

Etnologiska institutionen
Göteborgs universitet



Bland blomlådor och styrhytter

– bilder av Gullbergskajen i ljuset av
stadens gentrifieringsprocess

Göteborgs universitet
Etnologiska institutionen
B-uppsats Ht-2005
Författare: Elsa Berglund
SaraBritta Jadelius
Handledare: Anita Beckman

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
Ämnesval	1
Syfte/problemformulering	1
Teoretiska utgångspunkter	2
Avgränsningar	3
Material, metod & källkritik	4
Egna tankar	5
Tidigare forskning	6
2. Historik	8
3. Presentation av Gullbergskajen	12
Kajen	12
Fartygsägarna & föreningen	14
Besökarna	18
Genusaspekter	18
4. Bilder av Gullbergskajen	20
Frihetstanken	20
Gemenskap	21
Drömmarnas kaj	23
En levande kaj	23
5. Myndigheterna och det officiella	27
Kajen och myndigheterna	28
Överlevnadsstrategier	29
6. Framtiden	34
Farhågor och visioner	34

7. Avslutande diskussion	38
8. Käll- och litteraturförteckning	40
9. Bilagor	

1. Inledning

Ämnesval

Vi cyklar ofta förbi Gullbergskajen och har funderat över vilka människor som befinner sig där och vad de gör med sina båtar. Gullbergskajen ligger nära Gasklockan mellan motorvägen och älven. Alla de gamla fartygen i olika fas i renoveringsarbetet fascinerar oss båda, vi upplever att platsen lever och används. Inga staket och stängda grindar stänger oss ute och man känner sig välkommen att promenera förbi och vara nyfiken. Lite längre bort längs älven cyklar man förbi bygget av Götatunneln, det väcker tankar på hur staden förändras och för vem den byggs. SaraBrittas intresse för kajen aktualiserades när hon involverades i utvecklingsarbetet av Södra älvstranden som byggandet av Götatunneln gav upphov till. Som deltagare i en medborgargrupp skulle hon som vanlig medborgare framföra sina synpunkter på framtiden för älvstrandsområdet som lämnas öppet när bilarna leds ner i tunneln. Arbetet inkluderar inte Gullbergskajen, men ansluter inte långt därifrån. Förändringarna kommer att bli stora och vi ville veta hur Gullbergskajen står sig i det här och om fartygsägarna där har deltagit i diskussionerna. Elsas engagemang i miljöfrågor har gjort att hon även börjat intressera sig för hur staden planeras och hur vanliga människor kan få plats i centrala stan och även få tillgång till vattnet. Processen på Södra älvstranden kan ses i ett större perspektiv där platser som inte anses tillföra något till maktelitens vision för staden försvinner för att ersättas av nya mer exklusiva områden. Det är en demokratifråga att alla får vara med att skapa staden, på sina villkor, därför engagerar kajen oss även i detta större perspektiv.

Syfte/problemformulering

Vårt syfte med denna uppsats är *att ta reda på vad några fartygsägare tänker om Gullbergskajen och dess framtid i ljuset av stadens gentrifieringsprocess*. Vad har de för farhågor och förhoppningar inför framtiden och vilka är deras möjligheter att påverka den? Vad använder man för strategier? Hur är maktrelationen mellan människorna på kajen och myndigheterna? Med hjälp av relevant litteratur vill vi ställa de här tankarna i relation till liknande processer i andra delar av staden liksom forskning om städer i allmänhet.

Vi vill även veta vad Gullbergskajen har för betydelse för fartygsägarna och vad de tänker att den har för värde för Göteborg? Vad finns det för bilder av kajen och hur konstruerar fartygsägarna bilden de själva vill ge? Dessa frågor vill vi försöka besvara i de följande kapitlen.

Teoretiska utgångspunkter

Vi har valt att använda begreppet gentrifiering när vi diskuterar en möjlig framtida utveckling på Gullbergskajen. Begreppet definieras något olika på grund av olika länders och discipliners skiljda ideologiska och kulturella bakgrund och själva processen ser också olika ut i olika länder. Begreppet gentrification lanserades 1963 av den brittiska sociologen Ruth Glass. Hon utgick då från en sociokulturell förändring som skedde i Docklandsområdet i centrala London med upprustning av tidigare förfallna kvarter. Enligt The Oxford American Dictionary of Current English är gentrification:

The social advancement of an inner urban area by the refurbishing of buildings and arrival of affluent middle-class residents, usually displacing poorer inhabitants.

(Oxford American Dictionary of Current English 1999)

Det finns idag ingen svensk översättning, men man skulle kunna översätta det med ”förborgerligande”. (Holmberg 1994:8f) Vi tänker att gentrifiering är en pågående process i staden i dag. I områden som fått ny status genom företrädesvis sitt läge trängs de tidigare hyresgästerna undan på grund av höjda hyror vilket innebär att stadens centrum blir reserverat för de rika.

Image är ett engelskt ord som sedan 1960-talet även används i svenskan. Grundbetydelsen är föreställning eller framtoning. Begreppet används inom psykologin för att beteckna den bild av sig själv som man vill visa upp inför andra. Inom marknadsföring betyder det istället marknadens uppfattning av ett företag eller en produkt. (Nationalencyklopedin 1996) Vi kommer att använda oss av båda dessa betydelser. Vi talar dels om fartygsägarnas strävan att ge kajen ett bra rykte och dels om den imageprocess som stadens politiker och planerare arbetar med, som människorna på kajen måste förhålla sig till.

När vi talar om begreppet makt har vi använt oss av Nationalencyklopedin och arkitekt Gabriella Olshammars definitioner. Inom samhällsvetenskapen anses makt antingen vara *handling*, dvs. maktutövning eller *förmåga*, dvs. maktresurser. Makt kan utövas både direkt och indirekt. När en aktör får en annan aktör att handla enligt den förstes vilja, även om den ibland strider mot den andres vilja eller intressen utövas makt. Grunden för att utöva makt utgörs av *maktresurser*, med vilka man kan belöna eller bestraffa. Makt kan både vara makt som *kapacitet* och makt som *relation* mellan människor. En aktörs förväntningar om den andres önsknings räckvidd räcker för att påverka handlingarna. Makt kan till exempel utövas genom normer och värderingar, sanningsbegrepp och vetenskapliga klassificeringar. (Olshammar 2002:143ff, Nationalencyklopedin 1996) När vi talar om makt är det både makten som kommer ovanifrån och den makten man kan ta över sin egen situation.

Avgränsningar

Vi har valt att begränsa oss till att intervjua fartygsägare på Gullbergskajen. Därmed får vi bara ena sidan av frågan vilket är synd. Men med den tid vi hade till vårt förfogande var det inte möjligt att söka informanter från andra håll. Att intervjua personer i beslutsfattande position, analysera stadsplaner och visioner för Göteborgs stad hade gett en vidare bild av frågan. Det skulle även vara intressant att titta närmare på andra liknande områden i Göteborg och Stockholm. Vi har inte heller fördjupat oss i hur informanterna förhåller sig till sin styrelseposition i förhållande till de övriga fartygsägarna, något vi i efterhand tänker präglar deras inställning till kajen.

I brist på tid har vi inte heller ägnat oss åt aspekter kopplade till klass och genus i den utsträckning vi hade velat. Utifrån våra fem informanter är det svårt att säga något om hur klassbakgrunden för fartygsägarna som grupp till exempel är kopplat till deras inställning till kajens framtid. Detta hade varit intressant att titta mer på, men på grund av att vi begränsat intervjuerna till dessa fem har vi för lite material för att kunna säga något mer generellt. Vi ställde inga direkta frågor runt genus till våra informanter och har heller inte valt att ha det som eget tema. Då vi senare diskuterade den utpräglat manliga miljön dök ännu fler frågor upp om hur detta uttrycks och är med och skapar kulturen på kajen.

Material, metod & källkritik

Vår uppsats bygger främst på fem intervjuer gjorda med fartygsägare på Gullbergskajen. Vi började med att gå ner till kajen för att se om vi kunde hitta någon där att prata med. Då det inte var så mycket folk på kajen just då hittade vi istället en lista med namn och telefonnummer över Fartygsföreningens styrelse. Av namnen på listan har vi fått ett par informanter. Ordföranden i föreningen som vi också har intervjuat hjälpte oss med ytterligare något namn och vi har även fått tips allt eftersom. Tre av våra fem informanter sitter med i styrelsen och de två andra var väl insatta i styrelsearbetet. Intervjuerna med Johan, Ulf och Lars gjordes av oss båda, SaraBritta gjorde intervjun med Sven och Elsa gjorde den med Anna. Intervjuerna utgick från en frågelista (se bilaga) som inte följdes strikt. En intervju gjordes i klubbstugan på kajen, två på respektive informants båt och en i Kurs- och tidningsbibliotekets grupprum. I utskrifterna har talspråkliga uttryck och upprepningar som inte tillför något till innehållet uteslutits för att göra texten mer läsbar. Alla namnen på informanterna är fingerade. Vid en promenad längs kajen gjorde vi en observation i samtalsform oss emellan som spelades in på Mini Disc. Det här var efter att intervjuerna utförts och den information som vi då fick fram fanns med i bakhuvudet.

