ”Hvor stor er din motor?”. Nej, men altså, der var forskel. Jeg kan ikke præcisere det.”

Adspurgt om han tror der er forskel på hvad motorbådssejlere og sejlbådssejlere nyder ved det at sejle, svarer han:

”Ja, det kan man se her, når de kommer drønende i deres motorbåde. Men Kirsten hun sagde altid, når vi sejlede til Ven: ”Slå motoren fra. Og så sivede vi bare, Så sad hun ved rorpinden og nød det, ikke”

Kulturel betydning af motorlyd

Skellet kommer til udtryk på flere måder. En del sejl-skibsbrugere er vilde med fraværet af motorlyd. De beskriver stilheden som for eks herover at båden ”siver”. Meginjolleereren mener, han kommer tættere på naturen ved at sejle med sejl: ”Det der med at skulle finde ud af hvad vej vinden blæser, ikke. Og så den stilhed. Altså, man er fri for den motorlarm.”

De sejlerne der har beskrevet fornøjelsen ved at tage kampen op med naturens kræfter har været sejlbådsfolk. Motorbådssejlerne har ikke på samme

måde sat pris på strabadser, tilfældighedernes råden og hårdt vejr. De tager ikke gerne ud når det blæser for meget. Det er efter sigende ikke en behagelig oplevelse at "ligge og rulle rundt i et yogurtbæger", eller "banke hårdt i søen".

Sejleres beskrivelser af deres modvilje mod motorlyd viser hvordan lyde fortolkes kulturelt og socialt. Det er jo ikke lyden i sig selv, men de konnotationer motorlyd giver nogle sejlere, der er afgørende for hvad lyden betyder for den enkelte sejler.

Morten, der til daglig er skipper på en slæbebåd siger:

"Motorbåde det interesserer mig overhovedet ikke. Det har det aldrig gjort. Jeg kan godt lide det der med at komme ud på vandet og sætte sejl. Og så kun sejle med vinden. Det er jeg stadigvæk fascineret af. Selvom jeg har gjort det i mange år. Jeg synes stadigvæk det er fantastisk det der. Nej Det der med at sejle rundt i den larm. Det synes jeg... det gør jeg nok til daglig. Det er 100% afslapning for mig, det der med at komme ud for sejl."

Hvor motorlyd for de herover skildrede sejlskibsentusiaster er noget uønskværdigt og forstyrrende tænker motorbådsfolk generelt ikke på motorlyd, som noget negativt. Tommy og Irene har for eksempel døbt deres lille snekke "Svendborgs Tøffe", et navn, som de siger, hentyder til bådens lyd, som de godt kan lide. Lyd af en skibsmotor og fravær af samme er et kernesymbol i nogle af de kulturelle skel, der findes mellem fritidssejlere i dag.

Sanselig sejlbådssejlad

En del af de interviewede sejlere opfatter altså, at sejlads med satte sejl og uden motorhjælp er rigtig sejlads. At starte motoren beskrives af flere sejlere som forbundet med en fornemmelse af at snyde. En af sejlerne, Svend, har det som princip at han ikke vil starte motoren, med mindre han befinder sig i en helt ekstraordinær situation som for eksempel noget meget vigtigt han skal hjem til eller en farlig situation på havet. Han har en stående aftale

med sin kone om at hun, når han er ude at sejle, ikke kan regne med ham til spisetiderne, for hjemkomsttidspunktet afhænger af vinden. Svend, der har en International Folkebåd liggende ved broen, driver princippet så vidt at han simpelthen ikke sejler ud med mindre strømmen gør det muligt at komme fri af pælene uden motor. Strømmen i Svendborg Sund vender hver 6. time og Svend ved ca. hvornår den har den rigtige retning så han ikke tager forgæves ned for at sejle (dvs. er tvunget til at bruge motor). Min første interviewaftale med ham blev aflyst, fordi han på vej hjem fra Strynø løb ind i vindstille vejr og ikke kunne overholde sin aftale om at mødes med mig kl. 18 ved broen. Indimellem kan han ligge med sit skib få meter fra sin bådplads i timevis, fordi vinden ikke er stærk nok til at sejle skibet helt ind til broen.

