

Örnsbergs båtklubb 100 år

Ett sekel av båtglädje

Om oss som gjort denna bok

Dan Fränkel. Medlem sedan 1996. Tidigare revisor i klubben. Kör en Ryd 5,5 dc och håller mest till i Mälaren.

Martin Forsberg. Hamnkapten och medlem sedan 2004. Gillar långsamma båtar och doften av dieselavgaser.

Erik Larsson. Medlem sedan 2007. Tuffar långsamt fram mellan Mälaren och Norrtälje i en långsam Snipa.

Monica Walldén. Medlem sedan 2004. Seglar en gammal Maxi 77 både i Mälaren och Östersjön.

Eva Ede. Medlem sedan 2011. Delar ansvar för en motorbåt, Beuforte 800.

Ett hundra år tillsammans

ETT HUNDRA ÅR HAR gått sedan Örnbergs båtklubb bildades. Omvärlden har förändrats på ett sätt som gör det svårt att förstå hur livet tedde sig i början av 1900-talet. Men en båtägares vedermödor är på många sätt samma. Varje vår i hundra år har medlemmar fixat med sina båtar, frågat varandra om hjälp, svurit, skrattat och samarbetat. Och varje höst har den gångna båt-sommaren diskuterats och analyserats, kanske var den fantastisk eller så uteblev den nästan helt på grund av ett motorhaveri.

Att få sitta i styrelsen under jubileumsåret ger anledning att reflektera lite extra över vår roll. Det handlar inte bara om att sköta administration och tillhandahålla fungerande båtplatser. Det innebär också att förvalta klubbens traditioner och den goda stämningen. ÖBK är så mycket mer än bara två bryggor och en varvsplan.

Den här jubileumsskriften tar fasta på det och försöker lyfta fram medlemmarna. Tänk att om femtio eller hundra år kommer framtida medlemmar läsa denna skrift och kanske säga ”oj vad mycket gemensamt vi har med morfars mor som hade båt i klubben strax efter millennieskiftet”.

ÖBK:s STYRELSE



Berättelsen om ÖBK

1921 var året då dödsstraffet avskaffades, svenska kvinnor fick rösta för första gången och Örnsbergs båtklubb bildades.

DEN SÅ KALLADE Södra förstaden (Aspudden-Tellusborg) hade börjat bebyggas i början av seklet. Det var en stadsdel för arbetare, lägenheterna var små men en enrummare kunde rymma tio personer. Spårvagnen kom 1911 men första-

den ansågs ändå som en isolerad del av huvudstaden. Många var fattiga, arbetslöshet rådde och spanska sjukan härjade i spåren av världskriget. Inte konstigt alltså att många Aspuddenbor längtade ut till Mälarens friska luft och vatten.

1921 Örnsbergs båtklubb grundas.

tradition som sedan håller i sig i många år till.

sättningen är 15 000 kronor.

arbetat förtjänstfullt och uppoffrande och utan egen vinning samt av intresse för klubbens bästa utfört ett gagnande arbete." Utmärkelsen lever kvar än i dag.

1932 Mälarhöjdens båtklubb bjuder in grannarna från Hägersten och Örnsberg till "Triangeltävlan", en

1956 107 aktiva och 100 passiva medlemmar. 61 kvinnliga medlemmar. Årsom-

1957. På årsmötet föreslår Sven Lundborg att ett förtjänstecken inrättas "för medlemmar som



Medlemmar ställer upp för foto med familjer vid badberget 1933.

Området kring Örnsbergsviken dominerades av Olson & Rosenlunds sågverk. I vattnet flöt timmerbalarna och över trakten hördes stånkandet från ångmaskinen som drev sågarna.

Den 16 oktober detta år träffades ett antal båtägare på Lindö udde för att bilda en båtklubb. Bakgrunden var att man tidigare fått lägga sina båtar på bryggan längs berget men att denna nu skulle hyras ut till Malkolms gjuteri som i sin tur började ta ut en hyra à 10 kronor per båt och år. Kanske var en tanke med klubben att få ett förhandlingsläge mot Malkolms. Man kan se av de gamla

protokollen att detta var människor med föreningsvana som lärt sig organisation i fack och hyresgästföreningar. Berömd är den bojkott mot spårvägsbolaget Södra Förstadsbanan som genomfördes under tre veckor 1920, som en protest mot höjda taxor.

