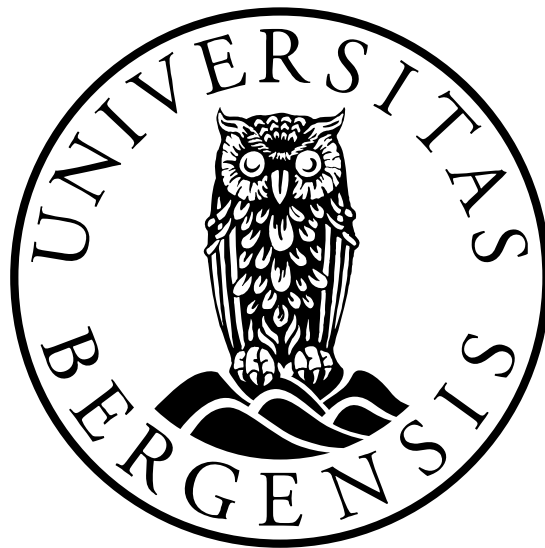


Langturseilere i marina

En studie om kommunikasjon, nettverk og makt i seilbåtmiljø i
Panama og Guatemala



Ole Ulvestad Myrvågnes

Masteroppgave, SANT350, høst 2020

Institutt for Sosialantropologi

Universitetet i Bergen

Forord

Jeg ønsker å takke alle som har hjulpet meg med denne oppgaven.

En stor takk til Eldar Bråten, min veileder, som har hjulpet meg gjennom denne prosessen. Takk for dine kommentarer og din konstruktive kritikk. Og ikke minst takk for at du har stått på for å få meg i mål med oppgaven.

Takk til de på instituttet som har bidratt gjennom denne prosessen, særlig Hilde. Og takk til mine medstudenter som har gjort at skriveperioden har vært en kjekk prosess preget av mye stress og frustrasjon, men også mye moro.

Jeg vil også rette en stor takk til begge mine foreldre, det er takket være dere har jeg endt opp med å gjøre dette, både fagdisiplin og tema. Oppgaven gjenspeiler dere godt.

Jeg vil til slutt takke mine informanter som har hjulpet meg på feltarbeidet. Både til dem som har åpnet hjemmene sine for meg, men også dem som har hjulpet meg med å skaffe informasjon, kontakter og lært meg så mye om seilbåtmiljøet. Takk til Christine og Stephan for alt dere lærte meg.

Og særlig takk til Barbara for alt du gjorde for meg og måten du har inspirert meg. Lykke til på din reise.

Contents

Kapittel 1: Innledning.....	7
Langturseilere.....	9
Panama for seilbåter	10
Min personlige erfaring med seiling.....	11
Kapittelutforming.....	13
Kapittel 2: Metode.....	14
Hvordan få ut informasjon om arbeidet mitt.....	16
Intervjuer, samtaler og etiske dilemma.....	17
Kjønn	17
Kapittel 3: Sosiale arenaer i marinaen	18
Bassenget og AquaFit.....	19
Hotellet og restauranten	22
Christian Fellowship	23
Baren og Happy-hour.....	24
Cruisers Palapa.....	27
Bussen til Colon	30
Bryggene.....	32
Oppsummering.....	32
Kapittel 4: Kommunikasjonsmedier i marinaen.....	33
Cruisers net	33
Vær	35
Line handling gjennom Panamakanalen.....	36
Annonsering av varer og tjenester	38
Avslutning av Cruisers Net.....	39
Hvorfor VHF er en ideell plattform for kommunikasjon.....	40
Andre kommunikasjonsmetoder	41
Oppsummering.....	42
Kapittel 5: Makt, kapital og nettverk.....	43
Makt, autoritet og legitimitet	44
Nettverk og sosial kapital.....	46
Hvordan man oppnår kapital og makt	48
Betingelser for makt	51
Distinksjonen	53
Oppsummering.....	56
Kapittel 6: Komparasjon: Guatemala.....	56

Sosiale aktiviteter, arrangement og roller	59
VHF og Cruisers Net	61
Kommunikasjon over Internett	66
Veldedighet og samfunnsengasjement	66
Paralleller og forskjeller fra Shelter Bay Marina	68
Oppsummering	70
Kapittel 7: Avslutning	71
Referanseliste	74

Kapittel 1: Innledning

Dette er en masteroppgave skrevet med den hensikt å kunne bidra til en utvidet forståelse av seilbåtmiljøet for langturseilere. Feltarbeidet jeg har gjort er i hovedsak fra Shelter Bay Marina i Panama fra januar til juni 2019, men også en periode i Guatemala i mai 2019 for å komparere mine funn fra Panama med hvordan seilbåtmiljøet i Rio Dulce er, hvilke likheter de deler og hvilke forskjeller som skiller seg ut.

Det meste av faglitteratur om langturseiling har stort fokus på individets opplevelse av seilingen, men også på fellesskapet for gruppen som seiler sammen. Jeg vil her i innledningen diskutere noe av det som har blitt produsert akademisk for å gi grunnlag for hva jeg mener jeg kan bidra med i en litt annen retning.

Først vil jeg vise til Jim Macbeth ved Murdoch University i Perth, som i lengre tid har vært sentral når det kommer til langturseiling allerede fra hans doktoravhandling innen sosiologi i 1985 «Ocean Cruising: A study of affirmative deviance». Macbeth blir stadig referert til innenfor faglitteratur innen seiling og langturseiling, og hans arbeid er grunnlaget for mange andre publikasjoners referanser rundt demografisk og sosioøkonomisk statistikk.

Carolin Lusby og Stephen Anderson, fra henholdsvis California State University og Barry University, har i sin artikkel «Ocean Cruising – a lifestyle process» (2010) intervjuet tjuufem langturseilere for å gå i dybden på hvordan langturseiling fungerer som alternativ livsstil. Lusby og Anderson har fokus på hva som motiverer dem til denne livsstilen, deres forhold til havmiljøet og det de kaller «flyt», følelsen av mestring og opplevelser i en altoppslukende tilstand.

Hanna Jansson, etnolog ved Stockhoms Universitet, har i sin artikkel «At the Times of Writing: Expectation and Experience in Cruising Sailors' Online Travelogues» (2020) tatt utgangspunkt i historiefortelling og deling av opplevelser fra langturseiling og hvordan det gjøres mer eller mindre i sanntid gjennom sosiale medier. Hun viser til hvordan historiefortelling og reiseskildringer tidligere har blitt gjort gjennom dagbøker, loggbøker, brev og bøker. Mens i mer moderne tid blir det samme vist

frem gjennom blogger og innlegg på sosiale medier hvor de som følger med på reisen digitalt får tilgang til historiene mens de skjer eller like etter.

Rolf Erik Scott på Institutt for Sosialantropologi ved Universitetet i Bergen har skrevet «The Global Self: Constituting the Self as a Point in a Grid-Based Global World» (2016). I Doktoravhandlingen har han tatt utgangspunkt i både eget feltarbeid med seiling i Middelhavet og tradisjonell seiling i Stillehavet. Han har også tidligere skrevet «Cruising the world as a Western Sea Nomad» (2002) hvor Scott tar for seg livet på seilbåt under jordomseiling og særlig med søkelys på separasjonen fra det landbaserte livet til å leve på havet. Scott analyserer denne separasjonen som en overgangsrite ut fra perspektivene til Arnold van Gennep (1960) og Victor Turner (1969, 1974). Scott viser også til hvordan modernitet (Giddens 1990, Wang 2000) og selvrealisering (Toulmin 1990) gir grunnlag for hvordan det vestlige individet trekkes mot en alternativ livsstil (Giddens 1991) som langturseiling.

Felles for disse bidragene er at de i stor grad tar utgangspunkt i selve seilasen. Det er også særlig det menneskelige aspektet rundt motivasjon og selvrealisering som blir fokusert på i denne faglitteraturen. Seiling er i stor grad en solitær aktivitet for en person eller liten gruppe med stort fokus på individuell følelse av mestring og opplevelser slik som Lusby og Andersson (2010) forklarer. Scott (2002) har i sin «Cruising the world as a Western Sea Nomad» i større grad tatt utgangspunkt i hele reisen, med hele spekteret av hva som oppleves på en slik reise, også med fokus på det å vente og å klargjøre seg for den videre reisen. Det er i en slik fasen av langturseilingen jeg gjør mitt arbeid. Jeg har søkelys på den delen av et eventyr som en jordomseiling eller langtursseilers reise er, hvor reisen ikke er i fokus, men heller forberedelse for videre reise og venting på vær, vind og sesong. Mitt faglige bidrag til det tematiske feltet som omhandler nettopp seiling, langturseiling, «ocean cruisers» eller «wester sea nomads» er i den fasen hvor selve seilingen ikke er i fokus. I møtet med andre mennesker i en marina, en tilnærmet landbasert tilværelse i et miljø, finner man sosiale dynamikker med grupperinger og nettverk som i mindre grad finnes under seilingen.

Der forskerne i stor grad har brukt tema som selvrealisering, motivasjon og overgangsriter, vil jeg ha fokus på dynamikker i miljøet som oppstår i det seilere møtes for å vente. Jeg hevder at ved de enten venter i dager, uker eller måneder,

kan det i møtet med andre mennesker oppstå en interessant maktstruktur, selv om det ikke finnes formelle strukturer som skal tilsi det.

I denne oppgaven vil jeg ta utgangspunkt i nettopp dette, de strukturene som blir skapt når mennesker møtes. Der hvor det ikke nødvendigvis ønskes makt blant enkeltpersonene, men der handlingene, egenskapene og kunnskapen deres i sum bidrar til at det oppstår makt. I den anledning har jeg noen problemstillinger jeg har tatt utgangspunkt i som vil bidra til å vise hvordan se maktstrukturene i seilbåtmiljøet:

- Hvordan kommer makt til uttrykk i marinaen?
- I hvilken grad kan det kalles makt når den ikke er formalisert?
- Hvem er aktørene som har makt og hva kan den brukes til?
- Hva gjør makten legitim og hvilke kvaliteter er det en person må ha for å kunne utøve makt?
- Hvilke former for kapital må en ha for å få makt i dette miljøet?

Jeg har i mitt arbeid fokusert på maktstrukturene i Shelter Bay Marina i Panama, for å så sammenligne det med Rio Dulce i Guatemala. Jeg har fokusert spesielt på hvordan kommunikasjonen foregår i miljøet, hvordan sosiale aktiviteter arrangeres og hva de sosiale arrangementene inneholder, deriblant hva aktørene får ut av å delta. Komparasjonen har jeg gjort fordi jeg mener det gir bedre grunnlag for å se de sosiale strukturene, deriblant makt og former for kapital.

Langturseilere

Scott (2002) beskriver det han omtaler som WSN, Western Sea Nomads, som et fenomen for individualister. Det å reise fra samfunnet man kommer fra og separere seg helt fra det moderne liv for å oppleve et så langvarig eventyr trenger sterke insentiver. Det å kunne oppnå en form for selvrealisering er noe som er særlig knyttet til den vestlige verden, særlig i den grad man i praksis gir opp sine sosiale nettverk og det stabile grunnlag for økonomisk inntekt, noe som i stor grad kan sees på som privilegier. Derfor er det som oftest personer som kommer fra vestlige land og har godt økonomisk grunnlag som nettopp gjør dette, å seile på langtur. Scott (2002:19) viser til hvordan de fleste seilerne han har møtt kommer fra nettopp individualistiske land (Hofstede 1980) som Skandinavia, Finland, Tyskland, Østerrike, Sveits, Frankrike, Belgia, Nederland, Storbritannia, USA, Canada, Australia og New Zealand. De fleste jeg har møtt på mitt feltarbeid er fra de samme landene, men

særlig USA og England. De aller fleste i seilbåtmiljøet er menn, men det finnes også kvinnelige seilere både med og uten ektefeller. En stor andel av kvinnene jeg møtte på, både mens jeg selv har seilt og under feltarbeidet mitt, er i stor grad med på seilasen hvor mannens drømmer om et eventyr på havet er i hovedfokus. Scott (2002:179) viser også dette, men jeg møtte også par der kvinnen var vel så interessert og motivert.

Seiling på havet over lengre perioder har mange betegnelser. På engelsk brukes i hovedsak «cruising» og «cruisers» om det og dem, men også «ocean cruisers» for å supplere informasjonen i uttrykket. «Live'aboards» er et uttrykk jeg kom over for første gang i en samtale med en mann jeg møtte i Shelter Bay Marina, noe han sa på en litt nedlatende måte for å beskrive de som bor på seilbåten sin på en måte hvor de seiler lite i forhold til hvor lenge de oppholder seg et sted. Men det er ingen skam i å være live'aboard om man ikke er så eventyrlysten som denne mannen, som blant annet hadde seilt til Antarktis to ganger. «Snowflakes» er et begrep som omhandler de som seiler kun sesongbasert, da særlig de som seiler fra USA på vintertid for å tilbringe vinteren i varmere strøk. Til slutt vil jeg vise til begrepet Rolf Erik Scott bruker, «Western Sea Nomads», et mer omfattende begrep som omhandler både samfunnene de kommer fra og flykter fra, og måten de lever på, i en form for nomadisk vandring fra sted til sted ut ifra vær, vind og sesong. Jeg vil selv bruke begrepet langturseiler på norsk, som betegner en som bor i båten sin over lengre perioder og seiler lengre distanser.

Panama for seilbåter

For langturseilere har Panama en spesiell rolle da Panamakanalen tilbyr en snarvei mellom Atlanterhavet og Stillehavet. Svært mange som er på enten jordomseiling eller en lengre seilas ønsker å benytte seg av den. Både fordi det er praktisk og at det sparer en for svært lang tid fremfor å seile rundt Sør-Amerika, men også fordi det er en opplevelse i seg selv å gå gjennom kanalen. Panamakanalen er ellers et viktig bidrag til verdensøkonomien som muliggjør effektiv eksport særlig mellom Asia, USA og Europa.

Det var opprinnelig franskmenn som startet utgravingen av kanalen på slutten av 1800-tallet, men etter at tusenvis av arbeidere mistet livet på grunn av tropesykdommer, deriblant gulfeber, tok USA over utbyggingen og ferdigstilte den i

1914. Frem til 31 desember 1999 var det USA som hadde kontroll over kanalområdet med sterk militær tilstedeværelse for å bevare nøytralitet og sikkerhet for verdenshandelen. Traktaten som sikret Panama full kontroll over kanalen ble undertegnet av USAs president Jimmy Carter og general Omar Torrijos. I 1999 ledet den første og eneste kvinnelige president i Panama, Mireyra Moscoso, overtakelsen av Panamakanalen fra USA sammen med Jimmy Carter.

Panamakanalen er ikke i seg selv den eneste grunnen til å seile til Panama. Det er mange populære områder som er attraktive destinasjoner for langturseilere. På Karibiensiden er Bocas del Toro et svært populært område, både for seilbåter og backpackere. Også San Blas, også kjent som Kuna/Guna Yala, som tilhører Kuna-folket er helt autonomt fra Panama, og er et svært populært reisemål i seg selv. Der finner man hundrevis av små øyer med kritthvite strender. På Stillehavssiden finner man naturperler som Isla Coiba som er en nasjonalpark, og Las Perlas som er populære øyer nærmere Panama City. Det som også gjør Panama til et attraktivt land å seile til er at de har svært gode flyforbindelser, gode muligheter for storinnkjøp av varer og utstyr. På grunn av det tidligere sterke nærværet av USA har Panama fortsatt amerikanske dollar som lokal valuta.

Min personlige erfaring med seiling

Jeg er så heldig å ha en far som er svært opptatt av seiling, og i store deler av oppveksten har familien tilbragt helger og sommerferier på seiltur på Vestlandet, først i en Albin Cumulus på 28 fot og så senere i en Najad på 32 fot, begge fra åttitallet. Det er først i voksen alder jeg har hatt glede av å kunne få låne seilbåten alene og med venner, og det er da jeg har kjent på frihetsfølelsen seilbåten gir. Å kunne seile i flere uker på Sørlandet med kompiser hvor man kan styre hver dag som man vil, besøke venner i forskjellige byer og å bo i seilbåten på festivaler er opplevelser jeg ikke ville vært foruten.

Min fars guttedrøm har vært å seile til Karibien med egen båt, noe som i 2016 endelig lot seg gjøre. Jeg valgte å bli med han den første måneden før obligatoriske oppgaver måtte inn og oppmøte på studiet på universitetet var absolutt nødvendig. Første september seilte vi forbi Marstein fyr mellom Austevoll og Sotra med retning mot Inverness i Skottland, min første erfaring med seiling på åpent hav over flere dager. Videre fra Inverness seilte vi gjennom Caledoniakanalen i Skottland hvor man

sluser seg opp til blant annet Loch Ness. Og deretter på motsatt side av Skottland seilte vi gjennom de skotske fjordene til blant annet Oban og Islay, kjent for Whiskydestillerier. Etter å ha tilbragt om lag en uke i Skottland gjennom kanalene og fjordene seilte vi videre langs Irskesjøen, med både sterk med- og motstrøm, helt til Dublin. Etter Dublin seilte vi sørover til Scillyøyene sør for England, og videre til Brest helt vest i Bretagne i Frankrike. Siste etappe jeg fikk med meg var over Biscaya, hvor vi brukte tre dager før vi ankom La Coruña helt nord i Spania.

Videre, etter jeg reiste hjem, seilte min far til Kanariøyene hvor det årlige ARC, Atlantic Rally for Cruisers, starter. ARC er en regatta hvor seilbåter fra hele verden deltar for å krysse Atlanterhavet sammen. Årlig deltar om lag to hundre seilbåter i ARC fra Kanariøyene til St. Lucia som ligger helt øst i Karibien. De raskeste seilbåtene kan klare å krysse havet på bare en uke, men de fleste båtene bruker om lag tre uker før de kommer frem, men det kan være veldig varierende hvor lang tid det tar siden de er avhengig av vind. Det er svært vanlig å delta i en slik regatta om man skal krysse Atlanterhavet, både på grunn av det sosiale aspektet som innebærer store samlinger både før og etter overfarten, men også sikkerhetsaspektet er en faktor som inngår i manges vurdering om de ønsker å delta. Det koster rundt ti-tolv tusen kroner å delta med båt og mannskap på ARC og det stilles en del krav til sikkerhetsutstyr man skal ha om bord. Tryggheten med å ha to hundre båter rundt seg er en faktor som kan være verdt pengene.

Etter min fars ankomst til Karibien har jeg i to omganger reist for å besøke han, først det samme året hvor vi feiret jul og nyttår på seilbåten i Martinique og i Dominica, hele familien på fire. Deretter i Panama, Costa Rica og Colombia i starten av 2018, etter at båten hadde vært på land i Panama et halvt år mens min far var hjemme i Norge. I Panama ble jeg introdusert for hva det vestlige Karibien har å tilby av både fantastiske naturperler med hvite strender og azurblått vann, men også vær og vind på sjøen som gjorde at jeg gikk ned åtte kilo på bare to måneder. Ikke minst ble jeg introdusert til en marina med båter fra hele den vestlige verden. En marina som lå til i en tidligere amerikansk militær-base, nå tilhørende den panamanske marinen, skjermet fra både det panamanske samfunnet med militære vakter, og fra de tøffe værforholdene utenfor moloen ved Colón. En marina som ligger over en times kjøretur til nærmeste by, slik at jeg oppfattet marinaen som en vestlig enklave skjermet fra landet det tilhører, hvor alle kommuniserer på engelsk og alle bor i

seilbåt. Jeg må ærlig innrømme at jeg ikke trivdes særlig i marinaen i begynnelsen, da jeg kjente på en nesten klaustrofobisk følelse på grunn av hvordan området er omringet av tett jungel og militærområder. Men etter å ha følt på havet utenfor moloen og de lange avstandene til destinasjonene vi seilte til og fra, kjente jeg etter hvert på tryggheten i den lille vestlige enklaven av et samfunn, Shelter Bay Marina.

I mitt arbeid med mastergrad ønsket jeg å kunne undersøke dette stedet faglig, et felt som ikke har vært undersøkt akademisk tidligere. En vestlig enklave i et fremmed land, hvor likesinnede mennesker finner hverandre i en trygg havn. Jeg husket tilbake på hvordan jeg så på miljøet der, hvordan sosiale aktiviteter ble arrangert og middager ble spist sammen. Hvordan man snakket sammen på VHF-radio på et slags radio-program på morgenen og hvordan folk spilte musikk og drakk sammen på kveldstid. Hvordan hang dette sammen, og hvem arrangerte det? Jeg oppfattet at noen personer kjente alle i marinaen selv om de var gjester, og at noen drev med organisering av sosiale aktiviteter. Kunne alle bli med på disse aktivitetene? Var det tilfeldig hvem som arrangerte aktivitetene og hvem som hadde stort nettverk?

Kapittelutforming

I kapittel to vil jeg redegjøre for mine metoder og hvordan jeg har gått frem for å komme inn i og bli en del av miljøet. Her viser jeg til hvordan jeg fikk hentet informasjon og data som jeg har brukt i oppgaven.

I kapittel tre redegjør jeg for hvordan Shelter Bay Marina er utformet, både hvordan de forskjellige delene av marinaen er i form av steder hvor sosial interaksjon finner sted, og videre hvilke sosiale arrangement som blir arrangert daglig og ukentlig. Det er i disse sosiale arenaene gjestene i marinaen møtes og samhandler gjennom ansikt til ansikt-kommunikasjon, og hvor det bygges sosiale nettverk.