Betydningen af at sejle udelukkende med sejl er en nøgle til at forstå nogle vigtige skel og forskelle mellem fritidssejlere. Den er som beskrevet en markering af hvem man er, altså hvilken social og kulturel identitet man gerne vil signalere til omgivelserne, den er altså et udtryk. Men den er også et indhold: Hvilke værdier er det sejlerne sætter pris på, når de sejler: Foruden at sejlene giver sejlerne en følelse af harmoni med naturen har de også en sportslig betydning. Om end det er begrænset hvor strabadserende det er at ligge stille og vente på vinden, så viser en sådan sejleradfærd alligevel noget centralt: Lysten til at lade naturen, kaos'et og tilfældighederne udfordre sine sejlerevner. Lysten til at være i naturens vold. Flemming beskriver, at det bedste han ved er natsejlads hvor sejlerne er trætte, grænsende til udmatte, og man ikke har landkending på grund af mørket og derfor skal prøve at finde vej vha. sin "sunde fornuft og navigation", som han siger. Det er disse lyster og interesser, der driver den del af sejlads som er konkurrencebetonet – kapsejladsen, som er den rene form af denne sejlerinteresse.

Morten, der til daglig er skipper på en Svitzerslæbebåd, sejler ofte i sin Spækhugger i de uger, han ikke er på arbejde. Bådtypen er udvalgt efter omhyggelige overvejelser:

"...men for at komme tilbage til det der med, hvorfor jeg fik spækhuggeren: Det gik jo op for mig, at man for få penge kunne få en båd. Og så kendte jeg lidt den her bådtype for at være meget velsejlende."

Morten fortæller, at den især er kendt for at sejle godt, selvom der ikke er meget vind. Da han havde besluttet sig for at købe en spækhugger satte han en annonce på Spækhuggerklubens hjemmeside, en forening han havde meldt sig ind i, så snart han havde besluttet sig for hvilken bådtype, han ville købe. Anstrengelserne resulterede i købet af en ældre spækhugger for 50.000 kr.

Bådens sejlegenskaber er noget meget centralt for Morten. Sporten for ham er ikke at sejle stærkt i absolut forstand, men at få båden til at sejle så godt som muligt under forskellige omstændigheder. Det betyder at udnytte bådens sejlkapacitet optimalt. Emnet er tit oppe og vende blandt Morten og hans sejlervenner, som giver hinanden gode tip til, hvordan man kan finjustere sejladsen. For eksempel har Morten fået råd om at trække masten lidt bagud (ved at stramme nogle wirers), ikke sætte sejlene så stramt op og slække lidt på skøderne. Når rådene virker, kan han mærke forbedringen uden at se på loggen, fordi hans fornemmelse for båden er stærk, og det er en stor tilfredsstillelse for Morten. Betydningen af det sportslige element i sejskibssejlads er altså ikke altid efter devisen, jo stærkere det går, jo bedre. Spækhuggeren er ikke rar at sejle i alt for hårdt vejr. Når den lægger sig for meget ned pga. vinden er den ikke god at sejle i. Derfor sejler Morten helst ikke når vinden er for stærk. Målet for øvelsen er i højere grad, end blot fart, at perfektionere skibets bevægelse for sejl gennem vandet. Det er en æstetik, noget sanseligt.

Revitalisering af historien som æstetisk princip

Erik, som til daglig er lærer for psykisk handicappede børn, købte for et par år siden en såkaldt Meginjolle. Meginjollen er en lille glasfiberjolle med mast og sejl, konstrueret over samme læst som de gamle smakkejoller, men med

en fladere bund. Den flade bund betyder, at den kan sejle hurtigere. For Erik er det altafgørende at sejle for sejl men også at sejle i et skib som repræsenterer en historisk tradition i det sydfynske øhav.

"Man har jo altid ligget og fisket og sejlet rundt i sådan nogle som den her, her i området".