Det första mötet avslutades med ett fyrfaldigt leve för den nybildade klubben. Man började med 21 aktiva medlemmar och två passiva. Inträdesavgiften bestämdes till fem kronor och årsavgiften till tre. Redan nästa dag kunde man betala in en markhyra på 50 kronor.

Den första svåra frågan att lösa handlade

1962 anordnar klubben ett lotteri. Första pris är en öppen klinkbyggd båt i afrikansk mahogny, 4,25 meter lång med ett värde av 1 450 kronor. Den vinnas av KB

Andersson på lott nr 3554. Andra pris är en kastspörulle, värd 150 kronor.

1964. Damsektionen bildas. Uppgiften är bland annat att koka

kaffe vid sjösättning och upptagning, enligt stadgarna.

Formuleringen tas bort på nittioalet, efter att två sammanboende kvinnor uppvaktat sty-

relsen med en fråga om vem av dem som styrelsen tyckte skulle stå för kaffekoket.

om standar och mössmärke. Bland femton inkomna förslag antogs det klubbmärke som i princip används än i dag. Märket utformades av målaren C R Mattson.

Klubben växte fort och en långbrygga längs berget anlades. 1934 byggdes klubbhuset. Allt skapades av medlemmarna på deras fritid. Virke fick man billigt från arbetsplatser. Medlemmen Bror Svensson minns, fyrtio år senare:

”För transporten till Örnsberg hyrdes en bogserbåt och som tillfällig kapten tjänstgjorde Oskar Pettersson. En slipvagn anskaffades och slipen byggde vi själva ... Det fanns medlemmar som offrade 100-tals timmar på Örnsbergsbygget.”

Enligt andra uppgiftslämnare minskade dock intresset för att hjälpa till så småningom och till slut återstod bara tre man för bygget av klubbhuset.

Båtbeståndet utgjorde mestadels av roddbåtar, ibland med påhängd motor. En och annan petterssonbåt började så småningom dyka upp. På 30-talet talade man om dessa båtar som 8-8-8, dvs 8 meter lång, 8 knop, 8 hk.

I början sålde klubben bensin. 1928 var priset 24 öre/l. Under depressionen 1931 hade det sjunkit till 20 öre/l.

1938 installerades telefon i klubbhuset. 1956 byggdes det ut med veranda, även detta av medlemmar.

Under kriget rådde bensinbrist och aktiviteter i klubben avtog. Dock kunde man arrendera ut en del av marken för potatisodling. Efter kriget började områdena i Örnsberg bebyggas och medlemmar strömmade till. Två nya pontoner kom till. Från sågverket klagade man nu på att båtarna låg upplagda intill deras brädstaplar. Det löstes med att man byggde ”båthallar”, dvs skjul för vinterförvaringen. Dessa revs 1990.

Varje nybyggnation i områdena runt Örnsberg har inneburit ökad efterfrågan på båtplatser. Runt 1990 bebyggdes Selmedalsringen och Instrumentvägen och cirka 2010 byggdes på Jakobsdalsvägen med kringliggande gator.

1987 byggdes promenaden längs badberget. Klubbens bryggor där fick rivas, i stället köpte man in två nya pontonbryggor med 62 y-bommar. 2016 anlade kommunen en badplats från promenaden.

Även aktiviteterna hos vår granne Vinterviken har påverkat klubben. Nitro Nobels fabrik hade avvecklats 1920 men så sent som 1988 ägde de sista provsprängningarna rum. Området var då ännu avstängt för utomstående. På 90-talet rustades området upp och öppnades för allmänheten. Nämnas kan att AB Atomergi bedrev viss framställning av kärnbränsle där under 50- och 60-talen.