Intervjun som metod är stimulerande då den ger upphov till möten med människor, men den har också sina begränsningar. Främst handlar dessa begränsningar om det ofrånkomliga i att styra svaren med de frågor vi ställer. Det handlar också om de förutfattade meningar informanterna har om vad det är vi vill veta – den så kallade ”tredje närvarande”. Informanten förhåller sig i sina svar till alla de bilder som finns i samhället om den egna situationen. Det är viktigt att komma ihåg att den egna undersökningen kommer att påverka informantens tankar i någon mån. (Pripp 1999).

Fem personer är en liten grupp, det är ett problem då det sällan går att dra slutsatser och se mönster utifrån ett så litet antal informanter, men det har varit en nödvändig avgränsning på grund av tidsbrist. Det faktum att alla informanter har koppling till styrelsen gör att de har en annorlunda position och möjligen också en inställning till kajen som skiljer sig från andra fartygsägare. Detta har vi sett både för- och nackdelar med – det är svårt att säga något om fartygsägarna som grupp även om vi har fått liknande svar från våra informanter, då dessa antagligen skiljer sig en del

från övriga båtägare. Till exempel hade alla våra informanter någon slags akademisk bakgrund eller utbildning vilket man kan anta har påverkat att just dessa känner sig bekväma med att jobba i en styrelse. Det positiva med att alla är involverade i styrelsen på något sätt är att de är väl insatta och har haft anledning att reflektera över kajen.

Fyra av våra fem informanter var män – detta är olycklig, men avspeglar förhållandena bland fartygsägarna. Vår ambition från början var att intervjua åtminstone två kvinnor men på grund av vi var tvungna att boka in intervjuerna så snabbt som möjligt var vi tvungna att göra detta urval. Då de manliga båtägarna är så många fler till antalet var urvalet också större. Kvinnorna som vi blivit tipsade om var yngre och hade fullbokade dagar med jobb, familj och barn vilket gjorde det svårare för dem att komma ifrån för att göra en intervju.

Egna tankar

Att som kvinna befinna sig i en så manlig kultur som den på kajen och att skriva om dessa män har känts främmande och inte alls självklart. Intervjusituationerna har så klart påverkats av att vi är kvinnor, att vi är unga och kommer från universitetet. Vår okunskap om båtar har också gjort att distansen till informanterna blivit påtaglig då dessa lever för sina båtar och sitt båtintresse. Vi har gjort intervjuerna främst på kajen och i båtarna, något som ändå gjort att vi själva fått kontakt med den värld våra informanter befinner sig i. Typiskt nog gjordes den enda intervjun med en kvinnlig informant i en miljö som inte har någon koppling till båtarna.

Redan innan vi träffat vår första informant förstod vi att kajens rykte och den bild Fartygsföreningen vill visa utåt är viktig för kajen och för framtiden. Detta har naturligtvis också påverkat både vårt sätt att ställa frågor på och framförallt informanternas svar. Något vi i efterhand hade velat göra annorlunda är att vi skulle ha omarbetat frågelistan efter de första intervjuerna då vi bättre visste vilka delar av intervjuerna som var mest relevanta för uppsatsen och utvecklat dessa.

Fotografierna i uppsatsen är tagna vid samma tillfälle som observationen, en söndag i slutet av november. Vi har främst fotograferat sådant som informanterna pratat om och sedan har vi valt foton för att illustrera texten i materialpresentationen. Att tänka på när det gäller fotografier är att de alltid bara visar en liten del av verkligheten. I vårt urval ar vi försökt att få så stor spridning som möjligt, men för

varje motiv som vi har valt är mångdubbelt fler bortvalda. Man ska därför vara försiktig med att se fotografier som någon objektiv sanning. Årstiden har även gjort intrycket av kajen något annorlunda. Många fartyg är övertäckta, blommorna vissnade och det rör sig inte lika mycket människor på kajen.

Tidigare forskning

Gabriella Olshammar har i sin avhandling *Det permanentade provisoriet* (2002) studerat Gustaf Dalénsområdet, ett nedgången industriområde på Hisingen. Hon frågar sig här varför estetisk ”oordning” är svår att förlika sig med i stadsmiljön, även om den visar sig ha en funktionell ordning? Hur kan platser finnas utan formellt erkännande? Med begrepp som mellanrumsområde och permanentat provisorium försöker hon förstå områdets betydelse för dess användare, besökare och för staden. Teman som makt, plats, osynliggörande och stigmatisering används för att ytterligare fördjupa bilden.

Ingrid Holmberg, bebyggelseantikvarie, skriver i sin examensuppsats *Stadsförändring och kulturvård eller stadsvård och kulturförändring* (1991) om gentrifiering. Hon har gått igenom och sammanställt utländsk och svensk forskning kring begreppet och gör en egen studie av Haga i Göteborg. Denna har varit oss till stor hjälp för att reda ut gentrifieringsbegreppet.

Två klassiker i sammanhanget är Sharon Zukins *Loft Living – Culture and Capital in Urban Change* (1982) och Jane Jacobs *Den amerikanska storstadens liv och förfall* (1961). I den förstnämnda analyseras boende i före detta industrilokaler i Greenwich Village i New York med fokus på den sociala förändring som skett i området när de tidigare verksamheterna har fått flytta ut till förmån för exklusivare boende. Den sistnämnda behandlar villkoren för en god stad med fokus på mångfald och möten.

I C-uppsatsen *Med flytande adress* (1994) av då etnologistuderande Karin Stammarnäs studeras båtboende på Gullbergs- och Gasverkskajen. Genom intervjuer med några personer som vid tillfället bodde på kajerna analyserar hon både boendet och kajen med båtarna. Hon finner att båtboendet har både praktiska och symboliska

värden. Det var viktigt att själv kunna bestämma över sitt boende och omforma och påverka det efter egna behov och önskemål.

2. Historik

Gullbergskajen är en av Göteborgs äldsta stensatta kajer. Redan 1868 började de stora kajbyggnationerna på Gullbergs vass. Byggandet tog ganska många år och området låg ödsligt en bra bit in på seklet trots sitt centrala läge. Från 1870-talet var Holmen ett centrum för kanaltrafik och lossnings- och lastningsplatser, men innan dess var området bara vassmark och sump. Här fanns både det gamla länshäktet och spöpålen och här höll hemlösa, ofta alkoholiserade och arbetslösa till. Polisen såg mellan fingrarna på prostitution och lösdriveri, med endast enstaka razzior. Trots detta var det nog ett förhållandevis lugnt område då våldsamheter hörde till ovanligheterna. (Dialekt- och ortnamnsarkivet i Göteborg, Fredberg 1977:641ff, Fartygsföreningens hemsida 2005a)

Gullbergskajen var en tid en kolkaj och på 60-talet blev det en sista uppställningsplats för fartyg som skulle skrotas eller säljas. En skrot som hette Johannisson låg på andra sidan älven och båtarna lades upp här innan de plockades efterhand. Den kallades då av pressen för ”Döda skeppens kaj” – något som har hängt med ända fram till idag. När det sedan inte fanns tillräckligt många objekt längre lade Johannisson ner och då blev Gullbergskajen över. Kvar låg alla de objekt som man då inte hade hunnit skrota ned. (Enligt information från intervju med Ulf)

1970 beslutade Göteborgs hamnstyrelse att höja hyrorna på kajen med flera hundra procent. Fartygsföreningen Gullbergskajen bildades då för att tillsammans försöka stoppa detta. Föreningen förband sig i avtalet att forsla bort de vrak som låg vid kajen. El drogs också ner till kajen för att underlätta arbetet. (Fartygsföreningens hemsida 2005a)

Man hade på 80-talet tillstånd att sänka båtar ute på speciellt anvisade platser. Ett par personer hade bogserare som användes som murbräcka. På det ställe där de hade blivit anvisade att sänka den släppte man sedan båten så släppte man den och körde rätt in i sidan på den. Det blev ett stort hål och så sjönk den ackompanjerat av stort jubel bland åskådarna. (Enligt information från intervju med Ulf)

Och då stod inte containrarna på rader. Ingenting stod på rad här utan den här kajen var klädd med kullersten från koltiden. Och i den dealen ingick också att staden fick ta vara på kullerstenen, för den kostade fem spänn styck, och så skulle de asfaltera

kajen åt oss. Istället då, men den asfalteringen blev tio meter i den änden och ingenting i den andra och sedan rann det ut i sanden. Och det var nog redan då de ville att de försvinner nog snart, självplågarna där, och vi har varit kvar i tjugo år, ja mer än det trettio år, trettiosex år. (Ulf)

Sven: Så vi låg båtgranne här, men det var inte så många som var efter kajen då. Det var ett sammelsurium av skräp. Det var gamla containerbåtar, pråmar som de hade lite hus på. Och där bedrevs både hemkokeri och vackra flickor, eller mindre, ja, falna flickor. [skratt] Det var lite så där träsk här nere.