Sejlads i Meginjollen giver Erik en særlig betydning, når han ved at mennesker i århundreder har sejlet i både som hans. Han fortæller om bådens konstruktion, at konstruktøren, Per Brun, gennem et kendskab til vikingeskibsforskning havde fundet frem til, at når vikingerne byggede deres både med flad bund (med "megin") var det på grund af muligheden for at sejle hurtigt. Det er tilsyneladende ikke farten i sig selv, der har fået Erik til at vælge Meginjollen, men visheden om at benytte sig af samme teknik som de gamle vikinger. Selvom jollen er af glasfiber er det helt klart den historiske tradition, som sejladsen repræsenterer, der giver mening for Erik.

Sommerhus på vandet

Undersøgelsen har vist, at form og betydning ikke nødvendigvis hænger sammen. Benny ejer en sejlbad og han sætter også forsejlet når vinden er agter. Han kunne dog lige så godt have haft en motorbåd uden sejl. Det primære mål for Benny var ikke at få en sejlbad, men at købe et skib som han kunne tilbringe weekender og ferier i sammen med sønnen. Og da en ældre sejlbad var langt billigere at købe end en motorbåd med tilsvarende faciliteter, som hans nuværende skib har, faldt valget på en 31 fods sejlbad. Han har lagt ny motor i skibet, så han uden problemer kan komme ud fra Christiansmindebroen og i øvrigt kan sejle overalt, uden at være afhængig af vinden. Bennys skib er et sejrende sommerhus, som han og sønnen besøger byer og havne omkring Fyn og langs den østjyske kyst i.

En rigtig båd er altså for nogle sejlere en båd med sejl. Men det er ikke hvorvidt den har mast og sejl der er afgørende. Indenfor kategorien af sejlåde skelner nogle sejlere hårfint mellem, hvad der her er en rigtig sejlbad: Da

Spækhuggerens ejer Morten bliver spurgt, om der findes en sejlbåd, han ikke kunne tænke sig at eje, kommer der et klart svar: Morten ville aldrig købe en sejlbåd af typen Bavaria, som efter hans mening er "en kummefryser på vand". Her hentyder han til skibets rummelighed, der er konstrueret efter principper han går meget imod. "Man har taget al den plads, der skal bruges nede i båden (båden er meget rummelig indvendig og har meget udstyr) og så har man tegnet et skrog udenom" Morten synes, de kriterier for hvordan man tegner og designer sejlskibe er en forringelse i forhold til tidligere tider, hvor bådkonstruktørerne regnede på hvilken form skroget skulle have for at kunne sejle bedst muligt. Han medgiver at mange synes Bavariaen er utroligt lækker indeni, men efter hans mening er Bavariaen et sommerhus forklædt som skib. At udstyre et sejlskib så luxuriøst som man har gjort med Bavariaen, er i vid udstrækning uforeneligt med gode sejlegenskaber, ifølge Morten, som opfatter det som aldeles overflødigt at have for eksempel badmulighed ombord. Et sådant skib irriterer Morten. Det lever slet ikke op til hans smag og han har svært ved at forestille sig, at han ville kunne lide at se på det:

"Svendborgs Tøffe": Det sydfynske øhav vrimler med mindre motorbåde som "Tøffe". Undersøgelser af deres betydning mangler, da den hidtidige forskning primært har interesseret sig for samfundselitens lystfartøjer.

"Jeg synes man skal blive i godt humør af at se på sin båd".

Det er ikke lige meget, hvordan man sejler, og i hvad. Man kan ifølge Morten ikke få det samspil mellem skipperen, skibet, vandet og vinden i en hvilken som helst båd. Han vil i hvert fald ikke kunne nyde sejladser på samme måde i en motorbåd eller sejlbåde der er forkeret konstruerede, som Bavariaen.



Form eller Funktion

Blandt bådejerne ved Christiansmindebroen er der ret stor forskel på, om båden primært skal være noget funktionelt eller om ens båd også fungerer som et signal til omgivelserne om, hvem man er og hvem man gerne vil opfattes som.

- Nogle sejlere er meget kvalitetsbevidste i deres valg af båd.
- Andre sejlere kan nøjes med en praktisk båd.