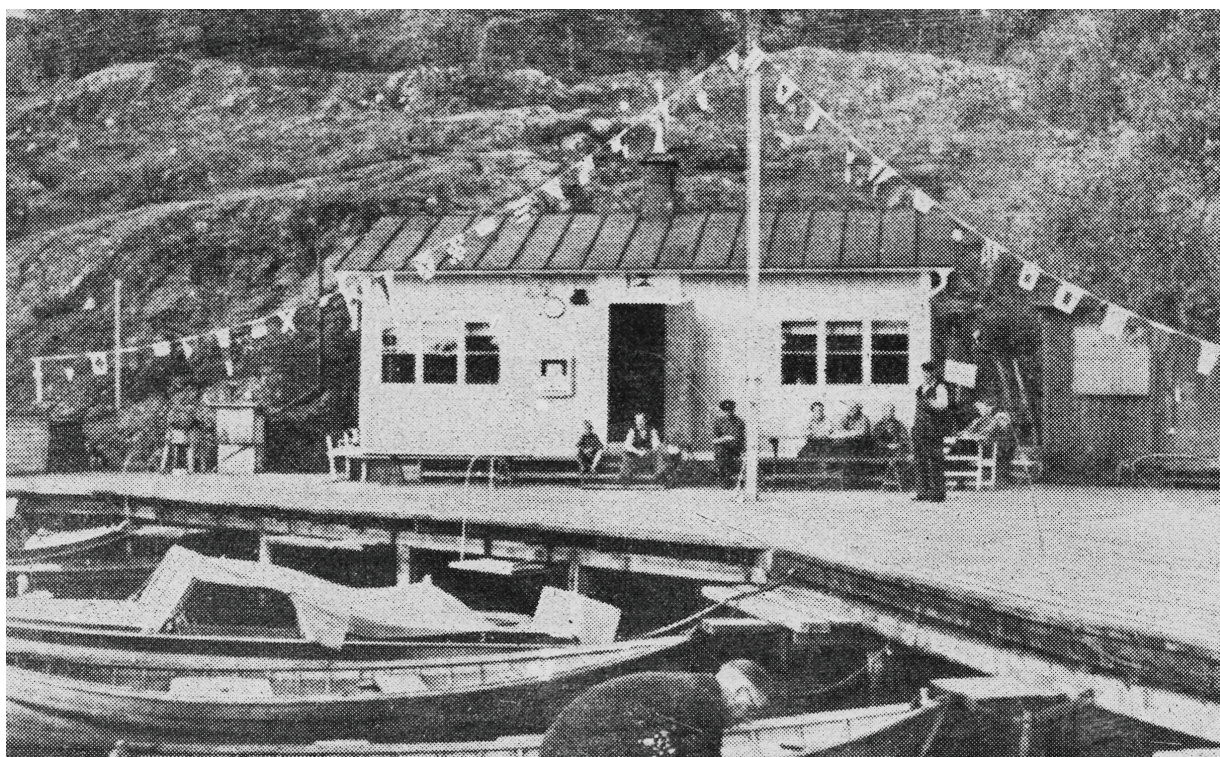
1966. I samband med klubbens 65-årsjubileum ansökte man till Stockholms stad om tillstånd att servera sprit på samkvämet i Hägerstens medborgarhus. Ansökan

bifölls ”under förutsättning att starksprit serveras i begränsad omfattning”.

1969. Natten mellan 2 och 3 november utbröt den värsta stormen i

mannaminne, med vindar upp till 40 sekundmeter. Två pontonbryggor slet sig och pressades upp mot landbryggan. Några båtar krossades.

1970. Birgit Sundbärj väljs som första kvinna till sekreterare i klubben. Någon kvinnlig ordförande har ÖBK ännu inte haft.



Avslappnad stämning framför klubbhuset.

Protokoll
fört vid möte den 16/10 kl 21 a Liseö udde

§ 1

Vid gemensam utflykt den 16/10 kl för inbjudna båtägare m. fl. från våra förstäder beslutades att bilda en båtklubb för att bättre tillvarata taga och utnyttja samtliga gemensamma intressen vid Limbergs båthamn.

§ 2

Till ordför. för mötet valdes enkälligt David Ternon Tellusborg och till sekret. Åkämtecke Aspudden.