I kapittel fire viser jeg hvordan samhandling også kan skje på en måte som ikke er gjennom ansikt til ansikt-kommunikasjon. Der har jeg særlig tatt utgangspunkt i hvordan VHF og Cruisers Net, en daglig radiosending på VHF som drives av og for seilbåtene, brukes som kommunikasjonsmiddel. Her vil jeg gjøre rede for hvordan oppsettet til Cruisers Net er utformet, hvem som styrer det og i hvilken informasjon man får der.

Kapittel fem har en mer teoretisk tilnærming hvor jeg gjør rede for de perspektivene som er relevant for å drøfte forholdet mellom makt og kapital i marinaen, særlig for å finne de uformelle strukturene og maktforholdene i miljøet. Her vil jeg redegjøre for maktbegrepet gjennom blant annet Max Weber og hans perspektiv på legitime former for autoritet. Jeg vil også bruke Mark Granovetters perspektiver om sosiale nettverk og de sterke svake bånd og analysere perspektivene hans sammen med Bourdieus perspektiver om sosial kapital. Deretter vil jeg anvende Erving Goffmans rollespillperspektiv i drøftingen om hvordan roller blir spilt for å uttrykke og oppnå former for kapital.

Kapittel seks omhandler Rio Dulce i Guatemala, hvor det også er et stort seilbåtmiljø. Her er det særlig mange seilbåter som kommer for å slippe unna orkansesongen i det karibiske hav mellom juni og november. Her tar jeg utgangspunkt i feltarbeidsdataene fra seilbåtmiljøet i Panama og sammenligner det med hvordan jeg oppfattet strukturene for makt og kapital i Rio Dulce. Selv om både Shelter Bay Marina og Rio Dulce er vertskap for mange av de samme seilbåtene i løpet av et år, er det forskjellig hvordan miljøet er organisert, særlig da det i Rio Dulce er mange forskjellige små marinaer, i stedet for én stor. Det er også mange seilere som har blitt værende, nærmest bosatt seg, i Rio Dulce i veldig mange år, slik at det i større grad er vanlig å ha betalt arbeid for noen av de som tilhører seilbåtmiljøet.

Kapittel 2: Metode

Som nevnt tidligere i oppgaven hadde jeg vært i Shelter Bay Marina før, om lag et år før feltarbeidet startet. Jeg hadde et noe ambivalent forhold til stedet da jeg hadde noe ufrivillig «satt fast» i påvente av at vinden fra Karibien skulle roe seg, slik at vi kunne seile, først nord-vest mot Bocas Del Toro, og senere øst og sør, først til San Blas-øyene i Kuna Yala som tilhører den innfødte Kuna-stammen, og så videre sør mot Cartagena i Colombia. Jeg kom til marinaen i januar 2018, da hadde båten til min far vært på land siden juni 2017, da han hadde vært hjemme i Norge en periode. Så da vi kom til Panama og marinaen fikk jeg vært med på å bunnsmøre båten og gjøre den klar for sjøsetting noen dager etter. Men det tok over to uker før vi kom oss ut fra marinaen før vi seilte vestover. Og noen uker senere etter å ha vært i Bocas Del Toro og Costa Rica, ble vi værende i Shelter Bay Marina i enda en uke før vi kom

oss østover. Det følte som en evighet, og jeg kjente som nevnt på en klaustrofobisk følelse siden marinaen er omringet av en tjukk jungel. Turene med marina-bussen til kjøpesenteret tok over en time, og man fikk gjerne bare en halvtime til tre kvarter på å handle før man måtte tilbake til den lukkede marinaen. Følelsen av samhold i marianen var intens, men jeg kjente meg ikke som en del av den selv. Jeg deltok ikke på aktiviteter som ble arrangert, jeg snakket ikke noe særlig med andre seilere, og jeg holdt meg mest i vår norske boble som bestod av meg, min far og én annen nordmann.

Da jeg kom tilbake som antropologstudent for å gjøre feltarbeidet mitt var jeg svært spent på hvordan det skulle føles å komme tilbake. Jeg var klar over at jeg ikke hadde mitt sosiale nettverk å falle tilbake på, jeg hadde ikke funnet ut hvor jeg skulle bo utenom de kostbare nettene på hotellet i marinaen, og jeg kjente ingen som var her. Denne gangen kom jeg ikke som en del av det sosiale miljøet som hørte til der, jeg kom som en «outsider» og skulle observere fellesskapet deres. Men, jeg kjente til seilmiljøet, jeg hadde kunnskap om området, og jeg hadde vært gjennom Panamakanalen selv. Disse faktorene gjorde at jeg var delvis på innsiden, slik at jeg hadde noe å komme med når jeg skulle bygge nettverk og finne informanter.

Å bygge nettverk var vanskelig i starten. Jeg traff stadig store regattaer som ble arrangert med marinaen som ett av stoppene deres. Regatta er i hovedsak en konkurranse om å seile forrest, men det er også populært på grunn av det sosiale miljøet og stedene de seiler til. Både World ARC (Atlantic Ralley for Cruisers) som går rundt hele verden, og Suzie Too-regattaen som kun er i Karibien hadde stopp i Shelter Bay akkurat da jeg var kommet til marinaen. Det gjorde at det var veldig mange mennesker der, de hadde seilt med hverandre lenge, og de tok veldig mye plass i marinaen. Det var heller ikke de jeg var interessert i som informanter, da de ikke hadde vært eller skulle være i marinaen i en lengre periode. De hadde sine egne sosiale arrangementer, sine egne grupper av venner de spiste og drakk med og sine egne t-skjorter for å symbolisere hvilken regatta de tilhørte. Derfor ble det mye lettere å komme i kontakt med mulige informanter etter at regattaene hadde reist videre, ARC gjennom Panamakanalen og Suzie Too til de Colombiske øyene San Andrés og Providencia. Det var færre båter i marinaen da og gjestene åpnet seg mer etter hektiske dager med mye folk og høyt tempo. Det ble plutselig mye lettere å komme i kontakt med potensielle informanter.

Hvordan få ut informasjon om arbeidet mitt

I begynnelsen av feltarbeidet da jeg ikke hadde et nettverk av informanter og bekjente, prøvde jeg å få frem hvem jeg var og hva jeg drev med på forskjellige måter. Feltarbeidet og masteroppgaven er gjort i tråd med retningslinjene for informert samtykke, anonymisering og personvern håndtering i henhold til Norsk Senter for Forskningsdata. Og etter Julie Zahles (2017) prinsipper om informert samtykker hvor informantene skulle vite hva prosjektet innbar, hang jeg opp et informasjonsskriv på korktavlen i marinaen om hva jeg gjorde der, hva jeg ønsket å finne ut og hvordan folk kunne kontakte meg om de hadde informasjon eller spørsmål til meg. Slik ville alle ha mulighet til å lese om meg og mitt arbeid, og så ta kontakt om det var interessant for dem eller om de følte seg komfortabel med det. Det andre jeg gjorde for å dele informasjonen min, var å snakke under den daglige «Cruisers Net»-sendingen på VHF, som jeg kommer tilbake til i kapittel fire hvor jeg redegjør for kommunikasjonsmedier. Men på samme måte som med tavle-informasjonen min, fikk jeg ingen svar.

Den beste måten å komme i kontakt med potensielle informanter for meg var å delta på de sosiale arrangementene som daglig eller ukentlig ble holdt av og for gjestene i marinaen. De sosiale arrangementene vil jeg komme tilbake til i senere kapittel om sosiale arenaer i marinaen. Da jeg fikk formidlet hvem jeg var, enten vi drakk øl eller drev med basseng-gymnastikk kom jeg mer inn i gruppene. Jeg fikk ufarliggjort meg som antropolog og forklart hvordan prosjektet mitt handlet om miljøet der på en måte som ikke var påtrengende.

Jeg kjente en endring i oppfattelsen av meg som person når jeg fortalte om min erfaring med seilbåt, at jeg hadde seilt i området før og at jeg hadde vært gjennom Panamakanalen som «linehandler». Jeg gikk fra å bli sett på som antropologistudenten som bare hadde spørsmål, til å bli erkjent som en fra deres eget miljø som kunne bidra i samtaler og diskusjoner, både om seiling i området og hvordan passasjen gjennom Panamakanalen ble gjennomført.

Gjennom feltarbeidet økte tilgangen på informasjon og kontakter. Det ble mer vanlig at mine informanter ba meg ta kontakt med personer som kunne være interessant for mitt feltarbeid, i stedet for at jeg måtte spørre bredt og med mange bomturer i form av relevant informasjon.

Intervjuer, samtaler og etiske dilemma

Under feltarbeidet var det, som tidligere nevnt, vanskelig å komme i kontakt med informanter i begynnelsen. Måten jeg innhentet informasjon på var i begynnelsen mest observering og deltakende observering uten å stille noe særlig spørsmål til aktørene. Jeg var bekymret for at jeg skulle bli foraktet for å være antropologen som skrev ned notater, brukte båndopptaker og stilte spørsmål som om deres miljø var rart eller eksotisk i en negativ forstand.

Utover i feltarbeidet når jeg skrev ut feltnotater om de forskjellige delene av marinaen som var interessant for mitt prosjekt, brukte jeg semistrukturerte intervjuer som oppfølging av observasjoner. Det ga meg svar på detaljene jeg lurte på, men jeg kjente også på en følelse av å være påtrengende og formell da jeg utførte intervjuene. Derfor ble det i hovedsak uformelle samtaler jeg fikk mesteparten av min data fra. Jeg kjente på en mer naturlig dynamikk når jeg ikke satt med notatbok eller båndopptaker, og mest av alt slappet jeg mer av selv når jeg ikke hadde utstyr og skrivesaker til stede. Det fungerte bra å skrive notater i etterkant av en samtale eller på kvelden før jeg la meg. Om jeg glemte detaljer var det heller ikke et problem å spørre igjen, enten ansikt til ansikt eller via WhatsApp hvor jeg hadde kontakt med flere av mine informanter.

Noe som var et dilemma for meg som antropolog var at den beste måten å komme i kontakt med folk og få dem til å snakke var når vi drakk øl. Det var naturlig å drikke litt flere dager i uken, men det var sjelden at noen drakk seg overstadig beruset. Informasjonen jeg fikk når vi drakk var ofte interessant for mitt prosjekt, og det var lettere for meg å spørre om «dumme» spørsmål som jeg lurte på. Det hendte heldigvis ikke at informanter sa noe de angret på eller noe som de ikke sto for i edru tilstand. Men jeg kjente på en etisk balansering rundt hvilke spørsmål som var greit å spørre når alkohol var innblandet.

Kjønn

Gjennom mitt feltarbeid var det overvekt av kvinner som var mine nærmeste informanter. Det kan være flere grunner til det. De første informantene jeg fikk i marinaen var i hovedsak basert på den daglige basseng-gymnastikken «Aqua Fit», som blir forklart nærmere i neste kapittel. Det var et sosialt arrangement som ble drevet av kvinner, og det var i hovedsak kvinner som deltok. Dermed var deres

kontakter som jeg ble introdusert for også kvinner. Etter hvert så jeg et mønster hvor kvinnene i større del tok del i de sosiale aktivitetene i marinaen, og jeg oppfattet dem også ofte som mer sosiale enn mennene sine. Mennene drev ofte med reparasjon og vedlikehold av båtene eller utstyret i båtene i stedet for å ta del i de sosiale arrangementene. Siden jeg ikke hadde egen båt eller utstyr jeg trengte å bruke tid på, kunne jeg fokusere på den sosiale samhandlingen i marinaen. Slik har jeg på mange måter fått en kvinnes perspektiv på livet i marinaen.

Av mine informanter var det noe sprik i alder, men de aller fleste som jeg snakket mest med var i sekstiårene. Det var noen unntak, der en av kvinnene var syttifem, og noen av kvinnene var omkring femti år gamle. Men mennene deres som de seilte med var i sekstiårene, noen få jeg snakket en del med var i syttiårene. De eneste unntakene var noen menn, og en kvinne, i tjuårene og begynnelsen av trettiårene som ikke hadde egen seilbåt, men seilte med andre familier som mannskap.

Slik sett var informantene mine i en svært homogen gruppe demografisk. De tilhørte i de fleste tilfellene i sjiktet rundt øvre middelklasse, hvor de var godt utdannet, hadde god økonomi og bare noen få hadde solgt huset sitt for å finansiere båten sin. De av mine informanter som var religiøse tilhørte protestantismen i kristendommen, men de fleste var i mindre grad eller ikke religiøse. Av de jeg snakket mest med var det i hovedsak seilere fra USA, Storbritannia, Australia, Skandinavia og Holland.

At min gruppe informanter var en veldig homogen demografisk gruppe er naturlig, da det gjenspeilet mesteparten av de øvrige gjestene i marinaen. Av langturseilere er det i stor grad voksne par med god økonomi fra vestlige land, men unntak finnes.

Kapittel 3: Sosiale arenaer i marinaen

I dette kapitlet vil jeg gjøre rede for rollefordeling og sosiale arrangementer i marinaen. Det er hverken offisielle ansvarsområder eller maktposisjoner blant gjestene i marinaen, men etter mitt opphold der året før feltarbeidet oppfattet jeg tydelige tegn på uformell makt og at det var sosiale ledere med ansvar for arrangementer og aktiviteter. Disse fremsto samtidig som personer med god tilgang

på informasjon om alt som handlet om marinaen og det å seile i Panama. Jeg vil her gå gjennom hvordan jeg ble kjent med de forskjellige områdene i marinaen og hva de ble brukt til i form av sosiale arrangementer og samhandling. Oversikten av de sosiale arenaene gir en forståelse av hvordan gjestenes spillerom for å bygge sosial kapital er.



Bassenget og AquaFit

Jeg hadde fått med meg at AquaFit, en bassengaktivitet som ble arrangert hver ettermiddag, var et sted hvor jeg kunne komme i kontakt med folkene som hørte til der. Jeg skiftet til badetøy og gikk ned til bassengområdet. Der var det 4 kvinner i mellom femti- og syttiårene, de sa det var veldig hyggelig at en ung mann i midten av tjuårene også ville være med. Jeg ble godt tatt imot og de syntes det var svært spennende at jeg skulle gjøre feltarbeid og skrive en antropologisk oppgave om seilbåtmiljøet, selv om de hadde en idé om at sosialantropologi i hovedsak var forskning på stammesamfunn.

Jeg spurte de om de drev med Aquafit hver eneste dag, og jeg fikk litt blandede svar. En av dem hadde gjort dette så å si hver eneste dag så lenge det passet, og hun hadde vært der i månedsvis, mens en annen bare hadde vært i marinaen her i noen dager og dette var første gang hun var med på det her selv om hun hadde prøvd det i andre marinaer hun hadde besøkt. Det var ingen ledere for aktiviteten, så det var ganske fritt frem hvem som tok styringen. Men Becky som hadde vært her i flere måneder styrte da vi deltok denne gangen. Hun hadde et skjema liggende et sted, men hun tok alle øvelsene på husk siden hun hadde gjort det en del ganger. Noen kom også med innspill på øvelser vi kunne gjøre, og det ble godt tatt imot.

I retrospekt ser jeg at jeg fikk veldig mye ut av denne første AquaFit-timen, da Becky ble en veldig viktig informant for meg, fra Ellen fikk jeg låne håndholdt VHF de neste dagene, og en tredje, Philippa, fikk jeg senere bo hos mot at jeg hjalp de gjennom Panamakanalen som «linehandler».

Siden AquaFit startet klokken 16 kan en på en måte se på dette som kvinnes Happy-hour, altså, et sted hvor kvinner møtes og snakker sammen uten at de nødvendigvis kjenner hverandre. Menn var selvfølgelig også velkommen, men det var sjeldent det skjedde. I bassenget ble det også snakket om tekniske ting på seilbåten slik som på happy-hour i baren, men i større grad ble det snakket om sosiale arrangement, folk de hadde truffet i marinaen og mye om litteratur, film og tv-serier. Dette ble sjelden diskutert ved bordet i baren under happy hour. Kvinnene i bassenget var også veldig opptatt av barns trivsel i marinaen, og hvor kjekt de syntes det var når det var mange barn omkring og hvordan de samhandlet og lekte sammen. AquaFit var en god måte for kvinner, men også noen få menn av og til, å bygge nettverk. Siden de som deltok på AquaFit ofte deltok hver eneste dag de hadde mulighet, var den daglige kontakten noe som bygde opp de sosiale relasjonene.

Utenom AquaFit var ikke bassenget et sted man i noe særlig grad samhandlet med folk man ikke kjente. Men når det var mange barn til stede var det et svært viktig sted for barna hvor de kunne leke. Det er ikke noen særlig gode badestrender i området. Det er én strand om lag en halvtimes gåtur unna, men da må man gå gjennom en jungel og man må bruke tau for å klatre ned til selve stranden. Det er ikke et alternativ å bade i marinaen, både på grunn av at det er en del vann og mest

sannsynlig også litt kloakk som går ut i vannet fra båtene, men også på grunn av at det er saltvannskrokodiller der. En gang jeg skulle dusje i marinaens fellesdusjanlegg, svømte en om lag 2,5 meter lang krokodille midt mellom E- og D-bryggen, altså midt i marinaen, midt mellom båtene. Jeg har i ettertid sett bilde av den på Facebook da den var på land, hvor det sto at krokodillen heter Charlie og er nesten tre meter.

Bassengområdet har en veldig sentral posisjon som sosial arena i marinaen, båden den fysiske plasseringen som er rett ved baren og mellom fellesfasilitetene, men også fordi svært mange bruker bassengområdet daglig for aktivitet og soling. Men det er ikke et sted for å mingle utenom AquaFit. Ofte når det var store yachter med mannskap om bord og de hadde fri, ville de gjerne sette seg på bortsiden av bassenget for seg selv, enten med medbrakt drikke eller kjøpt i baren. Det var lett å spotte hvem som var mannskap på yachter, de var ofte i 20-årne, hadde matchende pique-skjorter og med tydelig australsk aksent. Det var for så vidt også mannskap fra andre land, men særlig fra Australia og New Zealand. De oppholdt seg ikke noe særlig sammen med seilbåtfolket, de var sjelden med på noe sosiale aktiviteter og de holdt seg som regel med de de jobbet med. På dagtid jobbet de som regel med vask og stell av båten de arbeidet på, så man så ikke så mye til dem. De største yachtene ligger alltid på de ytterste bryggene, B- og C-bryggen, da disse bryggene ikke hadde båser. Det er også dypest vann lengst ute. På den innerste bryggen, F-bryggen, er det bare rundt 2 meter dypt, så der lå det flest katamaraner siden de ikke går så dypt i vannet. Båtene vil alltid kalle opp på VHF til marinaen for å be om plass litt før man ankommer marinaen, da vil man få tildelt plass etter hvor lang båten er, hvor dypt den går og om det er én eller to kjøler (katamaran). Det er to personer i marinaen som er ansatt fulltid som «dockmaster», de har ansvar bryggene, hvor båtene skal fortøyes og de måler strøm- og vannforbruket til båtene. Dermed ble de som var mannskap på større yachter på en måte fysisk segregert fra seilbåtene ved at de hadde sin egen brygge. Det gjenspeilet også litt av holdningen mellom seilbåtfolket og mannskap, det var veldig liten sosial kontakt mellom gruppene. For mange seilere er det mindre spennende å snakke med en som kun har båterfaring gjennom å være mannskap på en stor båt. De vil ikke da ha, som Bourdeu(1995) ville forklart det, den kulturelle kapitalen som en som for eksempel har seilt over Atlanterhavet i en liten seilbåt har. Dette er to relativt like, men også ganske ulike miljø som møtes. Med

seilbåt følger man drømmer og søker frihet, mens mannskap på yachter får betalt for å følge andres drømmer. Men jeg møtte senere, i Guatemala, en person som bodde på seilbåten sin, men som tok jobber som maskinist på store luksusyachter når han trengte penger og det var muligheter.

Hotellet og restauranten

I marinaen finnes det også et hotell med tilhørende restaurant og bar. Selv om hotellet og restauranten holder til i marinaens område og bygning, er det ikke selve eierne av marinaen som tar seg av driften av restauranten og hotellet. Eierne av hotellet og restauranten, som for øvrig også eier den lille kiosken hvor man kan kjøpe dagligvarer, bor et annet sted i landet og jeg har blitt fortalt at han sjelden er til stede i marinaen. De ansatte i restauranten og på hotellet er i hovedsak lokale panamanere og snakker lite engelsk, men nok til å kunne ta bestilling på engelsk. Men det er tydelig at det er et par mannlige ledere blant dem, de er fra andre steder i Latin-Amerika og snakker svært godt engelsk. Man ser veldig godt at de har en autoritet ovenfor de andre ansatte.

Hotellrommene er i byggets andre etasje, men resepsjonen er nede i restauranten. Hotellet blir i hovedsak brukt av seilere som har båtene sine på land og har reist tilbake til Marinaen for å sjøsette båten. Når det er motsatt, altså at de har tatt båten sin på land for sesongen og skal reise ut av landet, vil de fleste reise til Panama City og bo der om alt er klargjort for båten. Hotellrommene i marinaen er svært overpriset, det koster minimum \$115 per natt, da uten internett og frokost. I Panama City kan man få hotellrom så billig som \$30-40 per natt med nesten samme standard, da inkludert både internett, frokost og ved noen hoteller har de også flyplasstransport, noe som fort koster \$30 med en taxi fra sentrum. Det er også noen større båter som har mannskapsbytte i marinaen, hvor eieren av superyachtene betaler for opphold på hotellet.