Mådehold

Et af de skibe der er indgået i undersøgelsen er den tidligere nævnte ældre glasfibermotorsejler fra 1971 på 21 fod ved navn "Svendborgs Tøffe" som ejes af Tommy og Irene. Tøffe blev købt for 30.000 kr. for fem år siden. Den er meget beskedent udstyret. Den har ikke andre "faciliteter" end en motor, et rat, en rovpind, et ekkolod, nogle søkort, to sovepladser foran med hynder, og herfra et forhæng ind til cockpittet. Desuden en bænk som man sidder på, når båden styres vha. rovpinden. Når båden sejles vha. rattet står man op. Midtbåds fylder en motorkasse godt op, men den kan bruges til siddeplads, når man er flere ude at sejle. Irene og Tommy har anskaffet fire små plasticskamlar til gæster. Båden har også cockpittelt, så man kan være i den i regnvejre og som lukkes til, når de forlader skibet. Hvis de sejlene skal på toilettet, kan de gå ud foran, trække forhænget for, og bruge en gul plasticspand, som kan fores med nogle komposterbare poser købt i Lidl

Tøffes ejere fortæller, at de købte båden, fordi så mange af deres bekendte og en søster og svoger havde båd. Og fordi de begge har sejlet som børn og unge fra Rantzausminde og Egense. Så da der blev plads i økonomien og sønnen var flyttet hjemmefra købte de en båd, for, "når man bor her, ikke, så skal man da ud på vandet", som de siger. Jeg spørger dem, om der i den sejlene omgangskreds kan gå konkurrence i den mht. hvem, der har den flotteste eller bedste båd, og her til svarer de på det kraftigste, at det gør der ikke.

Tøffes ejere har valgt Tøffe fordi den for dem på upåklagelig vis opfylder funktionen som båd man kan fiske fra, slappe af i og sammen med familie og venner sejle rundt i øhavet med. En rigtig båd er for dem en båd med den rette funktion, hverken mere eller mindre. I disse bådejeres omgangskreds giver det ikke mening at konkurrere indbyrdes om at have den største eller flotteste eller dyreste båd. Funktionen er langt vigtigere end formen. Man kan få fornemmelsen af, at det nærmest vil være pinligt, hvis man blandt denne slags bådejere, begynder at prale med sin båd.

Tøffe er en meget ren og ordentlig båd. Irene har selv syet et ophæng til søkortene, så de ikke ligger og flyder og hun har sørget for at de fik lavet en større åbning ud til forenden så der blev bedre udluftning. De har også købt en lille ekstra hynde, der kiler sig ind mellem forkøjerne.

Båden er eksempel på den lille mådeholdne, funktionelle motorbåd, som for dens ejere er en rigtig båd. Faktisk vil parret gerne have en lidt større motorbåd, men af samme slags. En tilsvarende båd, som er 24-25 fod i stedet for de 21 vil have den fordel, at når Tommy nu sejler vha. rattet, skal han bukke sig en anelse og det er anstrengende. Han ville gerne have en båd, hvor han kunne stå oprejst og styre. Men da de oftest sejler i godt vejr og Tommy derfor som regel sidder agter ved rotpinden, er det i virkeligheden et mindre problem og er måske derfor endnu ikke blevet til noget. Tankerne om at få en større båd har intet at gøre med "distinktion" i form af bevidste signaler til omgivelserne om, at nu har man fået råd til en større båd. Det skyldes udelukkende at en større båd vil have en bedre sejl-funktion. Et spørgsmål om hvilken båd de kunne tænke sig at købe, hvis de vandt en million i lotto, afføder lang tavshed og intet rigtigt svar. Tommy og Irene har svært ved at forestille sig at bruge mange penge på en båd, som kun er til fritidsbrug.

Tommy og Irenes bådsmag er præget af et ønske om at have en båd, der er funktionel, som ikke er for prangende og som ikke har kostet for mange penge. Deres smag er ikke et ønske

om bevidst at markere sig i forhold til andre samfundslag og gennem deres forbrug signalere socialt og økonomisk overskud.