SaraBritta: När var det?

Sven: Det var, ja, det var för trettio år sedan.

Sedan 1981 arrenderar föreningen även kajområdet, där man bland annat har fått ställa upp containers som används som verktygsbodar. För tjugo år sedan fanns det en del problem med knarkhandel, sprit och andra ljusskygga verksamheter på kajen.

Detta var något som polisen kände till och arbetade mot tillsammans med Fartygsföreningen. Man har nu fått bukt med problemen, men något av ryktet kanske tyvärr lever kvar som vi kommer att se i informanternas berättelser.

(Fartygsföreningens hemsida 2005a)



Några exempel på fartyg på Gullbergskajen





3. Beskrivning av kajen

Kajen



Gullbergskajen från Lilla Bommenhållet

Bakom oss har vi parkeringsplatsen som sträcker sig ända bort till Älvsborgsbron. Den övergivna drakbåten som hyst en kinarestaurang ligger hitom bron, liksom Café- och musikbåten och Hotell Ibis som också är inrymt i en stor båt. Rälisen i den stenlagda parkeringen vittnar om kajens historia där båtar lastades och lossades, men där nu service- och turistinrättningar tagit över.

”Välkommen till Fartygsföreningen Gullbergskajen” står det på en skylt gjord av gammalt virke som ser ut att komma från en båt. Skylten hänger bredvid en låst bilgrind och framför oss ligger raden av fartyg. Längs den 600 meter långa kajen leder en grusväg som i denna ände är asfalterad en liten bit. Båtarna som ligger här är av många olika typer och i olika skick; det är trålare och bogserbåtar, ångbåtar, segelfartyg, fraktfartyg och tankbåtar. Vi går längs kajen en söndagsförmiddag i slutet av november, solen lyser och det är frost i gräset. Här och var står det vitmålade blomlådor i betong. Här har det odlats jordgubbar, gräslök och blommor. Solrosorna som står kvar har frusit fast. Det står rödmålade containrar i rader som

bildar en vägg ut mot cykelbanan och bilvägen. Buskar som är ganska risiga nu när inga löv finns kvar och lite större träd växer också längsmed vägen och mellan containrarna. Här finns också några parkeringsplatser som inte verkar användas så mycket och stenlagda områden med ett par bänkar och en papperskorg.

En del av sakerna som står längs kajen vet vi inte riktigt vad de är för något – om de används eller bara står utställda. Det är ibland stora föremål som är avtagna från båtarna – motorer och propellrar och två styrhytter som verkar stå permanent i gräset. I denna ända finns en anslagstavla i samma stil som entréskyltarna, bredvid ligger det en träeka som prydnad. Vi går förbi en gräsmatta, en gunga i ett av träden, körsbärsträd, en liten koja och betongsuggor med påmålade djur. Även om kajen inte är så barnvänlig med allt skrot, vattnet och cykelbanan finns det uppenbarligen ändå plats för barnen.

Klubbstugan Redden, röd med en livboj på var sida om dörren, ligger i mitten av kajen, med en gammal båtskorsten omgjord till grill stående utanför. Bilarna som står längs kajen ser fina och blanka ut i jämförelse med många av båtarna som är rostiga. Här och var står också ett antal cyklar. Intill klubbstugan finns miljöstationen med kärl för spillolja, gamla målarfärgsburkar och en sopcontainer. ”Tillträde förbjudet för obehöriga!” står det på en skylt utanför.

Det ryker från en båtskorsten, det luktar mat och vi hör musik. Folk jobbar med sina båtar också inuti där vi inte ser dem Älven ligger blank och på andra sidan ser vi Gotenius varv. Verktygsbord med skruvstäd och verktyg, ståldelar och stålskrot står tätare och tätare ju längre bort på kajen man kommer. Längst bort är det fullt av stålbitar i travar, här finns också lite större maskiner. En man står och jobbar med en vinkelslip så att gnistorna sprutar. Det lever och rör sig och vi möter folk på söndagspromenad, men det är ändå mycket lugnt och stilla och det är lätt att romantisera om den lilla egna värld som finns här på kajen en dag som denna. Vi ställer oss i andra ändan av kajen och blickar ner över området. Gatljusen längs med cykelbanan sträcker sig också åt andra hållet för att på natten kunna lysa upp kajen. På andra sidan vägen tornar Gasklockan upp sig. Där på andra sidan ligger också Renova, garage, en uppställningsplats för fordon och andra företag och kontor. I dag känns inte snuslukten från tobaksfabriken som annars brukar vara påtaglig här på kajen och vi ser inte kaninerna som brukar hoppa här – de gömmer sig nog i buskarna och kommer kanske fram ikväll igen.

Fartygsägarna & föreningen

Alla våra intervjupersoner talar om att det på Gullbergskajen finns människor från alla klasser. Man kan ha allt ifrån mycket pengar till nästan inga alls. Vi har dock bara stött på vita, svenskfödda fartygsägare och nästan alla är män. De fem personer som vi har talat med har alla akademisk utbildning och kan förmodligen räknas till medelklass. Den ojämna könsfördelningen går som tidigare nämnts också igen i våra intervjuer då vi bara har kunnat intervjua en kvinna.

§ 3 Medlemmar är de fartygsägare som betalt inträdesavgift, medlemsavgift, kajhyra och depositionsbelopp samt följt bestämmelserna i stadgarna. Som övriga medlemmar räknas stödjande, passiva och familjemedlemmar. Medlemmar i Föreningen skall vara f.d. bruksfartyg och/eller marin- och kulturhistoriskt intressanta fartyg. (Fartygsföreningens hemsida 2005b)

Det finns 46 medlemsfartyg i Fartygsföreningen Gullbergskajen. Föreningen hyr kajsträckan av Trafikkontoret och sedan hyr medlemmarna sin bit av föreningen. Avgiften betalas som en fast del och en som är per meter som utnyttjas. Föreningen ansvarar också för el och att hålla ordning på kajen – till exempel pumpar man upp båtar om de skulle sjunka och anordnar städdagar två gånger om året. Innan ett fartyg beviljas plats måste det besiktigas och godkännas med avseende på dess kondition för att undvika problemen med fartyg som går till botten. Medlemmarna har rätt att placera en container på kajen för verktyg och material. Denna måste vara godkänd och målas i anvisad färg. I stadgarna står också att ingenting i övrigt får förvaras på kajen. Kontrakten med Trafikkontoret är längs hela hamnen på ett år i taget, en osäkerhetsfaktor som vi ska återkomma till. (Fartygsföreningens hemsida 2005b)



Klubbstugan Redden



Verktogscontainrarna som står uppställda längs kajen

Våra fem informanter är:

Johan – född 1967, är civilingenjör och arbetar som konsult inom byggbranschen. Har en bogserbåt sedan 1998. Ordförande i Fartygsföreningens styrelse.

Lars – född 1940, är före detta slöjdlärare, numera pensionär. Har haft sitt segelfartyg sedan 1965 och funnits på kajen sedan 1980.

Anna – född 1970 är teknikinformatör, vår enda kvinna. Har en bogserbåt sedan 2000.

Sven – född 1935, är teleingenjör, har arbetat som TV-producent, men numera pensionär. Har en större fiskebåt på kajen sedan 1975.

Ulf – född 1951, är utbildad till maskiningenjör, fartygsmekaniker och skeppare, arbetar som maskinreparatör till sjöss. Han har två fartyg – en motorpråm från 1908 och en kolbogserare från 1919. Blev delägare i en annan bogserare på kajen 1984, men var sedan borta från kajen ett tag innan han skaffade de fartyg som han nu har.

Enligt de beskrivningar som vi har fått om övriga båtägare har flera tekniska yrken, vissa kopplade till båtar, men här finns också yrken som advokat, försäkringsinspektör, matläggare och så vidare representerade. Åldrarna är blandade – några är yngre (någon studerar) medan en del äldre är pensionerade. Det finns både de som har familj och de som är ensamstående. Ett par fartygsägare har yngre barn som leker på kajen medan föräldrarna arbetar, men dessa barn är bara runt fyra stycken.