§ 3

Protokoll från
16:e oktober 1921,
klubbens bildande

1971. Femtioårsjubileet avhölls på Operakällaren. I supébiljetten ingick helstekt bl.a. oxfilé och Gateau Riche, samt lotteri.

1982 bildades föreningen ÖBK-veteranerna med ändamål att "samla pensionerade medlemmar i ÖBK för olika aktiviteter och gemensam trevnad".

1985 hade klubben 188 medlemmar. Årsomsättningen var 100 000 kronor.

1986. Jollesegling startar. Cirka 25 barn och ungdomar deltar.



Brygga längs badberget. Stängsel mot Nobels industrier skymtar till vänster i bilden.



Jubileumsfest 1971.
Klubben firar 50 år.

1987. Promenadväg längs badberget anläggs.

1988. Hamnen kompletteras med två nya 45-meters pontonbryggor.

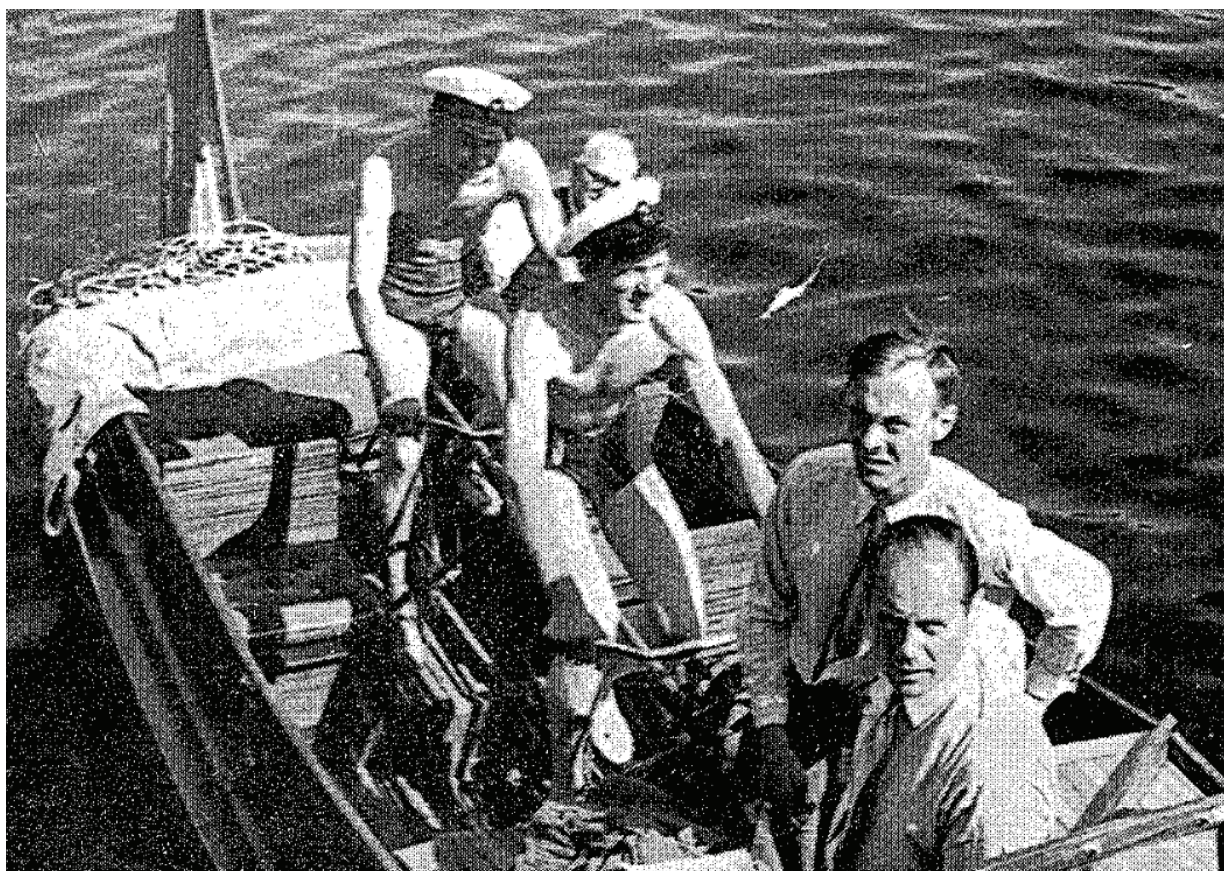
1992. Miljöfrågorna börjar uppmärksammas allt mer i samhället och klubben får en miljöstation på varvsplan.