Kvalitetsbevidsthed

En af de større motorbåde ved Christiansmindebroen er en såkaldt cruiser - en "Stingray". Den beskrives af ejeren Lars selv som "tupperware" og "yogurtbæger". Lars viser hvordan den gennemført er fremstillet i plastic og glasfiber og der findes ingen træabte-ring på den. Han og familien er meget glad for skibet, primært fordi den er praktisk og kan rigges meget hurtigt til, så familien kan sejle af sted. Han drømmer alligevel om en anden båd. På en måde synes han Stingray'en mangler stil og har derfor kig på en Coronet, som han beskriver som "dansk kulturhistorie indenfor motorbåde". Han pønser på en gammel Coronet fra sidst i 1970'erne. I dem er alt lavet i træ:

"Der har simpelthen gået en snedker og passet det hele sammen og skruet det til".

Der findes dels "gamle" Coronetter, dels nye der, ifølge Lars, fremstillet på TUCO værftet i Faaborg. Han foretrækker dog den gamle model, da de nye i for høj grad ser "dystre, mørkegrå og arrige ud - de ser sådan lidt onde ud, ligesom en japansk racermotorcykel". En Coronet er betydelig dyrere end de ca. 240 tusinde kroner Stingray'en har kostet, så endnu springer Lars ikke ud i det. Han har dog meldt sig ind i en Coronet ejerklub og modtager her nyheder og viden om Coronetter.

Lars har en klar fornemmelse af, at der er kvalitetsforskelle indenfor motorbådsverdenen. Et skib der er gennemført formstøbt i glasfiber, som hans egen Stingray, har ifølge Lars ikke samme kvalitet og betragtes ikke som så prestigefyldt at have som nordiske motorbådstyper. De er af en helt anden kaliber: Har ofte stof på sæderne og er fyldt med fint forarbejde trædetaljer indenbords. De håndværksmæssige færdigheder, der er lagt i båden rummer kulturhistorisk tradition, som Lars sætter pris på. Lars har sin egen køreskole og kører udelukkende BMW. En Coronet vil komme op på niveau

med en BMW, hvis man sammenligner motorbåde med biler, hvis man spørger Lars. Stingray'en svarer derimod, ifølge Lars, til en mindre Toyota.

At vide hvilke motorbåde, der er kvalitetsmotorbåde er et helt arbejde i sig selv. At kunne skelne mellem "tupperware" og "kvalitetsmotorbåde" kan anskues som led i dannelsesidealer indenfor motorbådssegmentet, svarende til de æstetiske principper, der indenfor sejlbådssegmentet var vigtige for dannelsen. Én form for dannelse er altså kundskaben at sejle med sejl, som tidligere beskrevet. En anden er viden om og fornemmelse for hvad der anses for kvalitet indenfor motorbådssegmentet. Begge er kompetencer, eller kulturel kapital, det er nødvendigt at have, eller tilegne sig, i spillet om "den rigtige båd" og "den rigtige måde at sejle på". Det er ikke alle sejlere der finder det vigtigt, eller kender betydningen af, at vide hvad der regnes for kvalitet eller ikke-kvalitet. Nogle bådere ønsker bare en praktisk båd at tilbringe tiden i sammen med familien og vennerne.

Når vandet er i blodet

Generelt for sejlerne ved broen er en opvækst med sejlads og/eller fiskeri. Når de har valgt sejlads som fritidsaktivitet hænger det sammen med den tryghed ved vandet som medie, det giver, at have sejlet som barn eller ung. Kun en enkelt sejler havde ikke sejlads "i blodet" men havde tilegnet sig viden om, og evner til at sejle, sit sejlskib på kurser om vinteren og endte med at tage et duelighedsbevis.

- Næsten alle interviewede sejlere havde sejlet som børn eller unge.
- Næsten alle interviewede sejlere havde fået deres sejlkompetencer som led i barndommens og ungdommens socialisering.
- Flere af de interviewede var professionelle søfolk, men kunne ikke bruge deres uddannelsesmæssige kompetencer i forbindelse med deres fritidssejlads, hvis indhold intet har at gøre med deres arbejdsliv.