Några personer äger fartyg tillsammans. En del som inte äger fartyg är ändå med och jobbar på dem. De flesta har ett fartyg, men någon har ett par stycken. Alla våra informanter bor i Göteborg, men det finns det som inte gör det utan färdas från så långt bort som Stockholm för att arbeta med sitt fartyg. Därmed är de inte så ofta på kajen. Det som förenar dem alla är båtintresset. Våra informanter berättar gärna om sina fartyg, deras historia, hur de köpte dem och vad de sedan gjort med dem. Man märker ett stort engagemang när man lyssnar på deras berättelser.



På kajen finns även en lekplats för de barn som vistas här



En besökare som flanerar längs med kajsträckan

Besökarna

Besökarna på kajen är göteborgare och turister som tar en promenad för att titta på fartygen. Tyvärr kommer det ibland också folk på kvällarna som stjälar och gör inbrott. Äldre människor – sjöfolk som vill få en känsla av sin tid till sjöss eller som kommer ihåg något av fartygen från dess tid i yrkestrafik är vanliga. En del besökare har kamera med sig för att avbilda fartygen och miljön runt omkring. Turister från det näraliggande Hotell Ibis flanerar förbi i finkläder och högklackat. Likaså anställda på kontoren i närheten som tar sig en tur på lunchrasten. Några invandrare använder gärna kajkanten mellan båtarna för att fiska.

Genusaspekter

Det är mest män som är fartygsägare på kajen – av alla fartygsägare är bara ett par kvinnor.

Det är helt klart mest män, absolut. Vi har ju 40–45 båtar liggande där och de som äger båtar, det är väl bara två–tre kvinnor. Men sedan kan det ju finnas fruar eller sambos som också är där vid kajen, men de äger ju inte båten som sådan utan det har bara följt med på köpet när de träffade sin man. Men alltså, båtar och livet på havet – det är ju det sista manliga fästet. [skratt] Det är klart att det är mest män.
(Anna)

Men det är rätt sällsynt att det är tjejer. Men det är inte så konstigt heller eftersom det inte är så många tjejer som väljer de tekniska yrkena. Man får ju vara lite skrotgrejare så för att hålla på med det. Så det är därav. (Ulf)

Man ser här hur kopplingen mellan män och teknik lever kvar på kajen. Här är fullt av symboliskt manliga attribut som maskiner, verktyg och motorer. Männerna refererar till varandra som killarna eller grabbarna. Det är ”bra killar” på kajen säger man, men utesluter därmed de kvinnor som också finns här. I och med att många av dem bara följer med som fruar och sambos och inte är de som har kunskapen eller som huvudsakligen arbetar på båtarna så räknas de inte riktigt. Några av dem blir bara synliga när de påtar och pysslar med blommorna i blomlådorna som står uppställda här och var.

... vi har ju en flicka som, det är ju hennes man skulle jag tro att det är, som har Len-Lay, den lilla båten framför här. Hon har engagerat sig väldigt mycket i att

hålla reda på blomster – de här betongsuggorna som står här, vitmålade. Så hon har varit jättehärlig med det genom att plantera blommor och det har sett väldigt... det är en tanke bakom hela tiden. (Lars)

Man kan se en motsättning mellan grabbarna på kajen och de kontorsflickor i högklackat som besöker kajen på sin lunchrast. De beskrivs lite nedvärderande som ”kontorsbruttor” och antas vara rädda för att smutsa ner sig och sina fina kläder. Några manliga kontorsarbetare i kostym berättar man däremot inte om.

Vanliga Göteborgare tycker så här, att ”Fy fasen, här kan vi ju faktiskt inte gå ut på vår lilla lunchpromenad.” Ja, det är ju inte vanliga Göteborgare, det är bara kontorsbruttorna som går härnere och jobbar i de där kåkarna där borta. De tar ett litet varv härnere, trippande. Och blir det lite smuts eller lite sådär så ”Usch, fy, och titta så smutsigt det är.” och ”Ojoj”. (Sven)

4. Bilder av kajen

Detta kapitel kommer att behandla förhållningssätt till kajen och till bilder av kajen. Olshammar skriver att verksamheter i Gustaf Dalénsområdet ofta bedöms negativt på grund av ett oordnat yttre. Det kan vara nedgångna byggnader, eftersatt underhåll och så vidare. Detta är inte nödvändigtvis kopplat till faktiska förhållanden utan bygger mycket på den bild som finns av området. Hon frågar sig varför estetisk ”oordning” är svårt att förlika sig med i stadsmiljön, även om den visar sig ha en funktionell ordning. Vissa verksamheter som inte passar in i den estetiska och sociala karaktär som har ett erkännande riskerar att trängas undan eller helt försvinna. Vid skapandet av Den Goda Staden måste rätt image uttryckas genom rätt typ av bebyggelse och verksamheter. Om den befintliga bebyggelsen och verksamheter inte passar in är det vanligt att dessa inte alls nämns eller beaktas. (Olshammar 2002:3, 171ff)

Frihetstanken

Den image staden vill skapa handlar om att locka turister och investerare. Människorna på kajen inser själva att om man inte har rätt image, som stämmer överens med stadens, överlever inte verksamheten. I bilderna av kajen kommer vi att se att pressen utifrån på hur området bör se ut är något som alla måste förhålla sig till. Samtidigt finns olika tankar om vad kajen är och vad den ska vara – vad den symboliserar.

Möjligheten att göra någonting själv, utan någon större styrning från myndigheter och stat. Det finns en viss frihet att kunna bygga en egen grej här (Ulf)

Att kunna ”bygga på en egen grej” som Ulf talar om återkommer hos flera informanter. Just detta – att ha en plats där man får utlopp för sin kreativitet och får ägna sig åt det man brinner för är det centrala i beskrivningen av vad kajen har för värde för dem personligen.

Kajen, med tre ord skulle jag säga att det är en form av frihet, en frihet att gå runt i skitiga kläder och jobba med något som betyder mycket – att få ordning på båten. Det är ännu mer frihet när vi kan åka med den sen på långa turer. Kajen betyder också att ge ett alternativ till barnen, de ser att vi gör någonting. Det är ett sätt att man kan ge barnen något av värde, se att man kan jobba med händerna också och att

det kan bli någonting bra av det. Sen är ju livet på kajen rätt trevligt, umgänget med alla viljor och alla intellekt, otvunget. (Anna)

Det finns en slags frihetstanke med kajen, en plats där man får utlopp för sin kreativitet och inte behöver inrätta sig i stadens annars inrutade liv där myndigheter styr och övervakar alla typer av aktiviteter. Men det finns också en rädsla för att denna attityd ger kajen dåligt rykte och området blir betraktat som laglöst land och ett ”rövarställe”. Detta gör att vissa ogärna pratar om kajens symbolvärde för att skydda kajens rykte och för att kunna fortsätta sin verksamhet på kajen utan problem med Trafikkontoret som man hyr av.

Elsa: Vad symboliserar kajen för dig?

Johan: Inget speciellt faktiskt, bara ett ställe att vara på. Däremot märker jag för andra som då kommer dit och folk som vill lägga sina husbåtar där, att man vill ha nånstans att bo. Sen märker jag att det verkar vara ett rövarställe tror många.

Elsa: Varför det?

Johan: Varför? Det vet jag inte riktigt det är väl för... det kanske har varit rövare där. Folk tror att det är något slags Kristiania där, vi ska börja en kampanj för att ändra på den attityden. Framförallt det här med boendet, att folk tror att man bor där nere.

Gemenskap

På kajen är det båtintresset som knyter samman de människor som vistas där. Denna iakttagelse har även Stammarnäs gjort – hon beskriver att här är ”båten medlet för kommunikation”. (Stammarnäs1994:20) Man uppger att den gemensamma andan består i just intresset för gamla fartyg och då speciellt fartyg som gått i yrkestrafik. Många av fartygen är stora och kräver enorma insatser för att rusta upp. Ulf uttrycker att det mest gemensamma för folket på kajen är ”att alla har en gammal hög, att man är självplågare”. Det går att identifiera sig i detta med andra som har sådana fartygsprojekt – var och en har sitt och alla är i olika stadier av renoveringsarbetet.

Så på det sättet är det ju, ja, en sammanslutning utav ett gäng som i och för sig är individer men har samma tankegång runt livet och de grejerna som vi har här. Det är ju halva livet vet du, för många, att hålla på och jobba med sin båt. (Sven)

Flera fartygsägare har hållit till vid kajen i decennier, man känner sina grannar och umgänget handlar ofta om att man lånar saker av varandra.