Andreetasjen er bestående av tolv hotellrom og et fellesrom for marinaens brukere hvor der er sofaer, tv, et større bord, pulter og en bibliotekhylle hvor man kan låne og legge igjen bøker. Oppholdsrommet har flere navn, blant annet *Common Room*, *Library*, og *TV-room*, men i hovedsak benyttes *Cruisers Lounge*. *Cruisers Lounge* er et universelt uttrykk som jeg har sett benyttes i andre marinaer rundt om i verden

også, og det er i stor grad veldig tilsvarende bruk av rommet i andre marinaer jeg har besøkt.

En av de tingene restauranten og cruisers loungen blir brukt mest til er å benytte seg av tilgangen til trådløst internett. I marinaen er det tilgjengelig et trådløst internett for seilbåtene for \$10 per uke for én mobil enhet som man kan kjøpe på kontoret, *the marina office*, hvor de ansatte der driver med kontorarbeidet til driften av marinaen. Tilgjengeligheten av WiFi-en er svært dårlig, så da er det beste alternativet å gå til restauranten eller til Cruisers Lounge for å benytte seg av det. Alternativet er å ha et eget mobilabonnement som har mye eller evig mobildatatilgang, men siden det er svært dårlig utbygd nettverk i Panama utenom i byene er det ikke alle selskapene som kan levere god dekning for data der. Jeg benyttet meg selv av både Claro og Moviestar, to av de største teleselskapene i landet, men med begge måtte jeg gå til strategiske steder i marinaen for å få god nok dekning til at det kunne brukes til kommunikasjon eller å lese nettaviser. Cruisers Lounge var ett av de stedene der det var grei nok dekning. Alternativet mitt om jeg ville ha WiFi var å betale \$10 per døgn når jeg ikke bodde i båt.

Christian Fellowship

I Cruisers Lounge, i etasjen over restauranten, arrangeres også hver søndag morgen en religiøs samling. Samlingen er arrangert av gjestene selv, hvor det ikke er noen formelle ledere. De aller fleste jeg møtte på Christian Fellowship var protestanter. Det var som regel mellom seks og tjue personer til stede i samlingen. Den første gangen jeg var der var det best oppmøte, det var i høysesongen, da det også var flest gjester i marinaen. Det var særlig to båter som bidro til det sterke oppmøtet, én seilbåt som var på vei fra England til Papua Ny-Guinea på misjonsferd, og en australsk båt med en familie på seks personer. På misjonsbåten var den britiske kapteinen også pastor i Papua Ny-Guinea, og hadde stor teologisk kunnskap. Men han tok ikke styring over samlingen. Han hadde med seg to unge menn fra Sør-Afrika som akkurat hadde blitt ferdig med videregående skole. I tillegg hadde han med seg seks personer fra Papua Ny-Guinea som også var mannskap på seilbåten.

Det var ingen i liten grad fast struktur på samlingen skulle gjennomføres. Men da vi skulle starte måtte vi flytte alle stolene slik at alle kunne se hverandre i en stor sirkel. Da alle kunne se hverandre, startet vi med en navnerunde der vi fortalte om oss selv

og hva vi gjorde i Panama. Det ble koblet til en høyttaler via Bluetooth slik at vi kunne spille av musikk. Da vi hørte sanger, søkte vi også opp tekstene til sangene slik at vi kunne diskutere dem etterpå. Siden noen av deltakerne var fra Holland hørte vi også en sang på hollandsk, hvor vi etterpå fikk oversatt teksten av deltakerne derfra. Noen av de fra Papa Ny-Guinea fremførte også en sang på gitar og vokal, som de hadde skrevet på engelsk selv.

Samlingen gjorde at flere av deltakerne åpnet seg veldig, og kunne fortelle hvordan det påvirket dem å være så lenge borte fra venner og familie i hjemlandet. Det gjorde at de sosiale båndene blant deltakerne ble styrket. Etter samlingen, som pleide å vare mellom én og to timer, var det mulighet for å mingle, hvor deltakerne småsnakket med hverandre en stund. Samholdet i denne samlingen kunne man ofte se igjen i flere av de andre sosiale arenaene, hvor mange av de som deltok på Christian Fellowship, ofte enten spiste sammen på Potlach eller samhandlet i andre sosiale arenaer.

Baren og Happy-hour

Baren i restauranten er en veldig tydelig samlingsplass for seilerne, noe som blir synlig når klokken er 17. Det henger en stor klokke på veggen i uteserveringsområdet som alltid viser at klokken er 17, hvor det står «It's always 5 o'clock somewhere». Det er svært utbredt i marinaer rundt om i verden at det er happy-hour i barene fra klokken 17, dette er intet unntak. Det som er annerledes da enn resten av dagen og kvelden, er at klokken 17 kommer det flere menn i baren etter å ha jobbet i båtene sine, og de samler seg på de større bordene. Det er et tydelig samlingspunkt for de som ikke hadde særlige sosiale nettverk, der alle kan drikke øl og snakke sammen, da særlig om tekniske og mekaniske prosjekter, reparasjoner og vedlikehold. Her møtte jeg særlig mange menn som seilet solo, men også menn som kom uten konene sine for å snakke om tekniske tema. At det var happy-hour ble stadig informert om på Cruisers Net, VHF-radiosendingen som ble sendt på morgenen, sammen med hva som er dagens spesial, tilbudet den dagen i restauranten. Dette var noe jeg også observerte i Rio Dulce, Guatemala. Det ble informert om hvilke spesialer de hadde og hvilken pris de hadde i de forskjellige marina-restaurantene.

Da jeg ble med på happy-hour på de store runde bordene var det veldig åpent hvem som kunne bli med, men det var en viss rolleforståelse alle var innforstått med. Det var svært sjelden noen som hadde med konene sine til bordet, men de kunne gjerne komme bort og snakke eller gi beskjeder, men sjelden bli værende. Det var et slags fristed for menn avgrenset i både tid og rom. Man kan på mange måter se på happy-hour som en slags overgangsfase av dagen fra arbeid i båten til en mer sosial kveld med middag og ofte alkohol.

Samlingen blir da et sted hvor kjente og ukjente møtes og tar tekniske «debriefere» hvor de diskuterer arbeidet de har gjort og skal gjøre videre. Det opplevdes som en slags overgangsfase mellom arbeidsdagen hvor det jobbes, ofte alene, til solen går ned hvor man har fri og er sosial. Her snakker alle menn med hverandre, det kommer ikke an på om man kjenner hverandre eller ikke, derfor er det et godt sted å bygge nettverk i marinaen. Når solen går ned, starter den sosiale delen av dagen hvor det spises og drikkes sammen med venner og familie. «Happy hour» er også en god arena for å avtale lån av utstyr og verktøy. Slikt kan også avtales på Cruisers Net om morgenen, men da vet man ikke helt hvem man avtaler med siden man ikke får sett et fjes. Man kan se det som at dette er en arena hvor sosial kapital (Bourdieu 1995) konverteres til en økonomisk kapital i form av mindre utgifter til innkjøp, om man får låne utstyr og hjelp av andre seilere.

Happy-hour er en god arena for å vise seg selv frem som en teknisk kompetent håndverker, da det å fikse ting selv er en viktig del av det å seile. Jeg ble fortalt at når man seiler er man både elektriker, rørlegger og snekker, det må man bare innfinne seg med. En veldig stor andel av menn jeg møtte i marinaene var utdannet ingeniører, i hvert fall oppimot halvparten av dem, så det er generelt mye teknisk kompetanse der. Så om man ser på det «åpne» happy-hour-bordet gjennom Erving Goffmans (1974) perspektiv om rollespill, kan man se at deltakerne vil overspille sitt tekniske arbeid for å vise at de er teknisk anlagt. Det ble stadig fortalt om hva man hadde arbeidet med i løpet av dagen og hvilke løsninger man fant på problemene som oppsto. Det gir ikke særlig stor stjerne å betale andre for å gjøre arbeid. Slik sett er det en veldig nøktern kultur i langturseilermiljøet, selv om de fleste er ganske over gjennomsnittet økonomisk stilt, noe man er nødt til å være for å begi seg ut på en slik reise.

Utenom happy-hour i baren var det tydelige sosiale grupperinger ved de forskjellige bordene. Det var ikke den samme åpne sosiale settingen som under happy-hour hvor alle satt sammen selv om de ikke kjente hverandre. Det var ofte familier eller grupper som var på samme båt som spiste og drakk sammen. Det var også relativt sjeldent at de som hadde vært i marinaen i ukesvis, om ikke månedsvi, spiste i marinarestauranten. Det er hva man kan kalle vestlige priser der, en hovedrett koster sjelden under \$15, så om man skal spise der blir det fort dyrt i lengden. De aller fleste som har vært der en stund lager maten sin selv, kjøpt inn fra storbutikkene i Colon. Men det var populært å ta seg noen øl eller drinker i baren på kvelden. Det hendte av og til at det ble en slags fest på uteserveringen i restauranten, hvor deltakerne ble sittende til langt ut på kvelden, også etter stengetid med medbrakt drikke. Men dette var sjelden, særlig siden de fleste i miljøet legger seg svært tidlig. Klokken 21 omtales som «cruisers midnight», fra da av er det som regel svært stille i marinaen. Mye av grunnen til det er at man står tidlig opp. Det er vanskelig å få gjort arbeid når klokken nærmer seg 11-12 på formiddagen. Den beste tiden å få gjort arbeid er når det er lyst, men ikke så varmt, altså tidlig på morgenen. Dette, sammen med sjøluften, gjør at man blir veldig trøtt tidlig på kvelden. Jeg opplevde selv også at det var ofte jeg sov i ti timer, helt utslitt av solen og varmen.

Restauranten er i stor grad kun benyttet av seilerne som holder til i marinaen, men ofte i helgene, i hovedsak på søndager, kom det flere tilreisende i biler og motorsykler som tok turen til marinaen og spiste på restauranten der. Man så at det tydelig var et klientelskifte da. Søndager er for øvrig en dag hvor det er lite seilere i restauranten da det arrangeres den ukentlige *potluck*, hvor seilerne i marinaen samles for å grille sammen i et av marinaens fellesområder. Dette vil jeg komme tilbake til senere i kapittelet hvor jeg skal gå i dybden på arrangementet. Det er cirka en times kjøretur fra Colon, den nærmeste byen, og det er tett jungel og svært lite bebyggelse mellom marinaen og byen. Men i samme område som marinaen ligger Fort San Lorenzo, et gammelt fort som ble brukt til å passe på inngangen til elven Charges, fortet den spanske Kong Philip II beordret bygget på slutten av 1500-tallet. Chargeselven ble brukt som handelsrute mellom Stillehavet og Atlanterhavet, den leder ut i Gatunsjøen som Panamakanalen går gjennom. Så på søndager var det normalt å se mange biler og motorsykler på parkeringsplassen til marinaen, noe det sjelden var i ukedagene. Svær mange av de som kom for å spise der på søndager

hadde også vært innom fortet samme dag, men også mange av militærinstallasjonene som lå igjen etter USA brukte området som militærleir frem til 1999. Det er veldig mye historie å se i området, helt siden 1500-tallet til nå. Det sier litt om hvor strategisk dette området har vært gjennom historien. Man kan også se på sosiale medier hvordan bilder som er geo-tagget i Shelter Bay er i stor grad preget av lokale panamanere i forhold til hvor få av dem som faktisk holdt til eller på med båter. Det er tydelig at båtene og marinaen representerer luksus og høykultur i et ellers veldig fattig område av Panama.

Cruisers Palapa

Innerst inne i marinaen, mellom de to innerste bryggene, er det bygget en åpen konstruksjon med kun stopler og palmeblad-tak, en slags palmehytte. Det er et samlingssted for forskjellige aktiviteter, og det er fritt frem å bruke for alle som er i marinaen. Navnet som brukes er i hovedsak «Cruisers Palapa» og «the Barbeque area» som er godt forklarende da det er en stor kullgrill der.

Onsdag kveld er det et arrangement som heter «Hump Day Happy Hour» som starter kl 18 og ofte kan fortsette til de sene kveldstimer. Og med sene kveldstimer betyr det også etter «cruisers midnight». Jeg ble fortalt av Becky, som ofte tar initiativ til å arrangere dette, at «hump day» er et symbol på at ukedagene er over halvveis og at man nærmer seg helg. Det er også et behov for å ha noe å glede seg til midt i uken, da dagene ofte går veldig sakte i marinaen når man venter på å krysse kanalen eller om man for eksempel venter på utstyr man har bestilt dit. «Hump day happy hour» er en lavterskel tilstelning for de som ønsker å bli kjent med nye mennesker, man tar med litt alkohol og litt snacks, så blir man godt tatt imot. Første gang jeg var med på dette ble jeg kjent med folk jeg senere bodde hos og hjalp gjennom kanalen. To av de hadde til og med hatt antropologifag da de studerte på syttitallet, og de var veldig hjelpsomme og prøvde å foreslå idéer og innfallsvinkler jeg kunne bruke i arbeidet mitt. Denne kvelden i februar var det var om lag 20-30 personer til stede, mens en annen gang jeg var med i slutten av april var det bare fire andre i tillegg til meg. Så det var varierende oppmøte, særlig basert på når i sesongen man er der, men det var absolutt en av de viktigste sosiale arrangementene for å bygge sosial kapital og nettverk i marinaen.

Lørdag kveld blir det arrangert «Talent Night» i Cruises Palapa. Da jeg var i marinaen første gang i 2018 het det «Open Mic Night», og da ble det arrangert i baren med fullt musikalsk oppsett, gitar, bass, keyboard, forsterkere og mikrofon. De som spilte var veldig flinke, det var svært god underholdning og veldig godt oppmøte. I 2019 var det ikke helt det samme. Det var én gitar, et par sanghefter og det var hyggelig om noen i det heletatt kunne noen akkorder så man kunne synges sammen. Jeg kan heldigvis spille gitar helt greit, så vi fikk spilt gjennom et par sanger fra sangheftet som var skrevet ut i om lag ti eksemplarer. Det holdt akkurat med tanke på deltakere. Det gikk litt trått på versene, men på refrenget da jeg spilte «You're the one that I want» av Olivia Newton-John og John Travolta fra Grease ble det plutselig godt trøkk. Det var selvsagt hyggelig, men det var noe helt annet enn slik det var tidligere. Jeg spurte Becky hva som hadde skjedd med de ukentlige musikalske arrangementet, hun sa det var i hovedsak mangel på interesse og fordi musikalske seilere hadde forsvunnet. Hun fortalte om en fransk båt som hadde vært i marinaen lenge, de var profesjonelle musikere, de spilte hver lørdag i marinaen. Jeg møtte disse franskmennene senere i Guatemala, de spilte på en Open Mic Night på en bar der, og jeg skjønner veldig godt at ingen turte å spille etter dem. De var så talentfulle at de eneste som gikk på for å synges etter dem hadde promille, noe som gjorde at de nok hadde glemt hva som skjedde dagen etter uansett. Talent Night i Shelter Bay var som regel alkoholfrie arrangement, særlig når det var barn til stede, men det varierte fra gang til gang.

På søndager arrangeres «Potluck», tydelig etymologisk inspirert av Franz Boas og Marcel Mauss' «Potlatch» hos Kwakiutl (Mauss 1995). Her tar man med sitt eget kjøtt som man griller, og så har alle båtene med seg en «side to share», for eksempel en salat eller potetbåter. På morgenen på «Cruisers Net» spørres det som regel fra «Netcontroller» om noen menn (jeg hørte aldri et kjønnsnøytralt pronomen) kan være grillansvarlig, altså å fyre opp og holde i gang kullgrillen om lag en halvtime-time før arrangementet starter. Oppmøtet på Potluck er det største av alle de sosiale arrangementene som holdes i marinaen. Slik var det både når det var mange båter i januar-februar og når det var få båter utover i april-mai.



Da jeg bodde i en båt sammen med et hollandsk par fortalte de meg om et par fra Latin-Amerika som holdt til i en båt i marinaen. Det latinske paret eide ikke selv båten, men stelte og passet båten for et amerikansk par som reiste litt opp og ned mellom USA og Panama. Det hollandske paret spurte hvorfor de ikke hadde vært med på Potluck. De hadde da svart at de ikke kjente noen der, og at de derfor ikke følte at de kunne komme. Det hollandske paret mente at dette var dumt av dem, at det var en tullete holdning. Men jeg kan skjønne hvor det kommer fra, jeg hadde også hatt problemer med å delta på et slikt arrangement om jeg ikke hadde hatt en noen jeg kjente der. Og særlig for dette paret, da deres engelsk var litt enkel er det tøft å hive seg med på et slikt sosialt arrangement. Det er nok lettere å bli med på slike arrangement når man snakker bra engelsk, og kanskje det er derfor amerikanerne alltid virker så sosiale? Det var særlig amerikanerne som var pådrivere for Potluck. Jeg ble fortalt at det var en mer utbredt i USA å ha en slik samling, enten det er for venner eller nabolag.

En siste ting «Palapaen» blir brukt til er et søndagsarrangement som heter «swap meet». Her tar de forskjellige båtene med seg utstyr eller ting de ikke har bruk for lenger og bytter det enten med annet utstyr eller mot penger med andre seilbåter. Det er særlig kart og kartbøker som er populært, selv om folk i tillegg bruker digitale løsninger på navigasjon. Men alt fra elektriske ledninger og kabler til gummibåter med og uten motor blir kjøpt, solgt og byttet her. Noen ganger var det svært mange

som deltok og hadde sitt eget bord hvor de solgte og byttet ting, andre ganger ble det ikke arrangert siden det ikke var interesse for det. På Cruisers Net om morgenen het en av postene «buy, sell, trade, give-away» hvor man kunne spørre etter noe man trengte eller om noen ville bli kvitt noe, så det dekket til en viss grad behovet for mange.

Bussen til Colon

Cruisers net:

“Shelter Bay shuttle bus services, please always check with the driver for last minute changes, also check the bulletin board, sometimes they’re posted there. Generally speaking, Monday till’ Friday the bus departs at 7:45 in the morning to Quatros Altos mall, leaves Quatros Altos at 11 am. Then runs again in the afternoon departing the marina at 1 pm and leaving Quatros Altos at 3 pm. Saturday there’s only one bus scheduled leaving the marina at 8 am and returning at 11 am. Please make sure you sign up for the shuttle on the forms posted in the office, it is important to get your name on the sheets if there is an abundance of people, the folks with the name on the list gets on the bus first. Also, remember if there is a large group of people and limited seating is available, please limit your crew to two people per boat on any different trip. If you miss the return trip or want to leave sooner you can always hail a cab to return to the marina for \$20. Also, if you spend more than \$500 on Reys or Longs they will bring you back in their vehicles. The morning bus will stop at Quatro Altos shopping center which has the grocery store El Rey on the far west end, Long distributors on the east end which is a good spot for bulk beer, soda, canned goods and cleaning supplies. They also offer a dollar membership that will save you an additional percentage on your purchases, prices are posted with both regular prices and membership prices. Additionally in Quatro Altos you can find Abernathy chandlery, barber shops, and three department stores. There are also the Creditcore Bank with ATM machine with only \$3 transaction. Second stop for the bus is the Millennium, which has the hardware store Novy and fishing and marina equipment store Max Industriales as well as the Colon branch of Mail Boxes Etc. Colon bus terminal is the third stop, fourth stop is port captain’s office and City Bank for your cruising permits, canal crossing paper work, deposit etc. On the way, if you speak to the driver he will stop at the Colon Hospital, the center of Colon or the Zona Libre free zone, which is the tax free shopping. All those stops are on request, so please

Speak with the driver when you board the bus so you know where to get off. As a reminder, if you shop at Novy, Max Industriales or Abernathy always remember to tell them you're staying at Shelter Bay and ask them for your Shelter bay discount, which will save you around 15-25% depending on the store.

Marinaen har sin egen minibuss med 18 seter som kjører til Colon, den nest største byen i Panama som ligger om lag en times kjøretur derfra. Bussen kjører to runder for marinaens gjester til og fra Colon i løpet av dagen, en gang kl 07:45 og en gang kl 12. Morgenturen er lengst, da rekker sjåføren å kjøre til forskjellige steder inne i sentrum, mens på ettermiddagsruten får man kun en halvtime på det store handelsområdet som heter Quatros Altos hvor man finner det man trenger av dagligvarer, elektronikk og jernvare, samt litt klær. Sjåføren er ansatt i marinaen og kjører hver dag utenom søndag. Han snakker svært godt engelsk, med tilnærmet amerikansk aksent. Han har tidligere jobbet i kanalsystemet med toll og sikkerhet, og der gikk mesteparten av kommunikasjonen på engelsk. På bussen er det litt som å sitte å drikke øl, det er en større aksept for å snakke med hverandre selv om man ikke kjenner hverandre. Det er en såpass lang busstur at det vil være nesten unaturlig å ikke snakke sammen, og det er en god mulighet til å spørre hverandre om hvordan og hvor man får tak i diverse varer, og særlig hvor man bør gå. For meg var bussturen en veldig god arena for å bli kjent med folk, og flere av bekjentskapene jeg knyttet der ble senere viktige informanter for meg. En av de jeg hadde særlig god kontakt med, og som jeg noen uker bodde hos, Elisabeth, ble jeg kjent med på bussen. Hun pleide å ta bussen av og til uten helt å ha noe å gjøre i Colon. Hun og sjåføren hadde særlig god kontakt, både siden de delte en sterk religiøs tro, men det hjalp også at hun stadig tok med mat til han. Han kjøpte til stadighet usunn mat mens han ventet på at de forskjellige passasjerene var på diverse butikker. Delvis fordi det er lite sunn mat tilgjengelig i Panama. Men Elisabeth hadde med variert mat til han, og passet på at han fikk i seg grønnsaker også. Det satte han veldig stor pris på. Det ble også gjort med humor og vennlighet. Han hjalp også henne med å lære spansk, noe de satt og øvde på da de kjørte.