Som tidligere nævnt forklarer flere sejlere, der er vokset op i Svendborg, at når de bor i Svendborg er det naturligt at have en båd. I flere tilfælde får de først båden, når det passer ind i deres liv, økonomisk og familiemæssigt. Men at de ville købe en båd på et tidspunkt har ligget som en latent handling. Således også for Kate der er fra Svendborg, bor på sin båd det halve år og har adresse i København. Hun kalder Svendborgsund for sit "barndomsfarvand". Kates far var bådebygger på Svendborg Skibsværft, alle hendes onkler var skibsbyggere eller maskinmestre, og de sejlede i deres fritid. Selv havde hun ikke sejlererfaring, inden hun for 17 år siden købte sin første båd men, som hun siger:

"Men jeg havde jo sejlet med min far. Vi er sådan en familie der nærmest kunne svømme før vi kunne gå. Det (professionerne som maskinmestre og bådebyggere) er jo altså noget med vand – så det har ligesom ligget i luften. Vi har sejlet altid. (...) Men jeg var gift med en mand der var landkrabbe. Så blev jeg alene, og så tænkte jeg, nu skal det bare være og så købte jeg det der skib".

Fritidssejladser er noget de interviewede mænd (og Kate) tildels er opdraget til, med en enkelt undtagelse. De fleste har sejlet eller fisket med deres fædre, brødre, slægtninge eller venner, og deres beretninger vidner også om, at de forsøger at videreføre fritidssejlertraditionen. Det er et stort ønske for flere af fædrene, at deres sønner gerne vil med ud at sejle. Og de er stolte når sønnerne begynder at udvise sejlerfærdigheder. Fritidssejlads fra Christiansmindebroen bygger altså i høj grad på kompetencer og interesser, der er gået i arv fra den tidligere generation. Og ikke mindst bygger sejladsen på en selvopfattelse som runden af en sejler- eller fiskertradition. At fortælle om ens fædrede sejler- eller fiskerophav er også en narrativ konstruktion af en identitet.

Fem af de tolv interviewede fastliggere ved broen arbejder, som eller har arbejdet, som søfolk eller i funktioner, der har relation til søfartserhverv. Interviews med disse viser, at fritidssejladser ikke har noget at gøre med deres professionelle forbindelse til søfart.

Det er ikke de samme kompetencer de bruger i deres job og i forbindelse med deres fritidsbåd. Og sejlad i båden ved Christiansmindebroen skal, i lighed med de andre sejlere, ofte gerne give mening ved at være en modpol til arbejdslivet. En skibsfører mener dog, at hans job har givet ham en større respekt for havet end han ellers ville have haft i sin fritidsbåd.

Knud har er uddannet skipper og har sejlet coasterfart i mere end fyrre år. Først som ansat, siden som ejer af sin egen coaster, der sejlede med varierede laster - blandt andet krudt. Knuds liv som skibsfører har ført ham rundt på hele kloden og i perioder var han væk hjemmefra i årevis. Tiltider havnede han i dramatiske situationer, som da hans coaster sank som følge af motorstop og overisning i Østersøen, mens mandskabet og han selv blev reddet af et tysk skib. I slutningen af 1990'erne bliver forholdene så dårlige for coastersejlad i Danmark at erhvervet nærmest forsvandt. Da stoppede Knud også, solgte sin coaster og gik på pension. Det første år efter pensioneringen gik med alle de opgaver i hjemmet, der havde været forsømt fordi han var så meget væk. Efter et år hjemme kom trangen til at "lave noget andet" og han køber en motorsejler – en Winga 25.

Wingaen sejler han dels alene, dels sammen med sin kone Hanne og deres venner. Deres yndlingsture går til havne i det sydfynske øhav. Wingaen stikker ikke ret dybt, så de kan gå ind i de helt små havne, hvilket er blandt yndlingsformålene med deres ture. Hjortø for eksempel. Her har de bekendte og så holder de rigtig meget af freden og roen på Hjortø.