Det är väl så att efter så här många år, och i och med att jag varit här ganska mycket nu så blir det väl så att man kanske håller lite mer kontakt med varandra. När jag kom hit de första åren tog jag mig inte tid till de här umgängesstunderna [...] för min del har det varit så att har jag behövt låna någonting – en pensel eller någonting – så har jag kunnat springa över till grabbarna på Björnsund och fråga ”Har du en pensel att låna mig?” ”Javisst! Ja, men du, kaffet är på” så fikar vi ihop. (Lars)



Ett samtal mellan fartygsägare

Drömmarnas kaj

När vi talar om begreppet ”drömmarnas kaj” är det flera som pratar om de stora projekten som kommer att bli svåra att färdigställa. Deras egna drömmar handlar om att bli klar med båten och för vissa även att kunna åka iväg med den. Några talar om andra som drömde om – men också åkte på – långresor till exempel till Västindien.

Men sedan har vi de här drömmarna om att bli färdig med båten. Att, då och då, när jag är färdig så ska jag gå dit och dit, göra det och det. Alltså stora utflykter och sådär. Det har jag ju berättat för dig här att det är flera stycken här som dragit iväg på långresor. Byggt om båtarna och fixat till det. Och sånt där, så på det sättet, kan man ju definitivt kalla detta för ”drömmarnas kaj”. Sedan kan du ju vända på tonen i ”drömmarnas kaj”, att det bara blir en dröm och så inget mer. Det är ju lika aktuellt för väldigt många här också. För det finns ju folk som kommer ner här och har jättestora drömmar och upptäcker helt plötsligt att de klarar inte av det helt enkelt. Och då får de dra. Tyvärr kanske. (Sven)

Det finns något romantiskt samtidigt som försmädligt i uttrycket, just för att det är kopplat till drömmar som inte förverkligas. Man vill kanske inte vara en drömmare?

Jag vet inte om jag haft någon dröm så, utan jag har nog levt med verkligheten hela tiden, det har jag gjort. (Lars)

Elsa: Det kallas ju för ”drömmarnas kaj”. Vad har du för drömmar?

Johan: Ja, jag har väl inga drömmar alls. Det är väl roligt att meka med den (båten, vår anm.) bara.

En levande kaj

Vad anser då fartygsägarna att Gullbergskajen har för värde Göteborg? Vad är det speciella man vill lyfta fram och är det ens viktigt att kajen har någon betydelse för den övriga stan?

Jag tycker att det här kunde vara en förlängning av det Maritima centret som redan finns idag, men de har ju inte alla typer av båtar. Det som är viktigast tycker jag är att de har ju ingen som jobbar på, och det är ju jättespännande att se någon hålla på med en vinkelslip med en stålbit, eller så har vi träbåtar, hur man drevar och man kan ställa frågor, så där det tror jag är viktigt. (Anna)

På Gullbergskajen jobbar folk aktivt med sina fartyg – man reparerar, målar, byter ut gamla maskiner och så vidare. Detta är något som flera av informanterna poängterar som ett av kajens främsta värden för staden. Det finns ingen motsvarighet vare sig här eller i Stockholm säger man.

Kommer du här på våren ”sniff, sniff, sniff, det luktar tjära, vad härligt” exempelvis. När man passerar här. Och så kan man prata med dem som håller på. För alla har sina idéer och tankar om hur saker och ting ska vara. Vi är ju individualister allihop i stort sett. Och det gör ju att det finns ett, det här finns inte någon annanstans överhuvudtaget [...] här har vi en möjlighet att jobba med saker och ting som man inte får göra, exempelvis i Stockholm. (Sven)

Jag vet inte. Det är ju ingen penninggrej, utan det är mer att det beskriver att det finns en viss frihet att göra olika saker här i stan. Allting är inte helt fyrkantigt och rutigt. Att det liksom är det värdet, att det finns spännande och olika. Vad ska jag säga, det är som en allaktivitetshistoria nästan. Som ju var rätt poppis på 70-talet. Allaktivitetshus och grejer, och det var lite ”hippiatiskt” allting. Nuförtiden ska allting vara så fruktansvärt korrekt jämt. Så det är ett avbrott från det. Så kan man ju säga att värdet i det här är att det fortfarande finns lite kvar utav det. (Ulf)

Här ser vi uppfattningen att kajen som plats bryter mot det ”rutiga och raka”, en plats som lever med folk som jobbar och lägger ner mycket, både tid, pengar och engagemang. Och det är just för att det är verksamhet på kajen som det blir rörigt och ”skrotigt” på kajen.

När det jobbas, speciellt då när det blir sån här fritids- och hobbyverksamhet som här då. Så blir det ju att man river i någonting. Om man liksom ska lyfta av en styrhytt och göra ordning någonting så blir ju den stående i några månader, ett år kanske innan alltihop är klart och den ska flyttas tillbaks igen. Det är ju inte som på ett varv där det är bara liksom klappat och klart på två veckor. (Ulf)

Åsikterna om hur kajen ska tas till vara på och hur mycket man ska röja upp för turister till exempel finns det olika inställning till.

Det finns ju en kraft här på kajen som vill att kajen ska vara som den är, att det inte ska vara så mycket av en turistmagnet. Det finns två läger – kajen ska vara som den alltid varit och att man ska vara där för sig själv med sin egen båt. Jag har inget emot att turisterna kommer och går, jag tycker vi kan ge den servicen att sätta upp

de här båtskyltarna så att de kan komma till den här miljön då och titta hur vi jobbar.

(Anna)

De skilda uppfattningarna om hur kajen ska användas och hur mycket ”skrot” det får vara längs kajen märker vi till viss del i våra intervjuer. Lars ser till exempel gärna att de skulle få bidrag från kommunen för att bygga ”fiskebods- båtskjulsaktiga” byggnader över containrarna för att få en annan karaktär på kajen. Diskussionerna om kajens utseende förs i styrelsen och alla våra informanter är överens om att det är en strategi att hålla ordning för att få vara kvar och kunna hyra fortsättningsvis. Strategin att använda sig av imageskapande återkommer vi till även i nästa kapitel.



En gammal bil blir nedmonterad på kajen



Ett av de verktygsbord som många fartygsägare har vid sin kajplats



En man som bär virke till sitt fartyg

5. Myndigheter, den officiella staden

Gabriella Olshammar framhåller vikten av en sammanhållande stark vilja som drar åt ett bestämt och gemensamt håll för att kunna påverka makteliten. Hon menar att makt inte nödvändigtvis behöver hänga ihop med ekonomiska tillgångar eller politiska maktpositioner. Den kan även mobiliseras genom att flera aktörer går samman och därmed skapar en övertygande bild av någonting och vad detta kan utvecklas till. En sådan samlande kraft var något som hon fann saknades i Gustaf Daléns-området, mycket beroende på att ingen riktigt vågade satsa på framtiden. Olshammar drar slutsatsen att makt inte är statiskt utan är något som kan byggas upp. (Olshammar 2002:143ff)

Möjligheten att sätta sin prägel på stadens platser beror på människors sociala, politiska och ekonomiska maktpositioner. Men dessa positioner är inte låsta utan de kan förskjutas genom att någon aktör eller aktörsgrupp organiserar sig och bygger upp maktresurser.

Maktresursen är en potential som någon har till att utföra någonting, det kan också kallas kapacitet. (Olshammar 2002:145)

Öppna konflikter är bara den synliga delen som uppkommer om parterna i en motsättning är någorlunda likvärdiga. När den svagare partens sannolikhet att nå framgång ökar, ökar också motivationen att motsätta sig. Är utsikterna små att kunna göra någon skillnad ser man också mindre utav engagemang i frågan. (Olshammar 2002:143ff)

Betydelsen av gruppens sammanhållning betonas även av sociolog Norbert Elias. I sin studie av tre bostadsområden i en engelsk förort såg han att bilden av skillnaderna mellan de boende i de olika områdena styrdes av deras maktpositioner. Dessa positioner i sin tur berodde på deras inbördes band och förhållande. Detta utkristalliserades klart eftersom det inte fanns några andra skillnader mellan områdena som till exempel ras, etnicitet eller klass. Elias menar att gruppens förmåga till sammanhållning är själva basen för gruppens maktställning. Dessa strukturer är ofta svåra att upptäcka. (Elias 1999/1965:xixff)

Att upptäcka och aktivt använda dessa strukturer för att öka sin makt kunde vara ett sätt att höja sin position i förhållande till den styrande eliten och mot slutet av detta

kapitel ska vi återkomma till detta. Först behöver vi veta lite mer om hur Fartygsföreningen och dess medlemmar förhåller sig till den officiella staden.