Bryggene

På de forskjellige bryggene er det også mye sosial kontakt. Selve båtene er ofte veldig private, i den grad at det ikke så ofte inviteres til å komme om bord med mindre man er gode venner eller bekjente. Men langs bryggene ligger båtene ofte fortøyd slik at akterenden av båten går mot bryggen, og på den måten vil cockpiten, utearealet på båten, være rettet mot bryggen. Det er som regel i cockpiten man oppholder seg når man spiser eller slapper av i båten, særlig om man ikke har aircondition i båten. Om noen ønsker at båten og cockpiten skal være mer privat, legger man til båten slik at baugen går inn mot bryggen og cockpiten ligger ut mot vannet.

Hvor langt ut på bryggen båten ligger kan avgjøre hvilke mennesker man omgås. Fordi man stadig går forbi noen båter hvor noen oppholder seg vil det være mer naturlig å slå av en prat, da særlig med dem man ligger nærmest fortøyd. Ligger båten lengst ut på bryggen vil en gå forbi svært mange båter. Ligger man innerst vil svært mange gå forbi ens båt. Dermed vil det ofte danne seg et nettverk, gjerne et svakt basert på bare høflighetsfraser, med dem man deler brygge med. På bildet med oversikt over Shelter Bay Marina ser man hvordan bryggene er utformet, med brygger fra A til F, hvor det stadig blir grunnere vann innover. Noen av de større båtene jeg bodde på lå ute på B-bryggen, blant dem en norsk Najad på seksti fot, den ble for stor for mange av uttriggerne på bryggene og måtte ligge langs selve bryggen. Her er det færre seilbåter som holder til, slik at det ikke blir like stort felles seilbåtmiljø. På B-bryggen holder også flere av de største yachtene til, hvor manskapet stadig jobber med å vaske de store båtene. Som nevnt er de i mindre grad del av det sosiale seilbåtmiljøet, og holder seg veldig ofte kun sammen med sine kolleger.

Oppsummering

I dette kapitlet har jeg redegjort for hvordan de mest sentrale delene av marinaen er utformet, og hvor store deler av den sosiale samhandlingen foregår. Jeg har beskrevet ulike fysiske områder som er interessante, og de aktivitetene som arrangeres der. De forskjellige områdene i marinaen har forskjellige normer for samspill, noe som også kan variere basert på hva klokken er, slik som Happy Hour i baren. Utenom Happy Hour vil ikke det være like stor mulighet for å sette seg ned og drikke øl med fremmede som om klokken hadde vært noe annet. Når det arrangeres

sosiale aktiviteter ønskes det av arrangørene som oftest at så mange som mulig vil være med, dermed gir det en god mulighet for å bygge nettverk. Bussen til Colón er et eksempel på en sosial arena hvor selv de som ikke oppsøker sosiale arrangementer blir satt i en sosial situasjon hvor en lett kan stifte bekjentskap og bygge nettverk.

Kapittel 4: Kommunikasjonsmedier i marinaen

I dette kapitlet vil jeg vise noen av kommunikasjonsmetodene som blir brukt i marinaen og i seilbåtmiljøet ellers. Det jeg tar opp er ikke spesielt for Shelter Bay Marina i seg selv, det brukes tilsvarende i seilbåtmiljøet i store deler av verden, men gjerne med lokal variasjon i utførelsen. Felles for kommunikasjonen jeg går gjennom her, er at det ikke er ansikt-til-ansikt-kommunikasjon, men i større grad en måte eller en metode som gir grunnlag for å kunne opprette kontakt i ettertid, enten umiddelbart eller langt inn i fremtiden.

Cruisers net

Klokken er 07:29 på en lørdag morgen. Volumknappen på den håndholdte VHF-en gir signal om at lydstyrken er høy nok når jeg trykker på den. Displayet viser «CH77», kanal 77. Sekundviseren på telefonen min jobber seg oppover mot tolvtalet. De pleier å være veldig på sekundet når de starter sendingen.

Good morning cruisers, this is Becky on Fairwinds, I'll be your net controller for Saturday March 16th. First of all, is there any medical emergency or priority traffic, please come now. Medical emergency or priority traffic come now.

Nothing heard, the emergency number to call is 911, and there is a list by the marina office and in the cruisers barbeque area with other emergency contacts.

Now for general check-in, please call with your boat name

Solitude, Serenity, Sailing Free, Dreamweaver...

Båtene som hører på Cruisers Net sjekker inn ved å si båtnavnet sitt på VHF-en. Mange av navnene kjenner jeg igjen. Jeg har sett navnene bak på båtene, og mange av de er aktive på Cruisers Net. Noen har jeg ikke sett eller hørt før, kanskje de er nyankommet til marinaen. Når det blir spurt om noen har noe å melde med prioritet eller en nødssituasjon betyr dette noe som akutt eller snarest må tas tak i. Det kan være om noen er akutt syk, om noe er stjålet nylig eller om det trengs hjelp til noe, eller at noen må være obs på noe som kan skje. For eksempel kan det være fortøyninger som har røket eller noe som flyter i sjøen uten at de gjeldende har fått det med seg.

Okay, thank you for checking in, are there any new arrivals who would like to introduce yourselves, go now.

Dreamweaver

Oh, Dreamweaver, go ahead!

Hi good morning everyone, Oliver and April on Dreamweaver. We've just returned to Shelter bay, we'll be here a few weeks before leaving to head north in early April.

Thank you for that Dreamweaver!

Okay, well, thank you for checking in, anyone else?

Solitude

Go ahead Solitude

Uhm, I arrived on Thursday, heading trough the canal on the coming Monday, then heading north to early April.

Thank you, anyone else?

Meldingene er korte og konsise. Det er så mye som mulig informasjon på færrest mulig ord. Det er opp til hver Net Controller hvor mye høflighetsfraser som brukes når nye ankommende gjester sjekker inn i marinaen. De fleste nøyer seg med en takk,

slik som i denne sendingen. I andre sendinger med andre Net Controllere vil det noen ganger bli mottatt med en «velkommen til marinaen, vi gleder oss til å bli kjent med dere», men da er det mange ord og lite informasjon. Jeg tok i 2017 VHF-kurs gjennom Telenor Kystradio hvor jeg ble lært opp til å bruke korte konsise meldinger, noe jeg kjenner igjen i bruken av VHF her. De fleste av lytterne er erfarne sjøfolk, de er vant med å bruke VHF for å kommunisere tydelig og forutsigbart.

Det er ikke alle som er komfortabel med å snakke på VHF. Det er mange som lytter, og absolutt ikke alle som sier ifra at de lytter til sendingen. Jeg var om bord i en del båter og lyttet til Cruisers Net sammen med dem, og det var mange forskjellige måter og med forskjellig interesse de lyttet. For noen var det å lytte til Cruisers Net en del av frokosten eller morgenkaffen. Noen hørte bare på litt i bakgrunnen mens de gjorde andre ting på båten. Noen lyttet ikke i det hele tatt. Da var det greit å ha sin egen håndholdte VHF som jeg kunne bruke for meg selv, enten jeg satt i cockpiten på båten, lå i køyen eller satt ved bryggekannten.

Værvarselet er også Net Controllers oppgave å formidle. Det er viktig informasjon for de som skal seile ut i det karibiske hav, enten mot Bocas Del Toro, San Andres eller Providencia som ligger mot nord-vest, eller østover mot San Blas og fastlands-Colombia. Området er svært værutsatt. Informasjon om hvor høye bølgene er, hvor sterk vinden er og hvilken retning den blåser er viktig når man skal seile. Jeg har selv vært med på å vente i over en uke på å få greit nok vær på vei østover mot Portobelo, på vei mot San Blas. Det er lange distanser i åpent hav og få trygge havner langs kysten, når det gjelder vær og vind, men også med hensyn til sikkerhet. Derfor må det planlegges godt om man skal seile av gårde.

Vær

Let's move on, to the local weather. So... today, and most of the week 31 degrees Celsius, that translate to about 88-89 Fahrenheit, with a low to tonight of 77 or 25 Celsius. Uhm, chance of precipitation is only 4% today and 2% tonight. Wednesday is the day they say there might be some late afternoon showers. For the offshore forecast for the south west Caribbean, south of eleven north, including approaches to the panama canal, as of 5:04 this morning; today, north east winds, 15 to 20 knots,

sea 7 to 10 feet in the north east to east swell, tonight the wind pick up to 20 to 25 knots, same seas, 7 to 10 feet in the north east to east swell.

Værvareselet er teknisk, og man må vite hvilken informasjon man skal lytte etter. Femten til tjue knop vind er laber til frisk bris. Tjuefem knop er liten kuling. Retningen som leses opp er der vinden kommer fra. Vinden fra nord-øst kommer fra det åpne karibiske hav. Været er i mindre grad interessant om man skal gjennom Panamakanalen. Der er man skjermet for bølgene, men vind kan gjøre det vanskeligere å manøvrere i slusene.

Line handling gjennom Panamakanalen

Skal man gjennom Panamakanalen er det derimot viktig å ha «line handlers», mannskap som kan holde tauene som går til land når man går gjennom slusesystemet opp mot Gatunsjøen, en innsjø som selve Panamakanalen er utgangspunkt for. Det er en del krav og noen oppfordringer som skal være tilfredsstillende når man går gjennom kanalen. Det er oppfordret til å ha kanalsystemets egne fender og tau, da de er svært solide, store og slitesterke. Det oppfordres også til å ha en «agent», en konsulent som tar seg av kommunikasjon med slusene, har kontroll på «time slots» til slusene og som avtaler med de andre seilbåtene og deres agenter hvordan båtene skal festes til hverandre når de går gjennom slusene. Da ligger det som regel to eller tre båter ved siden av hverandre, så symmetrisk som mulig. Jeg har vært med på å være i en «monohull», en båt med ett skrog, i midten og to katamaraner(multihull) på sidene. Jeg har også vært med på å være på siden i en monohull og med katamaran i midten, hvor en monohull var på andre siden igjen. Om det er tre båter med samme type kjøler vil det som regel være den med sterkest motor i midten, da det i hovedsak er den midtre båten som styrer fart og ror. Da kan også agenten på båten i midten rope ut beskjeder til kapteinene på båtene ved siden av, slik at de kan supplere med motor eller sving på roret.

Det er påbudt å ha tilgjengelig fire line handlers når man går gjennom kanalsystemet i tillegg til kaptein og eventuelt agent. Jeg vil ikke oversette det til et norsk ord, det er en veldig spesifikk oppgave, og å kalle det mannskap vil være feil da de i hovedsak er gjester på båten. Passasjen fra Colón på den karibiske siden til Panama City i Stillehavet tar mellom 12 og 36 timer. Kun én gang har jeg vært med på én dag, de andre gangene har vi overnattet i Gatunsjøen rett etter de første slusene. Men den

gangen vi klarte å gjennomføre passasjen på en dag måtte vi ankre opp på utsiden av kanalinngangen og være klar for å ta imot agenten kl 05. Så når man blir med en båt gjennom kanalen får man en køye for å sove, alle måltid og snacks dekket og servert. I tillegg kan man avtale om man kompenseres økonomisk, deriblant kostnader for transport tilbake til marinaen.

Tropical Dreamers

Tropical Dreamers, go ahead

Good morning everybody, David and Trisha aboard Tropical Dreamers, we are looking for 3 or 4 line handlers to go through the canal on the 21st, that is Thursday, and if anybody can help us we'd greatly appreciate it, again it's David and Trisha on Tropical Dreamers, we're on E-Dock, Echo 16.

So please stop by, thank you very much everybody, have a great day.

Hva man tilbyr potensielle linehandlere er forskjellig fra situasjon til situasjon. Første gang jeg var det selv gjorde jeg det fordi jeg tenkte det var en mulighet jeg kun kom til å få en gang i livet, og at jeg måtte benytte muligheten til å oppleve en av den moderne verdens store underverker på nært hold. Da var jeg med en amerikansk båt, og den økonomiske kompensasjonen vi ble enig om var at taxituren verdt \$80 tilbake til marinaen ble dekket.

Noen av de jeg møtte som mer eller mindre frivillig «satt fast» i marinaen over en lenger periode brukte dette som en mulighet til en ekstraintekt. Da særlig de som ikke eide egen båt, men var med som mannskap på andres båter. Andrew, en australsk mann i begynnelsen av 30-årne jeg ble kjent med seilte sammen med en britisk familie. De ventet på reservedeler som skulle sendes, og ble derfor liggende i marinaen i over en måned. Andrew tok da på seg linehandling-jobber for som regel mellom \$80 og \$120 per tur. Da fikk han seg også en tur til Panama City i samme slengen. Han lyttet da til cruisers net for å finne ut hvem han skulle snakke med.

Alternativet til å bruke seilerne i marinaen som linehandlere er å betale lokale menn fra Colón for jobben. Jeg ble fortalt at de tok mellom \$50 og \$100 per mann, og jeg ble fortalt at det ofte var personer som i liten grad var vant til å være på båt og at de snakket lite eller ingen engelsk. Derfor vegret mange seg for å bruke de lokale

mennene. Jeg så når vi dro gjennom kanalen at hvis noen hadde ansatt lokale menn som linehandlere ville de i mindre grad omgås andre i båten, de satt ofte for seg selv og hørte på musikk eller tekstet på mobiltelefonen. Det kan nok i stor grad skyldes enten språk eller evne til å bidra i samtaler om båt og seiling, som det selvsagt snakkes mye om. Jeg kjente selv at jeg var glad jeg hadde habitusen (Bourdieu 1995), den kroppslige kunnskapen og den seilfaglige kunnskapen som skulle til for å bidra i samtaler og diskusjoner ombord.

Det er også populært å bli med andre båter gjennom kanalen som linehandler for å øve seg før man selv skal gjennom kanalsystemet med sin egen båt. Det blir ofte oppfordret til dette på Cruisers Net. Både for å øke interessen for å hjelpe hverandre, men også fordi da blir man selv mer sikker på egen evne når man skal gjøre det med egen båt senere.

På Cruisers Net vil det aldri avtales om noen skal være med som linehandlere, men det er en kanal for å vise at man trenger hjelp, man får ut båtnavnet sitt og man sier da gjerne hvor i marinaen båten ligger. Deretter kan de som er interessert i å bli med ta kontakt personlig ved båten eller se hvem som eier båten og deretter ta kontakt med eierne i andre sosiale arenaer. Da kan man bli litt mer kjent, slik at man ikke tar med seg eller blir med noen man absolutt ikke kommer overens med.

Annonsering av varer og tjenester

Hver dag vil det også over VHF bli annonsert varer og tjenester som blir tilbudt i marinaen. Karen som driver den lille matbutikken i marinaen, er daglig på Cruisers Net og forteller om tilbud og åpningstider i forretningen. Hun forteller også om vaskeriet de har i marinaen og når de har åpent der. I tillegg forteller hun om restaurantens daglige lunsj- og middagstilbud. Hun forteller også om mannen sin, George, som er mekaniker og utfører vedlikehold og reparasjoner på motorer, generatorer, dynamoer, elektronikk, påhengsmotorer og ankervinsjer. En annen person som tilbyr tjenester i marinaen er Fred. Han driver det som kalles «The Sail Loft». Han tilbyr en seilmakertjeneste der han kan fikse seil, kalesjer og annet tekstilarbeid.

De gangene for eksempel Fred eller Karen ikke hører eller svarer på Cruisers Net vil den personen som er Net Controller etter beste evne informere om tjenestene og

åpningstidene. Og siden sendingen er interaktiv vil lytterne kunne bidra eller rette på dersom informasjonen som blir delt er feilaktig.

Okay, moving on to buy, sell, trade or give-away, and or lost and found? Anyone have anything in this category to report, go ahead.

Sea Joy.

Sea Joy, go.

Good Morning Becky and Shelter bay, Harry, Sea Joy, I have a professional grade new factory wrapped foot pump for inflating dinghies and other inflatables it has the variables of tips plus it has a built-in pressure gage, very nice unit, looking to sell today, I depart to the canal at 12:30, so it's a fast fire sale.

And where are you located Sea Joy?

Sea Joy is located on C25, C25 for the foot pump.

Posten der kjøp, salg, bytting eller gis vekk blir informert om kommer i tillegg til den ukentlige «Swap Meet» som arrangeres hver søndag. I dette tilfellet kunne ikke den aktuelle personen vente til dagen etter siden han skulle gjennom kanalen denne dagen. Felles for de fleste som seiler langt er at de har veldig mye utstyr, og det er ikke alltid så veldig mye plass til overs i båtene. Denne posten kan ha flere forskjellige navn ut ifra hvem som er Net Controller og hvor man er i verden. Scott (2002:180) viser blant annet til Neiafu i Tonga hvor posten ble referert til som «Yachties needs and problems» hvor utstyr og tjenester blir ønsket og tilbudt.

Avslutning av Cruisers Net

Når det nærmer seg avslutning av Cruisers Net vil det spørres om noen ønsker å ta opp noe som ikke går under de annonserte kategoriene. Det kan være forskjellige ting som trivielle fakta, visdomsord, vitser eller generelle spørsmål. Deretter vil Net Controlleren takke for seg etterfulgt av takk og komplimenter fra noen av de som lytter, gjerne tre eller fire oppkall.

Okay, this is Becky signing off and going back to 74, thank you for your participation today it, was great

Thanks Becky, great net.

Thank you.

Etter Cruisers Net er ferdig og båtene fortsatt er på kanal 77 vil det være mulig å be om båt-til-båt-kommunikasjon. Da vil de det gjelder kalle opp med navn til de de ønsker å få kontakt med. Når man der får kontakt, avtaler de en kanal de ønsker å snakke på. Når kanalen de bruker til Cruisers Net er 77, vil de for eksempel si «en opp» eller «en ned», da det er lett å forholde seg til. Kanalene vil ikke være private, da alle er åpne, så man kan ikke ha fortrolige samtaler. Men om man ønsker å for eksempel møtes et sted, avtale noe eller ha en samtale som ikke er så privat er det mulig. Når Cruisers Net er ferdig vil alle gå tilbake til kanal 74 som er arbeidskanalen for marinaen. Der kan båter også kommunisere, eller de ansatte kan kommunisere med båter. Når man er ute og seiler vil man alltid være innstilt på kanal 16, som er nødkanalen som benyttes på sjøen.

Det hendte også i noen perioder hvor det var mange barn til stede i marinaen at de arrangerte «Kids Net», et Cruisers Net for barn. Det vil annonseres av Net Controlleren på Cruisers Net om det er aktuelt. Kids Net er en god mulighet for barn til å bli komfortabel med å bruke VHF, noe som er både praktisk, pedagogisk og en viktig sikkerhetsfaktor når man seiler og om det skulle skje for eksempel ulykker om bord. Kids Net drives også av en Net Controller, som også er barn, hvor de går gjennom ulike spalter eller tema på samme måte som det gjøres for voksne. Men for barna er det mer fokus på hva de skal gjøre på den aktuelle dagen, om de skal arrangere leker eller aktiviteter sammen og en egen spalte der alle kan fortelle vitser eller fun-facts.

Hvorfor VHF er en ideell plattform for kommunikasjon

Det er flere grunner til at VHF er en god plattform å bruke til lokal informasjon for båter. For det første er nesten alle båter som benyttes til mer enn dagsturer utstyrt med VHF. Det er fordi det er en av de mest primære sikkerhetstiltakene man kan installere i en båt. Om noe skjer når man er ute på sjøen, vil man sende ut «mayday»

eller «pan-pan» ved nødssituasjoner. Alle båter sine VHF-apparater skal være stilt inn på kanal 16, og vil kunne assistere ved nødssituasjoner. Kyststasjonene på land vil også kunne bidra om man er langs kysten. Siden alle båtene har VHF-radio, vil alle kunne delta i kommunikasjonen. Det brukes ikke tellerskritt eller mobil-dekning, derfor er det gratis for alle også. Og siden signalene er lokale, vil det kun være mulig å høre for de som er i nærheten.

En annen faktor som gjør VHF og Cruisers Net til et godt kommunikasjonsmedium er at det ofte blant langturseilere er vanlig å ankre opp i uthavner, ved strender eller i laguner hvor det ikke er naturlig å møtes ansikt til ansikt med alle andre, slik man gjerne gjør i en marina. I en marina vil man gjerne ha en oppslagstavle eller møte folk langs bryggene, men det gjør man ikke når man ligger til anker. Særlig ikke når det ikke finnes en bar, restaurant eller andre naturlige møtesteder i området.