Knud har et stort netværk som følge af et langt liv i Svendborgs søfartskreds. Når han sejler selv har han ofte et mål i form af nogle tidligere kolleger eller venner, han vil besøge. I en periode var det en god ven i Rudkøbing, der nu er død.

Man kunne have forestillet sig at når professionelle søfolk vælger at bruge også deres fritid på havet skyldtes det en trang til at gøre det samme i sin fritid som man gør professionelt. Det er imidlertid svært at argumentere for.

Indholdet i sømændenes fritidssejlad er nærmest tværtimod at nyde freden, slappe af, gå for sejl og hygge sig med vennerne – altså at gøre alt det mange mennesker bruger fritiden på og som netop er en modsætning til arbejdslivet.

Konklusion og perspektivering

Interviewene med de tolv sejlere ved Christiansmindebroen afslører nogle overordnede mønstre mht. hvad bådene bruges til: Bådene er fritidsbåde – sejladsen foregår i fritiden og bådene er ramme om sejlernes forskellige opfattelser af det gode fritidsliv. Familien er helt central i denne sammenhæng. Trods en gennemgående tendens til at båden er mandens domæne, er hensynet til at familien kan sejle med en gang imellem, faktisk afgørende for valget af båd. Bådene ved Christiansmindebroen skal således dels danne ramme om et rent mandeliv og dels om samvær med familien. Undersøgelsen viser mange eksempler på at bådlivets indhold gerne skal være en slags modsætning til arbejdslivet. Hvad modsætningen til arbejdslivet er, varierer, blandt andet efter hvordan man opfatter sit arbejde.

Sejladens og bådens betydning for de enkelte sejlere er forskellig. Meningen med at være fritidssejler er mangfoldige og ved Christiansmindebroen ses blot nogle af dem: Samtaler med bådejerne giver flere eksempler på at båden og sejladsen er med til at rekreere familierelationerne og relationerne til vennerne. Sejlturene er også et frirum, hvor hverdagens sociale forpligtelser og bånd lægges bag sig i det øjeblik, man sætter sig i båden. Bådene er desuden ramme om, og genstand for, en afsøgen af, hvor man befinder sig socialt, blandt andet gennem en mestring af de signaler man via sejladsen sender til omgivelserne. Endelig er det tydeligt at bådene indgår i en slags eksistentielt selvforståelsesarbejde som for eksempel en frigørelsesproces eller en søgen efter sine rødder, hvad enten det er de nære eller de fjernere historiske.

Fritidssejlad er overordentligt interessant set fra et museumssynspunkt

Det fremgår at selv med interviews af blot 12 lystsejlere aner man en del af et svendborgensisk samfund anno 2009. Fritidssejladsen spejler jo samfundet. På vandet findes et bredt udsnit af sociale og kulturelle grupperinger. At der er forskelle mellem sejlernes opfattelse af et godt fritidsliv på vandet er åbenbart. Det er også tydeligt, at der foruden at være forskel på, hvad sejlerne mener er en rigtig båd og en rigtig måde at sejle på også er mønstre i, hvem der omgås hvem. Spredt man den anskuelsesvinkel bredere ud over Svendborgs kyst eller endog ud over det sydfynske øhav vil der vise sig en "øhavets sociale geografi", der er lige så markant, som at byen har forskellige kvarterer med hver deres sociale og kulturelle profil.

Historisk set foregår der i 1900-tallet en gennemgribende forandring i "havskabet" som i første del af århundredet endnu var domineret af erhvervssejlads, men som uafvendeligt overgår til at være næsten ren fritids- og turistsejlads i slutningen af 1900-tallet. Den museale fortælling om den forandring har fokus på et bestemt segment af fritidssejladsen, nemlig den elitære sejlsportssejlads. De andre både og de andre sejlere er næsten upåagtede. Dem ved man intet om trods deres store omfang og betydning for de mennesker og familier som sejler i de mindre motorbåde, joller, pramme etc. etc. Denne lille undersøgelse viser perspektiverne i at gøre noget ud af at sætte fokus på den maritime fritid for almindelige mennesker.



Christiansmindebroen