Kajen och myndigheterna

Men det beror nog på att, jag tror inte att myndigheterna gillar den här grejen så. Det har en air av frihet – man kan göra lite hursomhelst och det sticker i ögonen. (Ulf)

Stämmer ovanstående citat in med verkligheten? Det är i all fall en bild av förhållandet mellan kajen och myndigheterna. Fartygsföreningen hyr Gullbergskajen av Trafikkontoret för ett år i taget. Det är Trafikkontoret som har hand om kajen, medan Göteborgs Hamn ansvarar för vattnet i älven. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen åker runt och kontrollerar hur man sköter avfallshanteringen. De tittar på återvinningsstationen, vad man gör med färg och färgrester och säger till om det står för mycket bil- eller båtbatterier framme. Det finns också regler för hur toaletterna på fartygen fungerar. Man får inte släppa ut avloppet rakt i vatten.

På Gullbergskajen är det föreningen som ser till att det är städat och att inga fartyg sjunker. En bit uppströms längs kajkanten ligger Gasverkskajen och där är det kommunen som ansvarar. Kommunen har en del problem med att de har varit tvungna att plocka upp och skrota båtar som har sjunkit, men på Gullbergskajen lägger de sig inte i vilka fartyg som finns utan föreningen får sköta sig själv.

Kontakterna med myndigheterna sköts främst av Johan som är ordförande i föreningen. Enligt våra informanter fungerar kontakten med Trafikkontoret för det mesta bra. De vet att föreningen sköter kajen och sina betalningar. Kommunen i sin tur sköter en del av växtligheten vid kajen, men våra informanter hade gärna sett att mer gjordes.

... att vi kanske kan få kommunalt bidrag för att upprätthålla fina blomlådor och så. De hjälper ju redan till med gräsmattor och klippning av träd och lite rensning av buskar, men bänkar behöver ju oljas och målas, lite sånt. Jag vet inte riktigt vem det är som har ansvaret för att det flyttas fram och tillbaka eftersom genom åren. Vi kan ju inte begära för mycket heller av Trafikkontoret för att vi får ändå hyra på årsbasis, så man får inte vara för hätsk. (Anna)

Alla längs älven utom Stena Line hyr för ett år i taget och detta kan vara ett problem eftersom framtiden är oviss längre fram i tiden än ett år. Även om hyresavtalen har löpt i mer än tjugo år så finns alltid risken att något ändras som gör att de inte får förnyat avtal. Framförallt vågar man kanske inte, som vi ser i citatet ovan, kräva för mycket. Det gäller att hålla sig väl med sin hyresvärd och inte vara för besvärlig och därmed riskera att åka ut.

Kontakterna med myndigheterna sker främst via brev, men även vid till exempel Miljö- och hälsoskyddskontorets besök och vid möten med Trafikkontoret. Det är dessa medel som man använder för att påverka sin situation. I övrigt har man inte gått samman för att till exempel påverka utvecklingen av resten av Södra älvstranden. Ingen som vi har talat med har heller aktivt engagerat sig i det enskilt.

Överlevnadsstrategier

Den främsta taktiken som vi har sett för att påverka sin framtid är att ge en bra bild utåt av kajen. Att hålla kajsträckan snygg och städad är det viktigaste sättet att öka sitt värde och existensberättigande. Till detta hör även tidigare nämnda planer på att sätta upp skyltar som informerar besökare om de olika fartygen. Man vill också snygga upp blomlådorna, måla om dem och sköta om blommorna. I föreningen finns planer på att måla om verktygscontainrarna i enhetlig färg och kanske till och med sätta upp fasader på dem så att de liknar sjöbodrar.

SaraBritta: Känner du att du kan påverka områdets framtid någonting?

Sven: Nja. Ja, det kan vi naturligtvis. På det sättet att vi ser till att området är trevligt. Att det blir ett område som kommunen och de som vandrar här tycker är trevligt. Och just nu är det väl lite nedanför. För som du ser här nu – vi har ju såna här sittplatser som finns på sidan här, bänkar och så. Det tillhör Gatukontoret, och det sket de i fullständigt här i fem år; det var igenvuxet allting. Och det vi fick här då, det var ju de här ölgubbarna som satt härnere och det var ju ingen som tyckte var roligt. Nu är det någon som har slagit näven i, faktiskt. Så nu håller de på och rensar sly och sånt där här. Det satt några gubbar här borta och tittade. Och så har de tagit fram bänkar och så här. Och det ger ju ett tryck på oss också att försöka fixa till det hela lite snyggt också. Så att, och är det så, då känner jag inget hot direkt. Det tycker jag är trevligt.

I citatet ovan illustreras flera saker. Till att börja med hur områdets utseende och skötsel används som främsta metod för att påverka. Berättelsen om bänkarna illustrerar den ständiga kampen mot en stigmatiserad bild av Gullbergskajen som tillhåll för knarkare och alkoholister. Det finns ett missnöje med hur Gatubolaget sköter sin del av arbetet, men efter påtryckningar så har de ändå tagit tag i saken och rensat upp bland buskar och sly. Detta syntes tydligt när vi själva besökte kajen. Fri sikt kring de uppställda bänkarna skapar större trygghet. Det ser ordnat ut och ingen kan gömma sig i mörkret. Sven ser inget hot i en uppsnygning av kajen, det är snarare något som han och flera med honom förespråkar. Men det finns också andra åsikter och viljor.

Och den ytan som är på kajen, den har de haft lite synpunkter på hur den ska se ut. De ska helst ha den helt asfalterad och platt och rensad, så den är lite som Autobahn ungefär. Det är deras vision. Och så de här grejerna ska ligga på utsidan och helst gå in på varv och laga någonstans. För att slippa. Jag vet inte varför det är så, men det är deras vision och våran är mera – det finns ju olika visioner här, men själv, personligen, tycker jag att det inte gör någonting att det ligger några grejer där för att det är spännande för dem som går runt och tittar, hur båtar ser ut inuti. Och vad det är som ska – hur mycket jobb det är att göra med dem. Det är intressant. (Ulf)

Tidigare så skulle det ju vara asfalterat och kliniskt soprent här. Nu har det blivit så att det står lite grejer överallt ändå. Vissa grejer är rent av dekorativa. Och det är ingen som har, det har gått in lite att lite grann måste det finnas för att bryta det spikraka. (Ulf)

I ovanstående två citat av Ulf ser vi denna ibland motsatta syn på skrot och ordning. Som tidigare omtalats kan man i vissa fall se två läger bland fartygsägarna med lite olika syn på hur kajen ska skötas. Alla som vi har talat med är dock överens om nödvändigheten i att hålla kajen någorlunda snygg och städad för att hålla sig väl med myndigheterna. På ett ställe har man även ordnat en skrotavdelning där gammalt material som rivs ut kan läggas och eventuellt återanvändas. Efterhand rensar man ut där och slänger det som blivit över. På så sätt samlas inte lika mycket skrot längs kajen.

Det är väl den strategin vi har. Och så försöker vi blidka myndigheterna med det. Men som sagt, det går med ojämnt resultat – ibland gnäller de. Och sedan vet jag inte om det beror på att de fått, att någon är på dem att ”nu jävlar ska det här stället väck”, att ”nu får ni sätta lite press på dem”. Och då är de lite ilska och ibland kommer de tillbaka och tycker att ”vad fint det såg ut idag då”. Ja, så det finns ingen direkt struktur på den här kritiken. Den kommer ju alltid ifrån, så där lite anonym. (Ulf)

Med kravet att hålla rent på kajen följer också en del problem för arbetet med fartyget. Arbeten som tar lång tid kan till exempel medföra att man måste lämna material och delar – till exempel om styrhytten har lyfts av – på kajkanten under längre perioder. Finns inte den möjligheten så försvåras arbetet med fartyget och vissa arbeten kanske aldrig blir gjorda.

En konkret plan för att påverka framtiden är att försöka få hyra även Gasverkskajen. Detta skulle ge mer plats att förhandla om ifall området hotas av bostadsbebyggelse. Området närmast Tingstadstunneln är mindre sannolikt att det bebyggs och därför en tryggare placering. Att föreningen tog över Gasverkskajen skulle också lösa problemet med de sjunkna och risiga fartygen som nu ligger där. Tanken att flytta längre ifrån civilisationen är ett tydligt tecken på en hotande gentrifieringsprocess. Det skulle innebära att ny mer exklusiv bebyggelse tränger undan denna mer pittoreska miljö. Det eventuella hotet som här aktualiseras återkommer vi till i nästa kapitel.

Det händer att fartyg som har körts ut av föreningen för att de inte har betalat avgiften eller inte klarar av renoveringen flyttar sig upp till Gasverkskajen. Där faller de istället under kommunens ansvar och någon gång har kommunen anklagat föreningen för att ha flyttat dit fartyget. Det är hela tiden ett spel mellan de båda kajerna. Utåt är det viktigt att upprätthålla gränsen för att inte förknippas med buslivet och de sjunkna skeppen som finns där. Gränsen markeras tydligt av en grind och en skylt som välkomnar besökaren till Gullbergskajen.