Siden de fleste seiler til flere forskjellige land og øyer er det ofte svært dyrt med abonnement eller kontantkort som fungerer eller er rimelig nok til å bruke i lengre perioder. Satellittelefonene som kan brukes på havet er svært dyre og med begrenset kapasitet. I en artikkel i seilbåtmagasinet «Seilas» blir det forklart at datahastigheten er minimal, så det kan i hovedsak benyttes til å laste ned værfiler og tekstmeldinger med begrenset antall tegn (Nissen-Lie 2017). Da jeg gjorde feltarbeidet ble Google Fi stadig diskutert. Det er et abonnement som var helt nytt, der de kunne tilby roaming i over 200 land med fastpris på \$70, men da kun tilbudt til det amerikanske markedet. Det er en utvikling som kommer til å gjøre langturseiling lettere for mange fremover, da man slipper å kjøpe nye SIM-kort til de forskjellige landene man besøker.

Andre kommunikasjonsmetoder

Siden det ofte byttes mye på SIM-kort for de som driver med langturseiling, er WhatsApp den mest brukte kommunikasjonsformen for private samtaler. Der registrerer man telefonnummeret sitt, og bruker dette nummeret om man skal gi sin kontaktinformasjon til andre. Dermed, om man bytter SIM-kort, vil man fortsatt bruke det originale nummeret som kontaktinformasjon. I mange land er det vanlig at telekommunikasjonsselskapene har fri bruk av WhatsApp, slik at mengden data på telefonen man har tilgjengelig gjennom sin leverandør ikke påvirkes ved bruk av applikasjonen. Det gjør det naturlig å bruke WhatsApp, som for øvrig ble kjøpt opp av

Facebook i 2014, til mye mer enn bare personlige tekstmeldinger mellom private aktører. De fleste bedrifter jeg så, enten det var taxi-selskaper, butikker eller restauranter, hadde WhatsApp som tilgjengelig kommunikasjonsmedium for kunder.

Det er også svært vanlig å gi ut visittkort til folk man møter når man er på langtur. Visittkortene inneholder som oftest et bilde av båten og/eller mannskapet i tillegg til kontaktinformasjon. Da vil som regel både epost-adresse og WhatsApp-kontaktnummer stå på siden sammen med navnet på båten. Ofte var bildene fra noen av de mer spesielle eller eksotiske stedene de hadde vært. En av båtene jeg fikk visittkortet til hadde bilde av båten sin ved et isberg i Antarktis, mens en tysk båt jeg møtte hadde bildet på visittkortet sitt fra Lysefjorden i Rogaland fra sin Norgesseilas som han hadde gjort noen år tidligere. Etter å ha seilt en stund ender man som regel opp med en god bunke med visittkort. Å gå gjennom kortene er en fin måte å mimre tilbake til de båtene og menneskene man møter på en lengre tur, og da er det mulig å ta kontakt med dem igjen og høre hvor de har seilt videre, eller be om tips til steder man å besøke.

I de fleste marinaene jeg har besøkt, Shelter Bay inkludert, er det som regel også en korktavle hvor det henges opp lapper. Det kan være alt fra visittkort til lokale tjenester, kjøp og salg av utstyr eller båter og kontaktopplysning om man ser etter eller trenger noe. I Shelter Bay, og i flere av marinaene ved Panama City, er det ofte flere notiser om at enten linehandlere tilbys mot penger, eller båter som har behov for linehandlere hvor de kan skrive når de går gjennom, hvor de ligger fortøyd, hvilket språk de snakker, og ofte litt om hvem de er eller om de tilbyr noe form for økonomisk kompensasjon. På Cruisers Net vil det ofte refereres til korktavlen om noen trenger noe og man ikke får svar der og da. Slik som at man trenger linehandlere, men ingen har meldt interesse for å kunne hjelpe. Også Scott (2002:66) viser til viktigheten av korktavlen i Las Palmas. Den ble flittig brukt til informasjon om varer eller tjenester eller om mannskap søkte båt eller motsatt.

Oppsummering

I dette kapitlet om kommunikasjon som ikke er basert på ansikt-til-ansikt-interaksjon, er det grunnlag for å reflektere rundt hvem som blir inkludert og ekskludert i samfunnet. Ikke bare må man ha det rette utstyret for å kunne delta på VHF-sendingene, man må også ha språk, innsikt og forståelse for å kunne delta. Om

man ikke har den kulturelle habitus (Bourdieu 1995), deriblant begrepsforståelse og teknisk innsikt som skal til for å sette seg inn i interaksjonen, vil man ikke kunne delta på samme måte. Slik har båtmiljøet i marinaen en kommunikasjonsmetode som inkluderer alle som er en del av miljøet, og stenger ute de som ikke er en del av miljøet og som ikke har den kulturelle kapitalen. Slik blir det et sterkt skille mellom de som hører til og de som ikke hører til miljøet. De fleste som tilhører seilbåtmiljøet hører på Cruisers Net, som hver morgen gir viktig informasjon om alt fra vær og vind til sosiale aktiviteter og arrangement. Ved å høre på Cruisers Net holder man seg oppdatert i miljøet, men man kan også bidra med informasjon eller spørsmål selv, da det er en interaktiv sending. Også andre kommunikasjonsmetoder og medier er utbredt i seilbåtmiljøet, blant annet informasjon som kan henges opp på korktavle og visittkort med kontaktinformasjon.

Kapittel 5: Makt, kapital og nettverk

I dette kapitlet ønsker jeg å vise hvordan forholdet mellom uformell makt og sosial kapital gjenspeiler seg i de sosiale relasjonene i hverdagslivet i marinaen. Jeg mener at det finnes enkeltpersoner i marinaensom har en uformell makt basert på deres sosiale kapital, deriblant deres nettverk hvor informasjon kan gis og innhentes. Jeg mener også at, selv om det er en svært homogen gruppe i marinaen, finnes det personer som fremfører sin kulturelle kapital på en måte slik at de blir sett på, eller ønsker å bli sett på, som mer erfarne seilere. De vil dermed oppnå, eller ønske å oppnå, høyere sosial status i marinaen.

Når man seiler rundt i verden er landene ofte svært ulike. Også om man har vært i landet før, kan strukturene i landet ha endret seg mye, enten det gjelder teknologi eller samfunnsendringer. Dermed vil det være de personene som er et sted, og gjerne har vært der lenge, som har kunnskapen man trenger for å vite hvordan man gjør ting, hvem man snakker med og hvordan man skal finne informasjon. Slik er det i seilbåtmiljøet, ikke minst i Shelter Bay Marina. Det kan være enkle ting som hvor dusjene eller vaskemaskinene er, hvordan man sjekker inn i landet med pass og

båtdokumenter og mer avanserte prosesser som hvordan man kommer i kontakt med og planlegger å få båten gjennom Panamakanalen.

I Shelter Bay Marina, og andre marinaer og båthavner, finner man da personer som besitter en form for uformell makt basert på deres nettverk og kunnskap. For å redegjøre for de sosiale dynamikkene i marinaen, vil jeg ta utgangspunkt i noen faglige perspektiver som jeg mener er relevante.

Makt, autoritet og legitimitet

Weber beskriver makt som en sjanse til å gjennomføre ens vilje innenfor en sosial relasjon. Den Norsk-Amerikanske statsviteren Robert Dahl beskriver makt ved at A har makt over B i den grad A får B til å gjøre noe han/hun ellers ikke ville gjort, og dette gjelder både individer, grupper og stater. Når man diskuterer i hvilken grad makten gjelder på individnivå eller gruppenivå er det aktuelt å ta med maktdimensjoner. Antropologen Eric Wolf (1990:586) viser til fire dimensjoner når man skal diskutere makt. Den første dimensjonen er makten til å utføre eller styre noe selv, slik som egenskaper, styrker og evne. Den andre dimensjonen handler om hvordan en person kan styre eller pålegge viljen sin over det han kaller «alter», andre, slik at personen, «ego», kan utøve makt over en annen person i en sosial relasjon. Den tredje maktdimensjonen Wolf viser til er hvor en person kan styre den sosiale samhandlingens setting og legge grunnlag for hvordan det kan bli utøvet makt på en taktisk måte, slik for eksempel en lærer kan gjøre i en skoleklasse. Den fjerde dimensjonen er strukturell makt hvor organiseringen struktureres og arrangeres på en måte slik at personen kan styre hvordan makten skal distribueres (Wolf 1990:586).

Weber (1914:257) skiller mellom tre forskjellige typer autoritet, eller legitimering av makt. Makt på tradisjonelt grunnlag, slik som for eksempel kongedømmer eller andre roller basert på tradisjoner i et samfunn er ikke relevant i marinaen da det ikke er posisjoner i marinaen med offisielt styringsgrunnlag, og dermed ingen som har maktposisjoner blant gjestene i marinaens sosiale liv utenom de ansatte, og dermed ikke har blitt valgt eller arvet posisjonen. De to andre formene for legitim makt finner man dermed i marinaen; rasjonelt grunnlag i form av lov og orden, og karismatisk grunnlag. Perspektivene hans er mer rettet mot større samfunn og nasjonalstater,

men jeg mener man kan trekke paralleller og sammenligne trekkene med strukturene i marinaens lille samfunn.

Den legale formen for legitimitet er basert på lover og regler. Man finner vedtak og hjemler som styrer reglene for samfunnet, og disse reglene vil være der for en grunn. Weber hevder at «The purest type of legal authority is that which employs a bureaucratic administrative staff» (Weber 1914:258). I marinaens tilfelle, er det de ansatte i marinaen som overholder disse rollene. Marinaen har ansatte som kalles «dockmasters». De er, som nevnt i tidligere kapittel, to personer som har ansvar for hvor båter skal fortøyes, lese av strøm- og vannmålere og hjelpe til når marinaens gjester har problemer eller spørsmål. De er ikledd uniformer som kan symbolisere en form for makt, men som også gjør at det skal være lett å gjenkjenne dem. Makten de besitter er i lys av sine stillinger, hvor de forvalter og opprettholder orden i marinaen.

Den tredje formen for makt som Weber nevner i «Types of Legitimate Domination» (1914: 262) er autoritet basert på karismatisk grunnlag. Her er ofte personene som oppnår denne autoriteten karakterer som blant annet personlige egenskaper, utstråling eller gode retoriske evner. Weber bruker blant annet har spesielle politiske grupperinger og religiøse bevegelser som eksempler, men det kan også relateres til marinaen hvor enkelte personer blir sett på som karakterer med både egenskaper, utstråling og retoriske evner. Andre vil dermed se opp til dem og anse dem som behjelpelige ressurspersoner med evne til å sette i gang aktiviteter, skaffe informasjon til gjestene, knytte kontakter eller ta opp saker med marinaledelsen. Altså, personer man går til om man trenger hjelp, føringer eller veiledning, på mange måter tilsvarende det man gjør med ledere innen arbeidslivet. Her mener jeg studier innen organisasjons- og ledelsesfaget kan være et relevant supplement for å forklare hvordan makten kan brukes til å hjelpe marinagjestene.

Innen ledelsesfaget har Alan R. Cohen og Dr. David L. Bradford (2005), som har forsket på ledelse og psykologi, skrevet en artikkel om ledelsens makt i organisasjoner. Der argumenterer de for at en leder besitter ressurser som en person kan få i belønning. Dette er ressurser som kan gi personen makt. Deriblant kan lederen gi blant annet informasjon, kontakter i nettverk eller hjelp til å løse oppgaver (Cohen og Bradford i Eriksson-Zetterquist 2014: 143). Selv om deres perspektiver i hovedsak handler om organisasjoner og formelle maktstrukturer knyttet til

arbeidsplasser, mener jeg det er sammenlignbart med marinaen, da man kan se personer med uformell makt som kan gi de andre gjestene hjelp på samme måte, fordi de med makten besitter og distribuerer disse ressursene. Så selv om de personene det gjelder ikke har formell makt eller en ledelsesstilling, vil jeg argumentere for at det finnes uformell makt som besittes av disse personene i marinaen.

Nettverk og sosial kapital

Det andre temaet jeg mener er relevant er forholdet mellom nettverk, sosial kapital og makt. En av dem som har skrevet om sosiale nettverk, mellommenneskelige bånd og hvordan det kan sees på i et større sosialt system er Mark Granovetter i hans «The Strength of Weak Ties» (1973). Det kan sees i sammenheng med John Barnes' (1954) feltarbeid på Bømlo, hvor han studerte sosiale nettverk, formelle og uformelle relasjoner i Bremnes. Granovetter, som viser til nettopp Barnes i sin artikkel, har fokus på hvordan nettverkene henger sammen, og hvordan forholdet mellom svake og sterke relasjoner i nettverkene er.

Granovetter hevder at «The strength of a tie is a (probably linear) combination of the amount of time, the emotional intensity, the intimacy (mutual confiding), and the reciprocal services which characterize the tie» (Granovetter 1973:1369). Med hans forklaring på et sterkt band eller relasjon, vil altså både tid, emosjonell intensitet, intimitet og resiprositet av tjenester være definisjonen på om en relasjon er sterk, svak, eller ikke-eksisterende (1973:1361). Og jo mer tid en person bruker på én relasjon, dess mindre tid vil personen ha til å være disponibel i andre relasjoner.

Granovetter viser videre at sosiale nettverk ofte kan basere seg på relasjonene mellom personer og deres relasjoner knyttet til hverandre. Han viser til at jo mer person A bruker med person B og C, dess større vil sjansen være for at person B og person C møtes og eventuelt får en sosial relasjon til hverandre. Videre forklarer Granovetter at i en svak forbindelse med en person kan ansees som en bro til et annet sosialt nettverk. Slik sett er en svak relasjon viktig for å kunne knytte nettverk sammen. Og om en bro, eller et svakt bindeledd, bryter sammen, vil det være svært ødeleggende for kommunikasjonen mellom for eksempel to nettverk som kun hadde den bindingen. Han viser til at for eksempel et rykte spres mellom sterke forbindelser vil de fleste i et nettverk av sterke relasjoner, for eksempel en vennegjeng, få høre

det samme ryktet flere ganger. Derimot vil svake ledd mellom nettverk ikke ha det samme utfallet. Da vil ryktet spres lettere utover til flere mennesker med større sosiale avstander (Granovetter 1973:1366).

Pierre Bourdieu (1986) beskriver i sin bok «The Forms of Capital» hvordan nettverk, relasjoner og gruppedlemskap kan sees på som sosial kapital. Den sosiale kapitalen kan være alle nettverk man tilhører, enten det er familie, bekjente, på arbeidsplassen eller innen organisasjoner. Bourdieu, som også skriver om blant annet kulturell- og økonomisk kapital, mener at disse formene for kapital i stor grad kan konverteres innbyrdes. For eksempel vil en person med høy kulturell kapital kunne bruke det på å øke sin økonomiske kapital. En person med høy økonomisk kapital vil kunne bruke pengene sine på å få kulturell kapital, for eksempel gjennom noen former for utdanning.

På samme måte med sosial kapital. Kjenner man de rette personene eller har tilgang på visse nettverk av personer, vil disse relasjonene kunne brukes til å få tilgang til noe eller noen som mulig kan øke personens kulturelle eller økonomiske kapital. Det er dette i sosiale rommet Pierre Bourdieu forklarer hvordan sosiale klasser finnes (Bourdieu 1986). Og videre i disse klasseskillene vil personer som tilhører klassen opparbeide seg «habitus», en kroppslig kunnskap. Bourdieu mener at det til enhver klasse av posisjoner følger en type smak eller habitus (1995:36). Dermed vil personer som ikke tilhører den klassen, og har den formen for kroppslig kunnskap, bli gjennomskuet om de prøver å ikle seg en rolle hvor en viss smak og kunnskap er forventet.

Ved hjelp av Granovetters perspektiv om nettverk, relasjoner og broer sammen med Bourdieus perspektiver om sosial kapital og hvordan det kan omdannes til kulturell- og økonomisk kapital, kan man argumentere for at det finnes personer i marinaen som besitter mye av dette. Og med deres sosiale kapital og nettverk har de mulighet til å knytte personer sammen, og distribuere kunnskap og informasjon til de personene de selv ønsker eller velger å hjelpe. De personene som da besitter disse ressursene, enten det er nettverk, tilgang eller kunnskap, og som kan velge om de ønsker å hjelpe eller dele ressursene med en annen person, vil da besitte en form for makt.

Hvordan man oppnår kapital og makt

Jeg har argumentert for at både et stort sosialt nettverk og kunnskap gir makt i marinaen. Dermed er det naturlig at en person som har vært i marinaen lenge opparbeider seg dette. Men det holder ikke å kun ha vært der lenge, selv om man da har mye kunnskap om stedet er det ikke nødvendig at man har et sosialt nettverk eller høy sosial kapital. På femtitallet kom Erving Goffmans banebrytende arbeid om rollemanipulasjon og strategisk handling som har fått stor innflytelse i antropologien (Hylland Eriksen 2003:80). Goffman skriver i sin bok «The Presentation of Self in Everyday Life» fra 1959 (1974) at den daglige samhandlingen kan fremstilles som et teaterstykke, og han bruker begreper fra teater for å forklare sosial samhandling.

Goffman er kjent for sine begreper om «frontstage» og «backstage» som dramaturgiske metaforer for å vise handlingsmønstre i en sosial kontekst hvor aktøren opptre. En aktør vil ikle seg forskjellige roller, ut ifra hvilken situasjon personen befinner seg i. Bak kulissene, eller backstage kan en person ha en helt annen rolle og fremførelse enn om personen er frontstage. Goffman bruker et eksempel på hvordan Simone de Beauvoir skildrer hvordan kvinner oppfører seg annerledes når det ikke er menn til stede, og de kan slappe av i fortrolighet, nettopp fordi de er backstage (Goffman 1974:97). Videre bruker Goffman «opptreden» som betegnelse på all den aktivitet som en person utfolder i løpet av et tidsrom, og «fasade» om uttrykksmidlene en person fremfører, enten det skjer bevisst eller ubevisst (Goffman 1974:27).

Ved hjelp av Goffmans perspektiver om roller og fremførelse kan man analysere de forskjellige sosiale arenaene i marinaen og forstå dem som former for scener hvor aktører kan opptre og gjøre inntrykk, og dermed styrke sin rolle i de sosiale nettverkene. Det gjøres på mange forskjellige måter, avhengig av hva man ønsker å oppnå, for eksempel ved å vise sin sosiale kapital eller kulturelle kapital.

Et av de bedre eksemplene på en scene hvor en person får mye oppmerksomhet og får vist seg front stage med fullt fokus er på Cruisers Net. Som nevnt er det én Net Controller hver dag som er ansvarlig for å gjennomføre sendingen. Dermed har den personen i stor grad ørene til svært mange båter, gjerne oppimot hundre lyttere på en god dag i høysesongen. Det forventes i stor grad en profesjonalitet når sendingen utføres, både med tanke på klarhet i tale og stemmebruk, men også innlevelse og

mulighet til å være behjelpelig når det kommer spørsmål eller oppfordringer. Det vil også være forventninger av Net Controller som kommer i kraft av rollen. Personen skal være objektiv og rettferdig, og ikke være uhøflig om det kommer for eksempel dumme spørsmål. Forskjellige personer utfører sendingen på forskjellige måter, noen mer personlig og lystig, og andre gjerne mer sterilt og etter manus. Det finnes et manus som brukes i marinaen hvor det står forskjellige ting som skal bli sagt under Cruisers Net. Man merker da lett om det leses rett opp fra arket eller om det snakkes løsere uten manus og Net Controller heller bruker det som en mal.

Når noen er Net Controller har de også mulighet til å styre lytternes inntrykk av seg. Er man lett og ledig, gjerne med litt innlevelse og entusiasme når noen kaller opp og sier eller spør om noe, har man mulighet til å vise frem en side av seg selv som påvirker folks inntrykk. Det kan for eksempel være med på å bygge opp et grunnlag for en sosial relasjon. Personen som er Net Controller sitter også i en posisjon der en kan med full oppmerksomhet fra lytterne spørre eller fortelle om ting som er viktig for de, enten det er for å få tak i hjelp eller utstyr eller for å hjelpe deres venner med tilsvarende.

Man kan på en måte se på Net Controllers rolle som en maktposisjon siden det er den personen som distribuerer all kontakt og informasjon den dagen i den halvtimen, eller så kan man se på Net Controlleren og Cruisers Net gjennom Granovetters perspektiv om nettverk, at personen som har kontrollen fungerer som en bro mellom alle lytterne og gjestene i marinaen, slik Eric Wolf mener maktens tredje dimensjon kommer frem gjennom taktisk og organisatorisk innflytelse.

Gjennom Granovetters perspektiv om nettverk, relasjoner og broer kan man også se på hvordan de sosiale arrangementene styres og hvem som leder de. Som jeg har vist i tidligere kapitler er det daglig arrangementer som i mer eller mindre grad styres eller arrangeres av enkeltpersoner. Noen av aktivitetene ble ledet av enkeltpersoner, slik som AquaFit, men det varierende hvem som var instruktør. Av og til hendte det at personer som vanligvis ledet det ikke kunne komme, da var det gjerne noen andre som var til stede som tok over som leder og gjorde det etter beste evne, gjerne med en del innspill på øvelser som enten var glemt eller kunne legges til. Siden det var en veldig sosial aktivitet hvor man snakket mye sammen og ble kjent med de som var der, fungerte det som en mulighet for å knytte kontakter og vennskap. Der snakket

man om hvor man var på vei, hvor lenge man skulle bli, om man skulle gjennom kanalen eller om man ventet på utstyr eller deler til båten. Slik ble de som arrangerte AquaFit svært opplyst om hva som skjedde og i hvilken situasjon gjestene var i, og gjerne hvor mye tid personene hadde tenkt å være i marinaen.