Flera informanter uttrycker en önskan om sponsorpengar eller bidrag från kommunen, något som man inte får idag. Detta skulle kunna göra det möjligt att ytterligare rusta upp kajen och byggnaderna där. Man skulle också kunna göra den mer besöksvänlig med till exempel de tidigare nämnda informationstavlor.

Engagemanget i föreningen och för att aktivt arbeta med områdets framtid försvåras i och med att fartygsägarna hellre jobbar med sina egna båtar på den tid de

har över efter arbete och familj. Renoveringsarbetena tar mycket tid och det är det som prioriteras av de allra flesta. Fartygen är ju också skälet till att man sökt sig till kajen, det är fartygen och inte kajen som står i centrum. Vid ett mer konkret hot är det möjligt att man skulle samla sig mer och därigenom också få mer att säga till om. Organisationen i den förening som redan existerar skulle då kunna bli en stabil grund att bygga på.



Röjningsarbete bland träden som kantar kajsträckan mot bilvägen



Gatubolagets bänkar vid kajen som de nyligen har röjt upp kring. I förgrunden är en rosenbuske planterad.



En av de blomlådor som står utplacerade här och var. Nu under vintern är blommorna tyvärr vissnade.

6. Framtiden

Ingrid Holmberg sammanställer i sin examensuppsats utländsk och svensk forskning kring begreppet gentrifiering. Själva gentrifieringsprocessen förklarar hon på följande sätt:

Kvarter efter kvarter har rustats upp efter långvarigt förfall. För de ursprungliga invånarna har däremot renoveringarna och de därmed höjda boendekostnaderna ofta lett till att de tvingas flytta till billigare lägenheter i städernas yngre förorter eller vidare till andra förslummade äldre områden. (Holmberg 1991:1)

Ingrid Holmbergs svenska översättning av begreppet blir ”förborgerligande”. Klassperspektivet är alltså inbyggt i begreppet och ger uttryck för en klassmässig segregering i staden där stadens centrum som tidigare bebotts av arbetarklass blir till exklusiva områden för övre medelklass. Processen innefattar inte bara boende utan kan beskriva stadens utveckling på flera områden.

... Ett tredje väl synligt kännetecken är den återutveckling av urbana strandpartier, främst då tidigare hamn- och varvsområden, som nu kom i fokus för storslagna strandutvecklingsprojekt med stråk för rekreation och boende. (Holmberg 1991:10)

Detta ser vi exempel på här i Göteborg vid Norra älvstranden där man byggt exklusiva lägenheter och kontor på det före detta hamnområdet. Man har även börjat med planeringen för Södra älvstranden och för vad som ska hända längs älvkanten när Götatunneln blir klar. Dessa planer sträcker sig dock ännu inte ända bort till Gullbergskajen, men det är med detta i åtanke vi har frågat våra informanter om deras visioner, farhågor och förväntningar inför framtiden.

Farhågor och visioner

Som nämnts tidigare är det viktigt att kajen har ett bra rykte och speciellt viktigt är det att folk inte börjar tro att kajen används som bostad, med centralt läge och låg hyra. En oro för att ett sådant rykte skulle göra att det sticker i ögonen på folk i bostadsbristens Göteborg uttrycker speciellt Johan.

I Stockholm har man klämt åt dem som bor på husbåtar och sånt genom att höja deras hyror med 400% [...] jag fasar för att det kan bli samma sak här också när

varenda göteborgare tror att man bor där nere för inga pengar alls. Det är frågor som de som kommer och promenerar där, man lär sig att ducka efter ett tag, det är ”Hur många är det som bor här?” ”Vad kostar det här?” ”Var ska ni nånstans?” Så det är kosta och bo. Så det fattar man ju vart det kan leda till i slutändan, att folk tror att man bara bor och att det inte kostar något. Då kommer de avundsjuka människorna, som tror att man bor här gratis, kommer att trycka på kommunen så de höjer hyrorna så de hamnar i lägenhetsnivå. (Johan)

Stammarnäs tar också upp hur boendet på båtar vid Strandvägen i Stockholm har fått hög status. Hon skriver att folk på Gullbergskajen är medvetna om detta och fasar för att en liknande situation ska uppstå på deras kaj med höga hyror och ändrade villkor. (Stammarnäs 1994:33) Detta verkar dock inte uppfattas som något närliggande hot för övriga informanter då det inte är återkommande i intervjuerna.

Ett annat möjligt hot som informanterna ger uttryck för är att det ska byggas bostäder i närheten som konkurrerar ut kajens verksamhet. Men ingen av informanterna verkar särskilt orolig över detta då de ser problemen med översvämningar och tycker att den gamla industrimarken borde vara för osäker och oattraktiv att bygga på.

Elsa: Vad har du för farhågor inför framtiden och kajen?

Anna: Att det ska bommas igen och att någon privat kraft bygger någonting på området kanske, vad som helst, det är ju tomtpriser som i centrala stan. [...] Fast å andra sidan är jag inte så orolig över det; marken behöver ju säkert saneras – det har varit industrimark, ja, sen urminnes tider. Så om de börjar gräva där så får man använda skyddsutrustning av högre klass. Jag vet inte, men jag skulle tro det.

Allting som ligger så här långt nere, som ligger här, kan bli bortspolat i första djävulsinnihelvetestormen som råkar dyka upp [...] så jag tror inte att det är en jättehit som bostadsområde (Ulf)

Två av informanterna talar om bostadsbyggandet som ett reellt hot men det verkar å andra sidan ligga långt fram i tiden.

Ja, farhågorna det är ju att kajen som kaj kommer att försvinna beroende på exploateringen här på stället. Och det är ju ganska, den har ju varit ganska nära ett par gånger. De har ju pratat om att bygga om den här gasklockan. Det pratades om när Olympiabyn revs senast så skulle de ställa en räcka såna Olympiahus här nere

som studenter skulle få bo och ha det trevligt. Då skulle alla containrar bort och så skulle man kunna ha det här, trevligt intill kajen. Och sånt där ryser jag lite granna, för då finns inte det här längre. (Sven)

När vi kommer in på frågan om hur öppnandet av Götatunneln skulle påverka kajen drar Johan paralleller till hur staden förändrats på andra håll, exempelvis rivningar av gamla byggnader.

Till exempel när det gäller Lisebergs expansion finns det inga hinder då det gäller rivandet av gamla kulturfastigheter, för det går utanför allting. Om man tittar på evenemangsstråket och Södra vägen där man rivit många fina hus, Biskopsvillan flyttade man. Det blir ingen diskussion eftersom Liseberg är viktigt för stan. (Johan)

Även Ulf talar om att detta är tråkigt och synd på de gamla kulturbyggnaderna. Han berättar istället om det gamla huset bredvid ”Kinesiska muren” som har rivits och där det sedan byggts parkering och han är förvånad över att en så gammal kulturbyggnad fått rivas. Det finns en trend att allt nu för tiden ska vara rakt och fyrkantigt. ”Det slutar med att hela stan ser ut som ett monopolspel” konstaterar han.

När det gäller framtidsvisioner vill de flesta se att kajen fortsätter att fungera som i dag. Då det skett ganska stora förändringar på kajen med upprustning och liknande som nämnts tidigare så är förhoppningarna om kajens framtid delvis knutna till att dessa förbättringar ska utvecklas. Det handlar om allt från hur man önskar få bidrag till att måla blomlådorna till att kunna bygga mer av ett turiststråk med sjöbodsliknande bodar i stället för containrarna. En konkret strategi för att förekomma utkonkurreringen som styrelsen har diskuterat och arbetar med är att även försöka hyra Gasverkskajen.

Om man kommer att bygga bostäder kommer vi dra det kortaste strået förr eller senare, men bostäderna kommer aldrig gå så nära Tingstadstunneln så vi får försöka flytta ditåt i så fall, sett på 15 års tid. (Johan)

Bostäder skulle inte byggas så nära tunnelmynningen på grund av trafiken och därför skulle man känna sig mer säker där. Att faktiskt behöva flytta längre från centrum på grund av att området får en ny användning är som tidigare konstaterats ett tydligt exempel på gentrifiering.



Gullbergskajen från Gamlestadshållet med Göta Älvbron i bakgrunden

7. Avslutande diskussion

Vi har velat ta reda på vad några fartygsägare på Gullbergskajen tänker om framtiden för kajen i stadens utveckling och om deras möjligheter att påverka den.

I den inledande historiken fann vi att områdets rykte delvis hänger ihop med en historia där skrotade båtar och alkohol och narkotika varit det mest framträdande. Fortfarande är detta rykte något som medlemmarna i Fartygsföreningen måste förhålla sig till i kontakten med myndigheter och besökare. Vi fann att behovet att sprida en annan berättelse om kajen var stort. Under de senare åren har mycket arbete gjorts för att förbättra ordningen och planer finns på mer information och utåtriktat arbete för att den bilden ska synas bättre.

När man befinner sig på Gullbergskajen blir kopplingen till tidens gång och utveckling tydlig. Här ligger före detta fraktfartyg och yrkesbåtar som inte längre används. Lite längre bort ligger Tingstadstunneln där bilar och långtradare susar fram dag som natt. Att motorvägarna där den nya tidens transportmedel som har konkurrerat ut fartygen dundrar fram kanske skulle kunna bli kajens räddning är ironiskt. Ändå är en flytt ditåt en konkret strategi som Fartygsföreningen har för att få leva kvar.

Den viktigaste gemensamma faktorn för medlemmarna i föreningen är fartygen. Det är kring fartygen som samtal och arbete främst kretsar. Alla våra informanter beskriver ett brinnande engagemang där en stor del av fritiden läggs till arbete med båten. Kajen är ett ställe där man finner likar och kan hjälpas åt med kunskap, verktyg och ibland med en extra hand. Här finns också förutsättningarna för att lägga sin båt, arbeta med den i lugn och ro och ha tillgång till bekvämligheter som el och vatten.

Det vi fann mest påtagligt på Gullbergskajen var att det är en dynamisk plats. Här händer det saker, människor arbetar med sina fartyg. Det här skiljer sig från en museimiljö som det Maritima centret som ligger bortanför Operan där fartygen endast står uppställda för att tittas på. En levande miljö som denna är inte förutsägbar och går inte att kontrollera som en statisk miljö. Kanske kan den därför upplevas som hotande i planeringen av staden. Möjligheten att kunna verka i, såväl som besöka, en plats där fartyg från olika tider och i olika stadier av renovering är uppställda är något unikt som inte finns på många andra ställen. Med tanke på detta blev det för oss ännu mer angeläget att bevara denna miljö.

Vi fann inga konkreta hot mot kajen i våra samtal med informanterna. Dock fanns en hel del tankar om vad framtiden skulle kunna föra med sig både av förhoppningar och farhågor. Den främsta strategin för att påverka sin framtid som uttrycktes var att försöka hålla ordning och reda på kajen. Genom att ge en bra bild utåt hoppas man dels kunna göra sig av med ryktet om laglöst land och dels öka sitt värde för staden. Vi såg att Fartygsföreningen, för att få finnas kvar, försöker skapa en image av sig själva som stämmer överens med stadens vision. Hur långt man ska gå i denna process fanns dock något delade meningar om. Fartygsföreningen arbetar inte utpräglat med utåtriktat arbete för att påverka området, men finns som en resurs ifall ett mer konkret hot skulle uppträda. En sådan samlande kraft skulle kunna öka möjligheterna att göra sin röst hörd.

Vår utgångspunkt när vi började skriva var att planeringen pågick för den mer centrala delen av Södra älvstranden. Vi var oroliga över hur en sådan plats som Gullbergskajen skulle påverkas av detta. I andra delar av staden, till exempel på Norra älvstranden och Andra Långgatan, kan man se en utveckling där höjd status gör att verksamheter som inte passar in eller har råd med de höjda hyrorna trängs undan. För våra informanter är dock framtiden för båten mer påtaglig än framtiden för kajen. De flesta oroar sig inte nämnvärt för hur det ska gå. En viss skepsis fanns mot byggplaner i området som inte ansågs lämpligt för boende. Alla var dock medvetna om planerna för en förändring på resten av Södra älvstranden. Det möjliga hot som vi ville se ligger förmodligen långt fram i tiden och det viktigaste för fartygsägarna är förmodligen inte att omvandla staden utan att kunna fortsätta arbeta med sin båt vid Gullbergskajen.

8. Käll- och litteraturförteckning

Källförteckning

Fem intervjuer, inspelade med hjälp av Mini Disc. Utförda under november 2005.

Band och utskrifter förvaras hos uppsatsförfattarna.

Observation, inspelad med hjälp av Mini Disc. Utförd i november 2005. Band förvaras hos uppsatsförfattarna.

Dialekt- och ortnamnsarkivet i Göteborg (DAG). Artikelförslag inskickad till Göteborgs-Tidningen (GT). IFGH Acc. 6457.

”Gentrification” 1999: *The Oxford American Dictionary of Current English*, Oxford: Oxford University Press. <http://www.oxfordreference.com.ezproxy.ub.gu.se>: 2005-11-22.

”Historia” 2005a: *Fartygsföreningen Gullbergskajens hemsida*. <http://www.gullbergskajen.com>: 2005-11-18.

”Image” 1996: *Nationalencyklopediens Internettjänst*, Malmö: NE Nationalencyklopedin AB. <http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se>: 2005-11-22.

”Makt” 1996: *Nationalencyklopediens Internettjänst*, Malmö: NE Nationalencyklopedin AB. <http://www.ne.se.ezproxy.ub.gu.se>: 2005-11-22.

”Stadgar” 2005b: *Fartygsföreningen Gullbergskajens hemsida*. <http://www.gullbergskajen.com>: 2005-11-21.

Litteraturförteckning

Elias, Norbert och John L. Scotson 1999 (1965): *Etablerade och outsiders. En sociologisk studie om grannskapsproblem*. Lund: Arkiv Förlag.

Fredberg, C. R. A. 1977: *Det gamla Göteborg. Del 2*. Lund: Bröderna Ekstrands tryckeri.

Holmberg, Ingrid 1991: *Stadsförändring och kulturvård eller stadsvård och kulturförändring – om gentrifiering som begrepp och fenomen*. Göteborg: Göteborgs universitet, Institutionen för kulturvård.

Jacobs, Jane 2004 (1989) (1961): *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Göteborg: Daidalos.

- Olshammar, Gabriella 2002: *Det permanentade provisoriet. Ett återanvänt industriområde i väntan på rivning eller erkännande*. Göteborg: Chalmers tekniska högskola, Sektionen för arkitektur.
- Pripp, Oscar 1999: "Reflektion och etik." Kaijser, Lars & Öhlander, Magnus, red. : *Etnologiskt fältarbete*. Lund: Studentlitteratur.
- Sammarnäs, Karin 1994: *Med flytande adress. En etnologisk studie av nio båtboende i Göteborgs hamn*. Göteborg: Göteborgs Universitet, Etnologiska institutionen.
- Zukin, Sharon 1982: *Loft Living*. Baltimore: The John Hopkins University Press.

Frågelista vid intervjuerna

Vi vill intervjua några av er fartygsägare på Gullbergskajen om era tankar om framtiden för kajen i stadens utveckling och om era möjligheter att påverka den.

Bakgrund

När hade du din första kontakt med Gullbergskajen? Hur gick det till?
Hur fick du ditt intresse för båtar?

Fartyget

Har du mer än ett fartyg? Eller är du delägare?
Hur länge har du haft ditt fartyg?
Kan du berätta om ditt/dina fartyg? Kan du beskriva det?
Kan du beskriva hur du använder ditt fartyg?

Kajen

Hur ofta befinner du dig på Gullbergskajen?
Gör du något annat på kajen än arbetar med ditt fartyg? Vad?
Kan du beskriva kajen? Hur ser det ut?
Är det bara fartygsägare som är på kajen? Vilka andra?
Vilka är fartygsägarna?
Är det lika många män som kvinnor?
Är det någon åldersgrupp som dominerar?
Vad symboliserar kajen för dig?
Hur har kajen förändrats under den tid som du har varit där?

Gemenskap

Vad har ni för gemensamma aktiviteter på kajen?
Upplever du att det finns någon gemensam anda bland fartygsägarna? Vad består den i?
Har ni något utåtriktat arbete i Fartygsföreningen? Vad?

Myndigheter

Vad tänker du att Gullbergskajen har för värde för Göteborg?
Vad tror du att andra Göteborgare tänker om er kaj?
Vad har ni haft för kontakt med myndigheter, till exempel kommunen?
Hur upplever du den kontakten?

Framtiden

Gullbergskajen kallas ju också "Drömmarnas kaj". Vad har du för drömmar? Har du till exempel drömmar om att resa med din båt?
Vad har du för förhoppningar om kajens framtid?
Vad har du för farhågor?
Vad tänker du om den förändring som planeras när Götatunneln öppnas? Tror du att det kommer att påverka er?
Vad känner du att ni har för möjlighet att påverka områdets framtid?

Hur tror du att Göteborgs kajer och hamnar kommer att användas i framtiden?

Persondata

Vad heter du?

När är du född?

Vilken är din huvudsakliga sysselsättning?

Vad har du för utbildning?

Är du gift/sambo?

Vilken är din makes/makas/sambos sysselsättning? Utbildning?

Har du några barn?

Hur stort hushåll har du?

Beskriv din bostad. Läge? Yta?