På samme var det andre aktiviteter hvor det også ble knyttet nettverk og utformet broer. Jenna arrangerte yoga en periode, og Becky som også ofte ledet Aquafit arrangerte turer i jungelen for å se etter dyr og fugler hver mandag morgen. Dette ble selvsagt nevnt på Cruisers Net, da begge de to ukentlig pleide å være Net Controller. Det hendte også at Jenna hadde arrangert filmkvelder, der hun og mannen hennes tok med en prosjektor de hadde i båten og samlet gjester på kveldene. Så når de tar tak i det sosiale i marinaen og arrangerer aktiviteter får alle med seg hvem de personene er, og dermed blir de personene man lett kontakter for å spørre om for eksempel informasjon eller tips. Dermed blir det en selvforsterkende effekt på hvordan nettverkene deres bygges opp.

Som jeg har skrevet i tidligere kapittel, er det krav om fire linehandlere som mannskap per båt i tillegg til kaptein når de skal gjennom Panamakanalen. Og som jeg også har nevnt er det ikke nødvendigvis optimalt å bruke lokale panamanske menn da de i mindre grad bidro til et godt sosialt lag på båten, fordi de gjerne ikke kunne noe særlig engelsk eller kunne følge med i samtaler rundt båt, seiling eller andre interesser eller samtaleemner som den øvre middelklassen fra USA eller Vest-Europa ofte er opptatt av. Den gode opplevelsen av å dra gjennom Panamakanalen er i stor grad påvirket av det gode sosiale fellesskapet man er en del av på turen. Man tilbringer mye tid sammen, som tidligere nevnt tar det mellom ett og to døgn, man spiser, drikker og snakker sammen, og da knyttes bekjentskap og vennskap lettere. Derfor er det viktig å være «på» når man er i marinaen for å møte potensielle linehandlere, og gjerne noen man kommer godt overens med og som gjerne kan noen knuter og er god på kommunikasjon slik at sikkerheten i gjennomføringen av slusingen er tilfredsstillende og lite risikabelt. Det krever ikke veldig mye kunnskap og erfaring å håndtere tauene, men det noe kunnskap om teknikker og det er viktig med litt styrke for å kunne stramme inn tauene mellom båtene og opp til festene på kaikanten. Særlig når det er tre båter fortøyd sammen til én flåte, blir båtene veldig tunge når vannet kommer inn i slusene. Det er snakk om hundre tusen kubikk (hundre millioner liter) vann skal til for å heve båtene opp ett nivå i hver sluse, så det

er enorme krefter som beveger seg. Jobben til linehandlerene blir da å stramme inn tauene på sidene til hver side, slik at båtene ikke kommer nær noen av veggene når vannet går opp og tauet må bli kortere.

Når seilerne har fått dato på når de kan dra gjennom kanalen, må de være aktive og strategiske på hvem og hvordan de får tak i linehandlere. I et slikt tilfelle er det lurt å være aktiv i de sosiale arrangementene og knytte kontakt med de personene, som Jenna og Becky, som har et stort nettverk av relasjoner og broer til andre nettverk i marinaen. De har makt i den grad at de kan være behjelpelig med de personene som de selv ønsker å hjelpe. Jeg ble selv oppringt av Jenna på WhatsApp der hun fortalte meg om en båt som trengte linehandlere, og jeg trengte en båt å bo i noen dager. Jeg hadde et godt forhold til Jenna, og jeg så at den tjenesten kunne være styrkende for vår relasjon, en form for resiprositet siden hun hadde hjulpet meg med å komme i kontakt med informanter og hjulpet meg med mye annet praktisk i marinaen. Hun brukte makten sin og sitt sosiale nettverk for å hjelpe personer hun kom godt overens med.

På samme måte som Jenna hadde brukt meg til å hjelpe personer hun kom overens med, fikk jeg etter hvert større sosialt nettverk lenger ut i feltarbeidet. Jeg hadde god kontakt med særlig de yngre, det vil si i tju- og trettiårene, som ikke hadde sin egen seilbåt. Jeg har tidligere nevnt Andrew fra Australia som var med å seile med en britisk familie. Han hadde mye tid i marinaen mens familien han seilte med ventet på et airconditionanlegg som skulle bli sendt til Shelter Bay. Siden jeg var kontaktsøkende og brukte mye tid på sosiale aktiviteter, kunne jeg bruke mitt nettverk for å koble sammen personer, for eksempel Andrew. Det jeg oppnådde med å kunne hjelpe dem var som regel bare velvilje og gode ord, men det kan være med på å styrke ryktet om meg som antropolog i marinaen. Og ikke minst tjente Andrew litt penger, noe som kom godt med da han levde på et lavt budsjett med oppsparte midler.

Betingelser for makt

I marinaen innehar de forskjellige aktørene forskjellige utgangspunkt for i hvilken grad de kan besitte makt. Ut ifra Webers (1914) perspektiver om maktens legitimitet kan man, som tidligere nevnt, skille mellom marinaens gjester og ansatte. De som er Dockmaster er ansatt, og i kraft av sin stilling har de legitim makt innenfor marinaen,

hvor de opprettholder orden og sikkerhet. Denne formen for legitimert makt er, som tidligere nevnt, det Weber kaller den legale formen. Marinaen er en bedrift, og den har en økonomisk interesse av å ha fornøyde gjester. Dockmasterens oppgave er legge til rette for en god opplevelse for gjestene. Dermed er det økonomisk grunnlag for hvordan Dockmaster utøver sin makt, som igjen styres av eieren av marinaen. Sett gjennom Eric Wolfs (1990) perspektiver om maktdimensjoner, besitter Dockmaster både den andre dimensjonen hvor «ego» kan utøve makt over «alter», altså en person utfører makt over en annen person, men også den tredje maktdimensjonen, den taktisk og organisatorisk makt, hvor Dockmaster kan legge premissene for samhandling. De har påvirkningskraft i hvordan de formelle reglene i marinaen er, for eksempel knyttet til støy på kveldstid. Håndhevingen av slike regler er den andre maktdimensjonen, som er betinget i kraft av deres stilling, som er det legale grunnlaget (Weber 1914). På samme måte som Dockmaster har makt i lys av sin stilling, har også bussjåføren det. Hans makt er basert på hans stilling som sjåfør, hvor han er ansvarlig for sikker transport av gjestene i marinaen. Makten er også basert på legalt grunnlag, men handlingsrommet for den tredje maktdimensjon (Wolf 1990) er mindre. Sjåførens oppgave er daglig å hente marinaens ansatte i Colón på morgenen, deretter kjører han to runder tur/retur Colón med gjester, for å så kjøre flere av marinaens ansatte tilbake til Colón. For å rekke alt dette er det et tidspress som gir mindre grad handlingsrom for egne beslutninger som kan gagne sitt eget nettverk. Kun den første turen med marinagjester på morgenen har mulighet til å kjøre til sentrum av Colón, hvor bankene, kanalautoritetene og helsetjenester ligger. På grunn av trafikk er det ikke mulig å kjøre dit på ettermiddagsturen. Men hans kunnskap, særlig lokalkunnskap, er nyttig for gjestene, og kan gagne dem.

Av marinagjestenes maktbetingelser er det som tidligere nevnt deres sosiale kapital i hovedsak som er grunnlaget for deres makt. Deres sosiale kapital er bygget opp av deres tilstedeværelse i marinaen, både basert på tid og intensitet, på samme måte som Granovetter forklarer hvordan sterke bånd produseres, hvor tid, intensitet og resiprositet er med på å definere styrken på relasjonene. Siden noen av gjestene i marinaen har vært der mye lengre enn andre, har de da en større mulighet for å ha opparbeidet seg sitt sosiale nettverk.

Noen av marinagjestene tar stort ansvar i flere av de sosiale aktivitetene, og har i den grad også bedre grunnlag for større sosialt nettverk. Blant dem, Becky, som ukentlig

var Net Controller på Cruisers Net, hun var aktiv i det kristne fellesskapet, ofte deltakende og instruktør i Aqua Fit og arrangerte hver mandag en tur i jungelen for å se etter dyr og fugler. Alle visste hvem hun var, fordi hun var så aktiv i de sosiale arenaene. Mannen hennes ble ofte omtalt som «Mr. Becky», siden alle kjente til henne. Jenna var ikke like aktiv i alle de sosiale nettverkene slik som Becky var, men hadde en karisma og nærvær som gjorde at alle visste hvem hun var. I den grad ville marinagjestene ofte kontakte henne om spørsmål, da hennes fremførelse av en sosial lederskikkelse legitimerte hennes rolle. Hennes makt baseres da på et karismatisk grunnlag, slik Weber (1914) beskriver legitimeringen. Ikke alle marinagjestene var spesielt engasjerte eller aktive i organiseringen av sosiale aktiviteter. Flere av gjestene i marinaen hadde vært der i flere år mens de har arbeidet, enten i marinaen slik som Fred på The Sail Loft, og en annen tysk marinagjest hadde bodd i båt i marinaen mens han arbeidet som ingeniør på utbyggingen av en stor bro som ble bygget i området, for å gjøre kjøreturen til Colón raskere. Begge de personene har sosiale nettverk i marinaen, men på grunn av deres mangel på intensitet i deltakelse og arrangement har de ikke opparbeidet seg makt, slik Jenna og Becky har gjort ved å være aktiv i organisering.

Distinksjonen

En gang i mai, da sesongen var på hell og regnsesongen hadde startet, møtte jeg en svensk mann, Dennis. Han var i slutten av tjuårene, og hadde syklet fra Costa Rica. Han hadde et mål om å kunne komme seg tilbake til Sverige uten å forurense. Han ville ikke kjøre bil eller buss, bare bruke sykkelen sin og være med på seilbåt. Han hadde ikke særlig seilbåterfaring, men hadde konkurrert i kjøring med seilbrett, så han var god til å skjønne prinsipper rundt seiling. Han syklet frem og tilbake mellom Shelter Bay Marina og en annen marina som heter Linton Bay, hvor det også er en del seilbåter. Han var optimistisk på å finne en seilbåt å bli med over Atlanterhavet selv om de fleste båtene som skulle over ville enten vært på vei eller gjort seg klar helt øst i Karibien, for eksempel rundt Bermuda om man skal via Azorerne. Jeg fortalte Dennis om hvordan han kunne bruke Cruisers Net for å komme i kontakt med folk. Han fikk låne min håndholdte VHF når det var Cruisers Net for å fortelle om seg selv, hva han ville og hvor han skulle. Jeg var med han da han skulle snakke inn i VHF-radioen den morgenen, og jeg innså at han ikke hadde den kroppslige kunnskapen som skulle til for å fremstå som en seiler i det miljøet. Han brukte for

mange ord, han snakket for lenge og ble stresset når han snakket. Det var ikke klar og konsis informasjon, slik jeg er både vandt og opplært til å gjøre det. Dennis fikk ingen respons. Når vi gikk rundt og snakket med marinagjestene på bryggene for å spørre igjen om noen skulle østover, bekreftet de at de hadde hørt han på Cruisers Net. Men alle var enig i at det mest sannsynlig var for sent, da de fleste båtene som skulle over Atlanterhavet allerede var på vei eller befant seg langt øst i Karibien. Heldigvis fant Dennis én seilbåt til slutt som skulle over Atlanterhavet i Linton Bay, den andre marinaen. Jeg har senere sett at han har kommet seg hele veien til Sverige ved hjelp av sykkel sin, noe jeg er mektig imponert over.

I tillegg til at Dennis ikke hadde den rette fremtreden på VHF og at han ikke hadde kunnskap om hvordan årstidene påvirker hvor og når man seiler, hadde han heller ikke klær som passet inn i miljøet. Dennis var kledd opp i klassiske backpacker-klær, noe som gjorde at han så litt malplassert ut i marinaen.

Klærne som seilerne går med, sier mye om personene de er og hvilken type seiler de er. Det er særlig utbredt å gå med klær som har falmet i solen, og da går særlig rødfalmet og marineblå-falmede caper og pique-skjorter igjen. Når man da går med slike klær overspiller man rollen sin, slik Goffman (1974) viser til, og viser at man har den rette habitusen (Bourdieu 1995) som skal til for å få anerkjennelse i miljøet. Når man seiler er det også nyttig å ha praktiske klær. Det er svært normalt å ha snor på solbrillene sine, slik at de ikke faller på sjøen, på samme måte er det viktig å ha lommer, gjerne med glidelås. Det er også svært utbredt å bruke klær som viser hva man har gjort som seiler, for eksempel å ha deltatt på en regatta. Her vil for eksempel logoen til ARC, Atlantic Rally for Cruisers, være synlig, slik at andre personer anerkjenner vedkomnes oppnådde prestasjoner. Det kan også være t-skjorter som viser at en har vært steder som er interessante for andre seilere, for eksempel fra en bestemt havn, øy eller land. Også klesmerkene man går med viser i stor grad hvilket miljø man tilhører, der for eksempel Helly Hansen og Musto er svært populære i seilbåtmiljøet. Rolf Scott (2002:195) viser også til en tegning som han kom over som viser forskjellen mellom «Weekend Yachtsmen» og langturseilere. Tegningen viser «helge-seileren» kledd opp i uniform med blazer, bukse og pene sko, og ved siden av står en langturseiler barbeint og med enkle klær som ikke er pyntet. Tegningen har som mål å vise forskjellen mellom hvordan helgetur-seilere oppfører seg kontra hvordan de «ordentlige» langturseilerne viser seg frem. Der langturseileren tydelig

har seilt mye lenger og kler seg praktisk fordi han driver med dette hver dag, kler helgetur-seileren seg opp for å vise at han driver med seiling, og det virker mot sin hensikt.

Også hvilken seilbåt og hvilket utstyr man har kan påvirke hvordan man blir ansett i seilbåtmiljøet. Båter har forskjellige priser, og det kan være svært stor forskjell. Mange båter av rimeligere produsenter, slik som tyske Bavaria, kan gjøre at seileren ikke i så stor grad blir ansett som en så erfaren seiler, og dermed kan det være med på å undergrave hans eller hennes kulturelle kapital. I motsatt ende vil andre båter, gjerne hvis de er eldre også, være med på å vise at personen har større kulturell kapital. En person med en eldre båt av en bedre produsent vil gjerne ha en del jobb å gjøre med båten siden den drar på årene, men kvaliteten på båten er med på å danne et bilde av personen som seiler. De med den rette kulturelle habitus (Bourdieu 1995) og kompetanse vil kunne vite forskjellen mellom en god og dårlig båt. På samme måte som båttyper sier noe om hvem man er som seiler, har det også noe å si hvordan båter er utstyrt og hvordan de er bygd. Mannen jeg tidligere nevnte som snakket nedlatende om Live'aboards, hadde en båt med skrog av aluminium. Som nevnt hadde han vært i Antarktis to ganger med båten sin, så den var utstyrt svært praktisk for å håndtere krevende forhold og lett stell. Det var ingen solcellepaneler, bare en generator for å produsere strøm. Det var ikke teakdekk, kun aluminium med anti-skli-overflate. Båten var ikke særlig pen og den så ikke særlig komfortabel ut, men svært mange kom bort til båten for å snakke med han, fordi det tydelig var en person som hadde mye erfaring fra tøffe seilas til krevende strøk. Etter at han var gått gjennom kanalen, fikk han med seg Barbara, min gode venn og informant, til å bli med på et sytti dagers seilas direkte til Alaska før han skulle seile nordvest-passasjen til sommeren. Barbara fortalte at hun ønsket å være med han på seilas fordi han tydelig hadde mye erfaring hun kunne lære av, noe jeg også innså da jeg ble med dem på båten å kjøpe inn forsyninger i Panama City før de satte seil ut i Stillehavet. Siden denne seileren fremførte sin kulturelle kapital ved å ha utstyr og båt i tillegg til å fortelle om sine erfaringer, kunne han konvertere kapitalen i andre former, som når han overbeviste Barbara om å bli med som mannskap, noe som gjorde at hans seilas lettere.

Oppsummering

I dette kapitlet har jeg gjort rede for sentrale perspektiv om makt, nettverk og kapital. Webers former for legitim autoritet og Wolfs dimensjoner for makt har gitt grunnlag for å vise hvordan makt kan utøves i marinaen. Maktens grunnlag er i hovedsak basert på sosial kapital (Bourdieu 1995) og Granovetters (1973) perspektiv om nettverk og de svake bånd i marinaen. Her har jeg analysert hvordan personer kan vise frem seg selv, overspille sin rolle (Goffman 1974) for å bygge opp sitt sosiale nettverk, blant annet ved å vise frem seg selv gjennom sosiale arrangement eller Cruisers Net. Slik vil personers oppfatning av en bli styrt ut ifra hvilken måte en ikler seg den rollen.

I kapitlet har jeg også gjort rede for hvordan makt kan brukes i marinaen. Jeg har vist til flere eksempler hvor blant annet tilgang til linehandlere blir brukt som grunnlag for makt, der personer med høy sosial kapital kan bistå med hjelp til dem som er en del av personenes nettverk. Makten kan for eksempel bli brukt i én til én-situasjoner hvor man er sammen på en sosial aktivitet, om man kontaktes via sosiale medier, eller om man er Net Controller på Cruisers Net hvor samtalen styres, det Wolf kaller den tredje maktdimensjon (1990). Videre viser jeg hvordan en person uten hverken sosial kapital i marinaen eller kulturell kapital innen seilbåtmiljøet brukte Cruisers Net feil da han skulle finne en båt som skulle østover, noe som resulterte i at han ikke fikk svar. Jeg ble også oppmerksom på min egen sosiale kapital i marinaen da jeg etter en stund kunne hjelpe båter med å skaffe linehandlere når de skulle gjennom kanalen. Til slutt har jeg også vist hvordan kulturell kapital og habitus kan være med på å avgjøre hvilke muligheter man får i seilbåtmiljøet. Man vil ikke få de samme mulighetene om man ikke har den rette fremtredelsen, men om man kan vise til kulturell kapital kan man konvertere dette til for eksempel sosial kapital, slik at man vil få større handlingsrom og muligheter.

Kapittel 6: Komparasjon: Guatemala

Min gode venn og informant Barbara som jeg hadde møtt i flere omganger i Panama klarte å overbevise meg. Med hennes lange og omfattende erfaring som langturseiler

i flere tiår hadde hun lært meg mye om hvordan seilbåtmiljøet fungerte. Jeg måtte reise til Rio Dulce i Guatemala. Barbara, som selv hadde studert antropologi på syttitallet, mente at det var et mye mer spennende sted enn hva Panama kunne by på. Her bodde seilere i seilbåtene sine i regnsesongen. Hun forklarte hvordan det i Panama var mindre samhold mellom seilbåtmiljøet og lokalbefolkningen, det var to helt forskjellige sosiale nettverk som ikke samhandlet. I Guatemala var derimot lokalbefolkningen og seilbåtmiljøet i mye større grad overlappende i den grad at nettverkene og samspillet skjedde på tvers av miljøene. Det var også flere seilere som kun hadde tenkt å være i Rio Dulce i én sesong, men ble værende i mange år.

Grunnen til at Rio Dulce er så populært blant seilere er orkansesongen i Karibien, som varer fra juni til ut november, kan være svært farlig til tider. Hva man gjør i denne perioden er forskjellig. Noen seiler til Sør-Stillehavet når orkansesongen der er ferdig i april-mai, før orkansesongen i Øst-Stillehavet og Karibien starter. Av de som ikke har tenkt seg vestover er det bra å krysse Atlanterhavet på våren for å seile mot Europa og Middelhavet på sommeren. Hvis man har tenkt å ha båten i Karibien, er det viktig å finne et sted hvor det er trygt og liten sjanse for å bli utsatt for orkaner og dårlig vær. Det gjelder særlig om man har tenkt å bo i båten over regnsesongen.

Mange marinaer i Karibien tilbyr steder å oppbevare båter, enten i vann eller på land, slik at man ikke trenger å være til stede, men kan bo i hjemlandet sitt frem til sesongen starter igjen. Både Panama og Colombia er i mindre grad utsatt for orkaner i forhold til mange andre land i Karibien, slik at det vil være trygt å legge båtene sine der. Også forsikringselskaper har strenge regler for hvor og hvordan man oppbevarer båtene sine i orkansesongen. Rio Dulce er derfor en løsning for svært mange seilbåter. Tre mil i luftlinje innover i landet ligger det litte tettstedet Fronteras, som også omtales som Rio Dulce Town eller bare Rio Dulce, hvor elven starter fra den store Izabalsjøen, Lago de Izabal, som er Guatemalas største innsjø.

Når man skal med båt inn til elven Rio Dulce fra Karibien kommer man først til en by som heter Livingston. Den lille byen ligger innerst i Hondurasbukten, rett ved grensen til Belize. Der vil man sjekke inn i landet med båtpapirer og pass hos immigrasjonsmyndighetene. Men for å komme inn til Livingston må man først krysse en grunne med sandbunn, en grunne som er om lag én meter og åtti dyp, noe som gjør at det vanskelig for større båter med dyp kjøll å komme seg inn til Livingston og

Rio Dulce. Dermed finner man i stor grad «mindre» båter i Rio Dulce, som oftest under førti fot, men også katamaraner da kjølen ikke er like dyp som båter med ett skrog.

Det finnes derimot en måte å komme seg over den grunne sandbanken som er ved utløpet av elven. Ved hjelp av en slepebåt kan man feste tau i masten på seilbåten og slepe båten sidelengs over grunnen, slik at seilbåten vinkles skrått når den blir slept mot siden. På samme måte som seilbåter krenger når de seiler, altså når den heller mot én side, vil ikke kjølen ligge så dypt i vannet siden kjølen går mot siden. Dermed vil noen seilbåter med litt dypere kjøle også kunne komme seg oppover i elven. Tauebåttjenesten koster om lag \$50 ble jeg fortalt av en informant.

Avgiftene i marinaene i områdene er svært rimelige, gjerne bare en brøkdel av hva man hadde betalt for tilsvarende i for eksempel Panama. Tilgang på vakthold og arbeidskraft for vedlikehold og reparasjoner på båt er også svært billig i Guatemala, det gjør området svært attraktivt, særlig for dem som seiler litt mer på budsjett, enten om båtene blir lagt igjen i Rio Dulce og eierne flyr til hjemlandet sitt eller om de blir igjen og bor i båtene sine over regnsesongen. Det jeg la merke til da jeg var der, var at båtene var forholdsvis mindre enn mange av de andre båtene i Karibien, de var mindre glamorøse, eldre og ikke med så dyrt og prangende utstyr som jeg tidligere har sett mye av. Den ene grunnen til det er nok, som tidligere nevnt, at de som er i Rio Dulce i større grad seiler på budsjett. Den andre grunnen er at det har vært en del tyveri i området, da Guatemala er et svært fattig land.

Tall fra FN viser at seksti prosent av befolkningen i Guatemala lever under den nasjonale fattigdomsgrensen. I tillegg viser FN til at landet er sterkt preget av gjeng- og narkotikakriminalitet, i tillegg til utbredt korrupsjon i både politikk og rettsvesen. Også Noonsite, det største nettsamfunnet for seilere, har klare retningslinjer når det kommer til sikkerhet i Guatemala grunnet tyveri. Øverst på siden til Guatemala på Noonsite står sikkerhetsanbefalingene. Ikke ankre opp borte fra andre båter over natten, ikke ankre opp i nærheten av Rio Tatin, lås fast gummibåt og påhengsmotor, vær forsiktig når man ankrer opp utenfor Livingston og ikke la båten ligge for anker der uten oppsyn. Med så tydelige retningslinjer for sikkerhet skremmer det nok bort en del seilbåter som ikke vurderer Guatemala som et optimalt sted å være eller legge igjen båten.

Frontas, eller Rio Dulce Town, er tryggere enn mange andre steder langs elven. Det er et tettsted med et par tusen innbyggere og en hovedvei som går gjennom sentrum. Broen som går over elven er stadig trafikkert med biler, lastebiler og tuktuker. Det går flere bussavganger daglig til og fra Guatemala City som tar om lag seks timer, men det kan variere veldig da infrastrukturen i landet er dårlig.

I Rio Dulce nær Fronteras ligger de fleste marinaene i området. Flesteparten av dem er noen få hundre meter unna i luftlinje fra sentrum på begge sider av broen, slik at man kan kjøre dingyen eller gummibåten sin til sentrum om man skal handle, ut og spise eller drikke. Marinaene er små i forhold til Shelter Bay Marina, hvor om lag to hundre båter har plass, her er det de færreste som overstiger tjue båter. Én av marinaene, RAM Marina, er litt større og har også mulighet for å ta båtene på land og lagre de der, hvor jeg så det var lagret oppimot hundre båter. De har også en av få drivstoffpumper for båter i området. Flere av marinaene ligger lang vannet med tjukk jungel bak seg, slik at den eneste måten å komme seg dit er med båt. Marinaene har som regel en restaurant tilknyttet, sanitærfasiliteter, og noen av marinaene har også svømmebasseng. I sentrum av Fronteras ligger også noen få barer og restauranter som har egen «dinghy dock», en brygge hvor dingyer kan fortøyes når man er i sentrum. Det koster ikke noe å la dingyene være fortøyd der, men det forventes og oppfordres til å legge igjen penger i restaurantene og barene som tilbyr det, blant annet The Shack og Bruno's. The Shack har også noen få plasser til seilbåter, hvor der lå tre båter de gangene jeg var innom.

Sosiale aktiviteter, arrangement og roller

De sosiale aktivitetene daglig og ukentlig i Rio Dulce er i stor grad tilsvarende de i Shelter Bay, men med deres egen vri. Siden marinaene her er små og spredte er det ikke aktiviteter i hver marina daglig, men det arrangeres i forskjellige marinaer hvor de som deltar ikke trenger å være gjester for å være med. Mens aktivitetene i Shelter Bay Marina var gratis å delta på i regi av privatpersoner uten økonomiske motiv er det annerledes i Rio Dulce. Aktivitetene som blir arrangert er ofte tilknyttet restauranten eller baren til den aktuelle marinaen hvor det blir oppfordret til kjøp av mat eller drikke.

Det første arrangementet jeg var med på var en quiz som ble avholdt i Catamaran Marina. Jeg hørte om quizen på Cruisers Net på morgenen hvor man etter sendingen

skulle kalle opp personen som arrangerte quizen på en annen oppgitt kanal. Da jeg kalte opp og meldte meg på fikk jeg også beskjed om når og hvor jeg skulle møte opp for å sitte på med marinaens «launcha», en åpen shuttle-båt som frakter personer. Om lag tjue minutter etter Cruisers Net er ferdig kaller Nameless, en båt, opp og forteller når han kommer med launchaen i hvilke marinaer for å plukke oss opp. Jeg får beskjed om å være klar i Mar Marina klokken kvart på fem, det er bare et steinkast unna der hvor jeg bor, Backpackers, som er et kombinert hotell, hostell og restaurant, men uten seilbåter. Når jeg kommer til Mar Marine møter jeg flere personer som skal være med på quizen, inkludert quizmasteren Charles og hans kone Rudy. Jeg drar kjensel på Charles, det er et kjent fjes. Det viser seg at han var i Shelter Bay Marina da jeg var der første gang. Charles og konen har påtatt seg ansvaret for å arrangere quiz annenhver uke i Rio Dulce. Launchaen kommer, det er en relativt stor båt i forhold til de fleste andre launchaer. Den er overbygd med tak, det er plass til om lag tretti personer, og bakerst i båten står det tre bartendere som serverer alkohol. Båten blir kalt «the Sledgehammer», og tilhører Catamaran Marina. Det gir en god start på det sosiale samholdet utover kvelden, og det er et godt sted for å bli kjent med personer man vil være på lag med under quizen. Jeg møter Ron og Mindy på båten som jeg snakket med på bussen fra Guatemala City. Et amerikansk par, han var ingeniør og hun var realfagslærer. Vi blir enig om å være på lag sammen siden vi kjente hverandre litt fra før, og vi ender opp med enda et par, ingeniør og historielærer, men fra England, på femmannslaget vårt. Begge parene er nylig pensjonert og i sekstiårene.

Charles og Rudy varierer på hvilke marina og restaurant quizen blir avholdt, slik at det skal bli jevnt fordelt utover de forskjellige marinaene. De tar ikke betalt for å holde quizen, men de blir som regel påspandert mat og drikke av restauranten hvor det blir arrangert. Alle pengene man kjøper seg inn med i quizen går til vinnerlaget, som i dette tilfellet var mitt lag takket være de flinke lærerinnene. Samtlige av de om lag førti til femti deltakerne har da lagt igjen penger i restauranten som hadde tilbud på quesadillas den kvelden, og gode tilbud på lokalt øl og drinker.

Quizen var en svært god måte å bygge sosialt nettverk på. Både for deltakerne og for quizmaster Charles og hans kone. Selv om de ikke tjente noe annet enn gratis mat og drikke på arrangementet, fikk de bygget sin sosiale kapital og utvidet nettverket sitt. Charles blir da en mer gjenkjennbar person i miljøet, og blir verdsatt for at han

bidrar til det sosiale. Men at Charles har quizene sine i forskjellige marinaer er noe som ikke er veldig utbredt blant dem som arrangerer.

Det fleste sosiale arrangementene som arrangeres i Rio Dulce, blir arrangert av personer som har tilknytning til en marina. Dette kan være personer som har et ansettelsesforhold i marinaen, de kan eie marinaen eller de kan være gjester i marinaen hvor bor i seilbåten sin. Da får de gjerne ha båten sin gratis i marinaen og noen ganger litt betalt også. Derfor vil disse personene arrangere ukentlige sosiale arrangement, for eksempel filmkveld med middag. I min nærmeste marina, Mar Marina, het denne personen Julia. Julia er en britisk dame på om lag sytti år, hun bor i båten sin og arrangerer flere sosiale aktiviteter ukentlig. I restauranten viser hun film på storskjerm hver uke med tilhørende middags- og drinktilbud og hun har ettermiddager hvor det arrangeres brettspillsammenkomster. På Cruisers Net på morgenen vil hun reklamere om hvilke film som vises, hva som er på menyen og det vil være mulig å kalle henne opp etter sending for å reservere bord nært skjermen. Også en annen marina, Tortugal, har ukentlige filmvisninger hvor det blir servert pizza. Jodi, som driver Tortugal, reklamerer tilsvarende på Cruisers Net og tar bestilling etter sending på hvor man skal hentes med launcha. The Shack, baren i sentrum, arrangerer ofte «open mic night», hvor folk kan spille, synge og drikke. The Shack har ikke launcha-tilbud, men de har egen dingybrygge slik at folk kan komme og dra som de vil. The Shack drives av Marvin, en mann i trettiårene, og konen hans lager mat. Han fikk også hjelp i baren av Mike, en mann i syttiårene som har blitt fastboende i området i mange år.

Disse tilflyttede personene, og noen til i tilsvarende posisjon, er kjernene i det sosiale seilbåtnettverket i området. Det er de som binder og samler miljøet på tvers av elven, og gjør at det blir sosialt og givende å være en del av seilbåtmiljøet der selv om det er regnesong. Disse personene har igjen sine sosiale nettverk i marinaen de selv bor i, som gjør at de kan bli sett på som broer mellom sosiale nettverk slik som Granovetter (1973) viser til.

VHF og Cruisers Net

I Rio Dulce, som i Shelter Bay Marina, arrangeres det hver morgen klokken halv åtte Cruisers Net. Oppsettet til sendingen kan i stor grad også sammenlignes med den jeg har vist til fra Shelter Bay. Det starter med spørsmål om nødtilfeller slik som

tyveri eller om noen trenger hjelp til for eksempel medisinsk tilsyn. Deretter følger værmelding hvor Hondurasbuktes vindretning, regn og tidevann presenteres.

I motsetning til Shelter Bay hvor det oppfordres til båt til båt-kontakt etter sendingen er det i Rio Dulce rett etter værmeldingen, bare noen få minutter ut i sendingen. En av grunnene til dette kan være at sendingen ofte varer en del lenger enn i Shelter Bay. Derfor er det heller ikke lagt opp til at båter skal kalle opp for å si ifra at de lytter til sendingen, det hadde tatt for lang tid siden det er så mange som lytter. I Shelter Bay varte ofte Cruisers Net mellom tjue og tretti minutt, mens i Rio Dulce varte den ofte oppimot førti minutt. Da kan folk avtale å møtes i denne posten, og om det er akutt kan de bytte kanal og snakke privat på kanal 68 mens lunsjtilbud presenteres. Dette er det neste punktet på sendeskjemaet etter «arrivals and departures» hvor man presenterer seg selv, hvor lenge man blir og gjerne om man har barn om bord som trenger andre barn å leke med.

Lunsjtilbudene i de forskjellige restaurantene blir ofte presentert av de personene som er tilknyttet marinaen. Jody presenterer for Tortugal og Julia presenterer for Mar Marine. Men for noen er det venner av de som driver stedene som presenterer for restaurantene. Slik gjør Backpackers det, de er alltid først siden det er alfabetisk rekkefølge på restaurantenes annonseringer.

Let's move on to restaurants and lunch specials, first off is Backpackers, are you there?

Good morning Rob, good morning cruisers, yes Backpackers is here with specials today, Friday which is the flour tortilla with grilled beef and a special salsa, coleslaw, that also comes with your choice of a Brava beer or a soda for 50q. We still have our extended happy hour hours from noon to 7pm, a Gallo beer for 10q, or two Victorias or two Ice for 15q. Of course the strawberry lemonade is still on the menu, the small 15q and the large 18q, add a shot of rum for an additional 15q and you have an accelerating drink to go along with your special or with your grilled beef. And those are the specials at Back[...].Packers.

Mannen som presenterer tilbudet nevner aldri navnet sitt, det gjør ikke Net Controller heller. Han refereres kun til som Backpackers, men det er bare en mann i en seilbåt i nærheten som gjør det for å være grei med de som driver stedet da det er drevet for å hjelpe en lokal kostskole, tidligere barnehjem, for barn i området, noe jeg vil komme tilbake til.

Det er også en kvinne som selger mat fra sin egen seilbåt som presenterer seg på Cruisers Net. Båten hennes heter Bonnie, og man kan kjøre innom henne med dingy for å kjøpe mat hun har laget. Denne dagen serverer hun Pulled Pork Barbecue-smørbrød i tillegg til sjokoladekjeks hun har bakt. Smørbrødene selger hun for tjuefem quzales, om lag tretti norske kroner.

Cruisers Net i Rio Dulce er mye mer interaktivt enn det er i Shelter Bay Marina. Siden mange personer deler informasjon om lunsjtilbud og er generelt mer aktive på å ta ordet på Cruisers Net, blir det også mindre formell og alvorlig stemning under sending. Et eksempel som viser hvordan det er lettere og mer humoristisk fremførelse på Cruisers Net er når Smooth med tykk sørstatsaksent forteller om kveldens sosiale arrangement.

Okay, are there any other restaurants that I haven't got on my list here, please come now.

Smooth.

Smooth, go ahead.

Hey good morning Rob, good morning boys and girls, friends and neighbors and land lovers and sailors. At the shack today you know they've got the good old shack burger always going on special and they've got the hot wings, the cold beers and adult beverages. Well tonight I'm gonna help Rob with this, we're going to go right on to what's going on, we've got open mic night tonight, and all the boys are gonna get together and jam up, so dust off that tuba, your grand baby play the piano there and bring it all over and play that thing tonight for everybody, let them know that you can play. You guys are the best, thank you very much, tell them that Rich sent you.

Holy cow, that was excellent! Okay, so the shack's got open mic tonight. Anybody else for restaurants specials, please come now.

Fremførelsen til Smooth er gjort med innlevelse og humor, og det er til stor begeistring på Cruisers Net hvor han blir roset for innsatsen. En slik fremførelse av et innlegg gjør at terskelen for å delta i sendingen blir mindre, det bidrar til at sendingen ble mindre formell. Et annet eksempel som viser at det er mer interaktivt og mindre kontroll på sendingen er når Charles skal fortelle om en quiz han skal arrangere.

Any more events or activities, please come now.

Quiz on Sunday

What is that? Quiz on Sunday?

Yeah, you got it. This is Charles on Four Seasons. Yeah, we're running a quiz again, this is the third one, this week it is at Kangaroo's Mexicana Restaurant, 5:30 pm to start, launch service provided, lunch specials or dinner specials, there's two of them, they're on the Facebook page, they need to know people for the launcher pick up, so please get back to me either on Facebook or on 68 after the net, I'm on zip lining today, so I'll be here for about an hour. Thank you very much.

Okay, if anybody wants some more details on this quiz event, Charles on Four Seasons over at Mar Marine.

Firefly

Go ahead Mike

They used to call that something different like Nautical Trivia or something like that. It's a game where you get teams together and you play a ... they had a different name for it though, but I never was called Quiz.

Wasn't that the International Trivia or something like that?

Yeah, that's what they called it, the International Trivia, that's what he's talking about.

Works for me

Quiz is Latin for "who". It's an international word, might not be used in America then.

Well, I just thought I'd mention that people knew what you were talking about, because it was a pretty popular thing.

Yeah, thanks Mike

And the Quiz is 5 o'clock at Kangaroo's?

5:30, over.

Okay, Sunday at 5:30, Kengaroo, a game called Quiz.

Rob som er Net Controller og Mike som mente at quizen tidligere het International Trivia hadde da en diskusjon med Charles på sendingen. Jeg snakket med noen i ettertid som stusset litt på hva som skjedde og hvorfor de holdt på sånn. Noen mente at de prøvde å vise at de hadde vært i miljøet lenge, mens Charles bare var oppgitt over at de ikke kjente til quiz som ord. Men at sendingen på Cruisers Net i Rio Dulce er mer interaktiv og mindre formell kan man i stor grad konkludere med.

Et annet aspekt ved sendingen i Rio Dulce er at noen marinaer er lenger vekk fra sentrum enn andre, og det kan være både bro, bebyggelse og jungel mellom båtene. På grunn av de mange fysiske hindrene er det flere båter og aktører på sendingen som enten ikke blir hørt eller hører fra de båtene som er lengst borte. Seilbåtene har som regel antenne til VHF i toppen av masten slik at de kan sende og motta fra lengst mulig avstand, men det vil i mange tilfeller være skurrete lyd eller mangel på signal fra noen som vil snakke. Derfor må noen båter eller marinaer få «relay» på meldingene sine, altså at noen gjentar for dem slik at alle hører. Jeg hørte som regel på sendingen fra svært sentralt men fra en håndholdt VHF-radio, så noen av de båtene som var lengst vekk fra meg hørte jeg ofte ikke.

Min egen deltakelse på Cruisers Net i Rio Dulce handlet i stor grad om deltakelse på sosiale aktiviteter og om man måtte si ifra om man ønsket å sitte på med den aktuelle marinaens launcha. Men den siste uken av oppholdet startet jeg og Dana en pokerturnering. Dana er en amerikansk kvinne på om lag seksti år og hadde et stort sosialt nettverk i området da hun pleide å være i Guatemala med båten sin hver regnesesong. Pokerturneringen startet vi etter en brettspillsamling i Mar Marine hvor vi fikk med oss et par deltakere. Men noen dager etter når vi skulle arrangere ny runde fikk jeg beskjed av Dana at jeg måtte annonsere det på Cruisers Net på morgenen. Jeg var nervøs, men forberedt. Responsen var ikke god på sendingen, men oppmøtet var bra. Vi klare å samle om lag ti personer den dagen, og jeg var en sentral del i arrangementen og et fullverdig medlem av det sosiale miljøet i området, selv om jeg refererte til meg selv som Ole og ikke et båtnavn.

Da jeg ble kjent med noen av de frivillige som jobbet for Casa Guatemala, som er en veldedig organisasjon (se nedenfor), kjente ikke de til at det fantes en kommunikasjon som foregikk over VHF. Noen få av de kjente til hva VHF var, men

ikke at det ble brukt til å kommunisere og planlegge sosiale aktiviteter i området. Da vi spiste frokost med noen av dem hørte vi sammen på Cruisers Net, og de ble overrasket over hvor mye flyt av informasjon og kommunikasjon som foregikk der. Det kreves riktignok både utstyr og kunnskap, en form kapital de ikke hadde der, for å delta på en slik plattform.

Kommunikasjon over Internett

Da jeg reiste til Guatemala for å gjøre feltarbeid i Rio Dulce fikk jeg tilsendt en liste med navn jeg kunne kontakte av Barbara. Hun hadde også sendt epost hvor hun introduserte meg til noen av de som holdt til i Rio Dulce. En av dem var Jody fra Tortugal. Jody drev tidligere et nyhetsbrev som hun sendte på epost ukentlig. Nyhetsbrevet inneholdt informasjon om hva som skjedde i området, både av sosiale arrangement og oppdateringer om marinaer, barer og restauranter som kunne være til nytte for seilerne i området. Jody fortalte meg senere at nyhetsbrevet, Rio Dulce Chisme, etter hvert ble faset ut, men at to lukkede grupper på Facebook i stedet tok over for mye av formålet og innholdet til nyhetsbrevet. Da nyhetsbrevet ble faset ut mistet Jody den formen for makt hun hadde med et redaktøransvar, der flyten av informasjon gikk gjennom henne og hun kunne styre hva som skulle komme ut. Der kunne hun bruke sin makt til å formidle på den måten hun måtte ønske det for seg og sitt nettverk. På den måten hadde hun det Eric Wolf kaller den tredje maktdimensjon (1990:586) hvor hun kan styre den sosiale samhandlingenes setting og utøve makt på en taktisk måte. Facebookgruppene, som daglig er svært aktive, har mellom to- og tre tusen medlemmer hvor de fleste hører eller har hørt til seilbåtmiljøet, men der er også en del medlemmer fra det guatemalske lokalsamfunnet. Gruppene, som er nokså like i antall medlemmer, innhold og diskusjoner, administreres også av noen av de samme personene. Her blir det delt bilder fra sosiale arrangementer, spørsmål og svar om praktiske problemstillinger og nyttig informasjon som kan være til hjelp for seilbåtmiljøet. De veldedige organisasjonene er også flink til å dele informasjon om hva de driver med eller spørre om hjelp når de trenger det. Gruppene fungerer bra som et supplement til Cruisers Net på morgenen, der kan man også referere til gruppene på Facebook.

Veldedighet og samfunnsengasjement

Som nevnt er seilbåtmiljøet og lokalsamfunnet i større grad forent i området her enn det jeg har sett andre steder, da særlig Shelter Bay Marina. Det kan være flere

grunner til det, blant annet sikkerhet. Noen jeg snakket med mente at det var større sjanse for at lokalmiljøet, politiet og sjøforsvaret ville støtte opp om seilbåtmiljøet om det ikke var et stort skille mellom de og lokalmiljøet. Siden seilbåtmiljøet legger igjen en del penger og bruker lokal arbeidskraft vil det bidra til økonomien i området. Det hjelper også at seilbåtmiljøet tar del i de lokale veldedighetsprosjektene som har blitt iverksatt i området. Jeg vil ta utgangspunkt i to av dem.

Julia som driver filmkveldene på Mar Marine, hvor hun også bor i båten sin, er sentral i et veldedig prosjekt som heter Pass It On Guatemala. Det er en organisasjon som samler gammelt utstyr for seilbåter som tas i bruk i lokale samfunnshus. Det er særlig solcellepanel fra båter som blir brukt for å kunne gi elektrisk lys i husene, når husene brukes til opplæring, møter eller medisinsk behandling. Brukt utstyr gis stadig til denne organisasjonen, og det er ukentlige turer med frivillige for å installere elektrisk utstyr i samfunnshusene. På søndager arrangeres også det som kalles «swap meet» på morgenen i Mar Marine. Dette er et marked der alle som vil kan legge ut ting de ønsker å bytte eller selge. Pass it On har også sitt eget bord der, hvor alt av inntekt går til organisasjonen og dets virke. Julia er personen som arrangerer markedet, og det er også noen fra lokalbefolkningen som selger varer og mat der. Det er som regel svært godt oppmøte.

Det andre eksemplet jeg vil vise til er en enda større og mer omfattende veldedighetsorganisasjon. Casa Guatemala er i hovedsak en kostskole med plass til over 250 elever per år. Den ble startet i 1977 som et barnehjem, men har utviklet seg til å bli en kostskole for barn i området. Tilhørende skolen har de også en helseklinikk hvor barna kan få nødvendig oppfølging. Backpackers, stedet hvor jeg bodde, var også drevet av samme organisasjon. All profitten fra restauranten og hotellet går til skolen. Flere av de som tidligere hadde gått på skolen fikk også arbeidstrening på hotellet og i restauranten, slik at de lettere kunne lære seg engelsk og komme ut i arbeidsmarkedet.

Jeg var heldig og ble kjent med noen av de som jobbet frivillig på Casa Guatemala. Det var som regel mellom seks og ti personer som deltok frivillig der, blant annet noen som spansklærere og en kanadier som sykepleier. De jeg møtte var alle i tjueårene og kom fra blant annet USA, Canada, Tyskland, Argentina, El Salvador og Irland. Å jobbe frivillig der er svært populært, og det koster faktisk penger å jobbe de

første gangene. Etter hvert som man bygger ansiennitet, kan man komme dit og jobbe uten å betale. En av de mest sentrale frivillige som hadde jobbet der i flere år, Julio fra El Salvador, tok meg med til skolen en lørdag formiddag hvor jeg fikk se hvordan de bodde, klasserommene deres og hvordan barna var med på å lære å lage mat på storkjøkkenet deres. Jeg fikk også servert spagetti med tortilla som jeg spiste med barna i spisesalen deres. Området de hadde var digert og omfattende.

Tilbake i seilbåtmiljøet kunne jeg fortelle om hvordan det var på Casa Guatemala, og hvordan pengene som ble tjent inn fra Backpackers gikk til et veldig bra formål. Jeg viste bilder og fortalte hvordan det var der til stor begeistring for mange i seilbåtmiljøet. Backpackers har også utsalg med både matvarer og lokalslaktet kjøtt, noe de også kjører rundt med launcha og selger til seilbåtene. Jeg ble senere kjent med kanadiske Heather som er leder for Casa Guatemala. Hun er ikke en del av seilbåtmiljøet i den grad at hun bor i en seilbåt, ei heller aldri gjort det, men hun er i stor grad en sentral person i lokalmiljøet. Hun er den sterkeste forbindelsen mellom lokalmiljøet og seilbåtmiljøet, og har både nettverk og makt i området. Heather fortalte at hun noen ganger har måttet hjelpe syke personer som bodde i seilbåtene sine, noen av dem med sterke alkoholproblemer og at hun har måttet ta seg av de avdøde. Hun fortalte blant annet om en gammel seiler som hadde så stor infeksjon i et sår på foten at den måtte amputeres, men personen det gjaldt tok seg ikke bry til å få medisinsk hjelp selv. Heather ble den som måtte hjelpe. Hennes driv for å hjelpe folk der, enten det er fattige barn eller eldre alkoholiserende amerikanere, er upåklagelig og er med å legitimere henne som maktperson i samfunnet, selv om hun selv nok ikke streber etter det. Makten hun har er nok i større grad en effekt av hennes posisjon i miljøet, både lokalmiljøet og seilbåtmiljøet, mens hennes motivasjon er en idealistisk kamp mot fattigdom.

Paralleller og forskjeller fra Shelter Bay Marina

I forrige kapittel drøftet jeg hvordan makt og kapital oppnås og fremføres i Shelter Bay Marina. I dette kapitlet har jeg vist at det er visse forskjeller når det gjelder sosiale arrangement og Cruisers Net i Rio Dulce. Her vil jeg drøfte hvordan forskjellene kan oppfattes, både på hvordan kommunikasjon foregår og hva sosial kapital kan brukes til.

Shelter Bay Marina ligger altså ved inngangen til Panamakanalen og er et naturlig stoppested for de som skal gjennom til Stillehavet. Dermed er, som tidligere forklart, tilgangen til linehandlere en attraktiv ressurs som blir lettere tilgjengelig ved økt sosial kapital. Siden Shelter Bay er et sted hvor de fleste gjestene bare oppholder seg dager eller uker er det derfor viktig å være aktiv i de sosiale arrangementene for å skaffe seg det sosiale nettverket og de nyttige kontaktene så tidlig som mulig da det ofte er liten tid før man skal gjennom kanalen. I Rio Dulce er det derimot i de aller fleste tilfellene slik at man oppholder seg der oppimot et halvt år i gangen. Det er som tidligere nevnt slik at mange legger igjen båten sin der og flyr hjem til landet de har fast bopel eller familie, men det er også mange som blir igjen i båtene, enten det er fordi de har solgt hjemmet sitt eller om de leier det ut. Det er også slik at svært mange av de jeg møtte i Rio Dulce hadde vært der i regnsesongen tidligere, gjerne flere ganger, og dermed kjente de til lokalsamfunnet og hvordan de skulle forholde seg til alt fra inn- og utsjekk, hvor de skulle få tak i mat og utstyr, og hvordan transport i lokalområdet og til Guatemala City fungerte. I tillegg kjente de ofte til de ressurspersonene som tilhørte marinaene, slik som Julia og Jody, som har mye informasjon om hva som skjer i lokalområdet og hva som skjer sosialt innad i seilbåtmiljøet, i tillegg til at de er broer til større sosiale nettverk (Granovetter 1973).

Om man velger å legge igjen båten i Guatemala og reise hjem er det også store fordeler med å ha et sosialt nettverk man kan ha kontakt med i Rio Dulce. Sikkerhet for båten og utstyret er en stor risikofaktor om man legger igjen båten sin der og er borte i flere uker eller måneder, men siden det også er regnsesong med mer uvær kan det være andre sikkerhetsaspekter som også er relevante. Om fortøyningen skulle ryke, fenderne slitte seg eller om det skulle bli lekkasje i båten er det viktig å få utbedret dette så snart som mulig, siden det kan gjøre stor skade om det blir liggende slik i ukes- eller månedsvis. Dermed er det god hjelp i et sosialt nettverk som kan se til båten og eventuelt utbedre problemet om de har tilgang eller mulighet. Når båtene ligger i marinaer er det som regel ansatte som tar seg av deler av det, men det er ikke nødvendigvis slik at de har nøkler til båten og har mulighet til å utbedre på innsiden. Om man ligger på anker er det enda viktigere å ha et sosialt nettverk som kan se til båten, da er det også mye større sjanse for at lokale kriminelle stjeler utstyr fra båten, da ingen marinaer er ansvarlig for sikkerheten. Det gjelder også om man er bortreist bare noen dager, enten man er på andre populære steder i Guatemala, slik

som Maya-templene i Tikal eller vulkanene ved Antigua, eller om man har reist ut av landet på visumreiser da turistvisumet ofte bare er gyldig i nitti dager av gangen. Informasjon om hvor man kan reise billig ut av landet er en av mange ting som blir lettere om man har et større sosialt nettverk. Det blir noen ganger informert om når noen har leid seg bil og skal kjøre til Belize på «visa run», og om noen ønsker å bli med mot å dele kostnadene for det.

I Rio Dulce ser det også ut til at det er en større andel båter hvor det kun var én person om bord, såkalte soloseilere, og de var oftere litt eldre, gjerne godt opp i syttiårene. For dem var det også viktig å kunne ha et nettverk rundt seg som kunne hjelpe til om de for eksempel kunne trenge medisinsk hjelp eller annet arbeid på båten som ikke nødvendigvis de selv klarer å utføre ved høy alder.

Den store forskjellen mellom Shelter Bay Marina og Rio Dulce når det gjelder makt og sosial kapital er at man i de forskjellige marinaene i Rio Dulce har personer som Julia, som har tatt på seg en rolle tilhørende marinaen for å arrangere sosiale aktiviteter. Disse aktivitetene innebærer at det spises og drikkes i baren og restauranten slik at det resulterer i inntekt for marinaen, slik som filmkveldene i Mar Marina. Julia, som selv bor i seilbåten sin og som har seilt i svært mange år, ikler seg en rolle hvor hun bruker sin sosiale kapital (Bourdieu 1995) for å samle personer til å delta i sosiale arrangementer, slik at hennes sosiale kapital konverteres til økonomisk kapital for marinaen i tillegg til at de som deltar på arrangementene bygger sin sosiale kapital. I Shelter Bay Marina er det ingen som har denne rollen på samme måte, hverken noen formell tilknytning til en marina, eller den økonomiske motivasjonen for å samle så mange som mulig til et slikt arrangement. Julias sterke tilknytning til veldedig arbeid i lokalmiljøet er også med å legitimere makten hennes, da hun i den rollen viser hennes personlige egenskaper og retoriske evner, slik Weber (1914) beskriver det karismatiske grunnlaget for autoritet.

Oppsummering

I dette kapitlet om Rio Dulce i Guatemala har jeg redegjort for hvilken rolle stedet har i seilbåtmiljøet. Grunnet regn- og orkansesongen er Rio Dulce et populært, og ikke minst økonomisk gunstig, sted å ha seilbåten sin når sesongen er over. Jeg har også drøftet hvilke bekymringer om sikkerhet seilerne har, da landet er svært fattig og det er mye kriminalitet i området. Grunnet kriminaliteten har jeg vist til to viktige

aspekter som er viktig å tenke på om man velger å ha båten sin i Rio Dulce, den første er marinaens rolle når det kommer til sikkerhet, og den andre er fordelene det gir å ha et sosialt nettverk. Den sosiale kapitalen bygges særlig, som i Shelter Bay Marina, i de sosiale arrangementene hvor man møtes for ansikt til ansikt-kommunikasjon. De sosiale aktivitetene i området organiseres i stor grad i de forskjellige marinaenes barer og restauranter slik at de som arrangerer det skaffer økonomisk inntekt til marinaene. Siden det arrangeres aktiviteter på den måten, har de fleste marinaene en person som både er gjest i marinaen med båten sin, men også har en rolle som ansatt i marinaen for å arrangere aktiviteter og skaffe gjester til restauranten og baren. Ansettelsesforholdet kan variere, men ofte innebærer det gratis plass til båten i marinaen og hva enn marinaen tilbyr av fasiliteter.

Kommunikasjonen som ikke er ansikt til ansikt, foregår mye over VHF i Rio Dulce. Cruisers Net er i motsetning til i Shelter Bay Marina mindre formelt, det er flere diskusjoner og det er mindre formelle normer når det kommer til kommunikasjonen på VHF. I Rio Dulce er det også Facebookgrupper som er svært aktive og som supplerer Cruisers Net, der deltar også en del personer som ikke tilhører seilbåtmiljøet. Siden det er så mange forskjellige marinaer i området, er det ikke én korktavle for informasjon slik som i Shelter Bay Marina. Dermed er det mer naturlig å se til sosiale medier for å få tak i informasjon.

Kapittel 7: Avslutning

Det siste kapitlet ønsker jeg å oppsummere mine viktigste funn i oppgaven for å vise hvordan sammenhengen mellom makt og kapital kommer til uttrykk i seilbåtmiljøet, både i Shelter Bay Marina og i Guatemala. Jeg har altså undersøkt maktstrukturene i seilbåtmiljøet og tatt utgangspunkt i følgende spørsmål.

- Hvordan kommer makt til uttrykk i marinaen?
- I hvilken grad det kan kalles makt når det ikke er formalisert?
- Hvem er personene som har makt og hva kan den brukes til?
- Hva gjør makten legitim og hvilke kvaliteter er det en person må ha for å kunne utøve makt?
- Hvilke former for kapital er må en ha for å få makt i dette miljøet?

For å svare på disse spørsmålene har jeg gått gjennom de forskjellige delene av Shelter Bay Marina og Rio Dulce, hvordan de er oppbygget av sosiale arenaer og

hvordan informasjonsflyten er og kontakt blir skapt gjennom forskjellige kommunikasjonsmedier. Jeg har først redegjort for hvordan de sosiale arenaene brukes for kommunikasjon og samspill. Møteplassene for sosiale interaksjon kan være både et fysisk sted, slik som en brygge eller en buss, men det kan også være et arrangement hvor det fysiske stedet endrer spilleregler for hvordan man samhandler. Slik som at baren i Shelter Bay Marina har en helt annen rolle når det er Happy Hour, hvor alle snakker med alle på det samme bordet, enn når det er kveld hvor man sitter med sine ektefeller eller med personer i eget sosiale nettverk. Det personene som deltar på Happy Hour oppnår er å bygge sitt sosiale nettverk, noe de gjør ved å overspille sin kunnskap.

Makten som blir utøvd i marinaen kan analyseres ut ifra flere perspektiv. Slik Wolf (1990:586) forklarer sine maktdimensjoner er det både den andre dimensjonen hvor en person kan utøve sin makt over en annen person i den grad at ens vilje styrer en annen persons handling i en sosial relasjon. Et eksempel på dette er hvordan Jenna tok kontakt med meg for å hjelpe en båt gjennom Panamakanalen, noe jeg gjorde fordi Jenna var en person som var viktig å kjenne da hun ga mye god informasjon til meg og jeg ønsket at hun skulle se på meg som en nyttig relasjon. Jenna konverterte da hennes sosiale kapital om til en tjeneste som gjorde at hennes venner fikk en gratis linehandler gjennom kanalen. Den tredje maktdimensjonen som Wolf viser til, hvor en person kan styre den sosiale samhandlingens setting og legge grunnlag for hvordan det kan bli utøvet makt på en taktisk måte (Wolf 1990:586), kan sees på gjennom Cruisers Net hvor en Net Controller er ordstyrer og legger føringer for hvem som kan snakke og hva som skal bli diskutert. I dette tilfellet er makten på en måte formalisert, da den som er Net Controller innehar en rolle med legal autoritet (Weber 1914:258) hvor det er regler som styrer hvordan en skal opptre og hvilken makt personen skal inneha.

Legitimiteten av makten som blir brukt, både i Shelter Bay Marina og i Rio Dulce er i hovedsak basert på kapital, i hovedsak ens sosiale kapital (Bourdieu 1995) og nettverk (Granovetter 1973). Ens rolle og fremtreden (Goffman 1974) i de sosiale arenaene er vesentlig om man ønsker å vise frem seg selv og gi grunnlag for å vise sin kapital, noe som er viktig når en skal bygge nettverk. Og siden det særlig er nettverk og sosial kapital som er mulig å konvertere i miljøet, er det viktig å delta i de

sosiale arenaene i marinaen for å vise sin fremtreden. Det kan lønne seg, for eksempel når en skal gjennom Panamakanalen og trenger linehandlere.

I Rio Dulce er det ikke behov for linehandlere slik som i Panama. Der er det heller behov for sosialt nettverk fordi det gir større trygghet i et område hvor det er mye kriminalitet. Som i Shelter Bay Marina bygger man sosialt nettverk gjennom å delta i på sosiale aktiviteter som blir arrangert. Men i Rio Dulce er arrangementene i større grad motivert av økonomiske premisser for marinaene. Siden det er svært rimelige priser på mat og drikke i restaurantene i Guatemala er ikke det en særlig ekskluderende faktor for noen i seilbåtmiljøet. Aktivitetene blir som oftest arrangert av personer som er tilknyttet marinaene, enten det er gjester i marinaene, ansatte i marinaene eller eiere, men det er som regel personer som er sterkt knyttet til seilbåtmiljøet. Siden seilerne legger igjen penger i hos de forskjellige bedriftene bidrar det til det sterke båndet mellom lokalsamfunn og seilbåtmiljø. Dette gjøres også gjennom de forskjellige veldedige organisasjonene som bidrar til et bedre lokalsamfunn, blant annet i form av skoledrift og hjelp til å bygge opp samfunnshus. Dette bidrar sterkt til at sikkerheten for seilerne ivaretas av lokalsamfunnet.

Referanseliste

- Barnes, J. A. 1954. *Class and Committees in a Norwegian Island Parish*, Human Relations.
- Bourdieu, Pierre. 1995. *Distinksjonen: En sosiologisk kritikk av dømmekraften*. Oslo. Pax Forlag A/S
- Bourdieu, Pierre. 1986. *The Forms of Capital*. In J. Richardson (Ed.), *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education* (pp. 241-258). New York: Greenwood.
- Cohen, Allan & David Bradford. 2005. *The influence model: Using reciprocity and exchange to get what you need*. Journal of Organizational Excellence.
- Eriksen, T.H. 2003. *Hva er sosialantropologi*, Oslo: Universitetsforl.
- Eriksson-Zetterquist, Ulla, Thomas Kalling, Alexander Styhre og Kristin Woll 2014 *Organisasjonsteori*. Oslo: Cappelen Dam.
- Genep, A.van. 1960. *The rites of passage*, London: Routledge & Kegan Paul.
- Giddens, Anthony. 1990. *The Consequences of Modernity*. Polity Press. Oxford.
- Giddens, Anthony. 1991. *Modernity and Self-Identity*. Polity Press, in association with Blackwell Publishers. Cambridge.
- Goffman, E., Risvik, K. & Risvik, Kjell, 1974. *Vårt rollespill til daglig: en studie i hverdagslivets dramatik*, Oslo: Dreyer.
- Granovetter, Mark. 1973. *The Strength of Weak Ties*. *American Journal of Sociology*. Vol 78, No. 6. University of Chicago Press.
- Hofstede, Geert. 1980. *Cultures' consequences. International differences in work-related values*. In Cross-cultural research and methodology series 5.
- Jansson, H. 2020. *At the Times of Writing: Expectation and Experience in Cruising Sailors' Online Travelogues*, *Western Folklore*, vol. 79, no. 2, pp. 251-283.
- Lusby, C. & Anderson, S. 2010. *Ocean cruising – a lifestyle process*, *Leisure/Loisir*, 34:1, 85-105

- Macbeth, Jim. 1985. *Ocean cruising: A study of affirmative deviance*. PhD thesis, Murdoch University.
- Mauss, Marcel. 1995. *Gaven: utvekslingens form og årsak i arkaiske samfunn*. Oslo. Cappelen Damm Akademisk.
- Nissen-Lie, Ole Henrik. 2017. *Satellitt øker tryggheten*. Seilas. Nr.3, 112 årgang.
- Scott, Rolf Erik, and Universitetet I Bergen. 2016. *The Global Self: Constituting the Self as a Point in a Grid-based Global World*, 307.
- Scott, Rolf Erik. 2002. *Cruising the World as a Western Sea Nomad*. Universitetet I Bergen.
- Toulmin, Alan. 1990. *Comsmopolis. The hidden Agenda of Modernity*. University of Chicago.
- Turner, Victor. 1969. *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*. Chicago. Aldine Publishing.
- Turner, Victor. 1974. *Dramas, Fields and Methaphors: Symbolic Action in Human Society*. Ithaca. Cornell University Press.
- Wang, N., 2000. *Tourism and modernity: a sociological analysis*, Amsterdam: Pergamon.
- Weber, Max. 1914. *The Types of Legitimate Domination. Classical Sociological Theory*. Second Edition. Blackwell Publishing.
- Wolf, Eric. 1990. *Distinguished Lecture: Facing Power – old insights, new questions*. American Anthropologist, New Series, Vol 92, No. 3.
- Zahle, Julie. 2017. *Privacy, Informed Consent, and Participant Observation*, Perspectives on Science, 25(4), pp. 465-487