1993. Första årliga

kräftskivan som arrangeras på grund av att styrelsen "glömde bort att köpa in varor" till den tidigare traditionen med sillsexor. Kräftskivan blir sedermera en uppskattad

tradition. Klubbhuset målades om.

1995. Klubben får nytt 25-årskontrakt med kommunen på hamn och uppläggningsområde.



Under andra världskriget var det bränslebrist. Det hindrar inte uppfinningsrika entusiaster.



Klubbens brygga längs badberget på 1940-talet

1996. Klubben firar 75-årsjubileum. upp-läggingsplanen blir inhägnad.

2003. Hamnen utökas med ny pontonbrygga i skitviken.

2018. Grillplatsen och slipen asfalteras.

2019. Klubben byter till elektroniska lås.

2020. Alla klubbens båtar måste vara

bottensanerade från giftiga färger. TV4 gör ett uppskattat reportage om sjösättningar.

2021. På grund av coronapandemin

hålls årsmötet utomhus. 20 personer deltar i ösregnet. Hundraårsfesten ställs in och skjuts till sommaren 2022 i förhoppning om att pandemin är över.



Björns båtliv

”En granne som var medlem ville köpa en större båt. Han erbjöd sitt hembygge till Björn Larsson som då var i 25-årsåldern. Det var trångt i viken men det gick ändå att knö in båten efter att hamnkaptenen fått en kvarting.”

I NÄSTAN HELA sitt liv har Björn Larsson varit aktiv i Örnsbergs båtklubb.

När jag lossar förtöjningarna och kör ut så slappnar jag äntligen av, berättar han.

– Titta på den där örnen. Den ser ju ut som en korp.

Björn Larsson stirrar nästan stint på båtklubbens staty som är vänd mot den grådaskiga sjön. Det är en kylslagen söndagseftermiddag.

En halvtimme tidigare satt han inne i klubbstugan och berättade hur han sett båtklubben förändras.

Minnet ringlar sig långt tillbaka.

– Jag gick med i klubben 1976 eller 1977, säger han.

Och det är här Björn Larsson är uppväxt, levt sitt 69-åriga liv.

Han växte upp på Hägerstenvägen och har sedan dess bott i olika bostäder i kvarteret.

Han tecknar en bild av en båtklubb där det tidigare nästan bara var socialdemokrater och kommunister som var medlemmar.

– Det var en arbetarklubb. Det var endast ett fåtal tjänstemän då jag gick med. Annat är det i dag, säger han.

Men allt började med ett båtköp.

En granne som var medlem ville köpa en större båt. Han erbjöd sitt hembygge till Björn Larsson som då var i 25-års åldern. Det var trångt i viken men det gick ändå att knö in båten efter att hamnkaptenen fått en kvarting.

Han skrattar åt minnet men stramar sedan upp sig. Tidigare var klubben navet i många medlemmars liv. Det var här man sågs och jobbade tillsammans. Det

var här man hade sitt sociala liv.

– Men i dag har det blivit mer som en marina, säger han vasst.

Det är inte konstigt, fortsätter han, och talar om hur samhället förändrats och därmed behoven. Människor i dag har fler intressen, mer fritid och pengar. Båtlivet är bara en sak av många. Livet ser olika ut.

– Usch, jag låter lite bitter nu men det är annorlunda bara och det är klart att en modern båtklubb också måste förändras.

Björn Larsson berättar hur det såg ut tidigare. På hamnplanen fanns två långa plåtskjul där båtarna förvarades.

Bakom skjulen fanns bord och stolar.

– Det kallades Rio de janeiro, jag vet inte riktigt varför. Kanske för att det såg fördjåkligt ut.

På den tiden gick flera av medlemmarna direkt till Systembolaget efter jobbet, minns han. Sedan slog de sig ned vid hamnplanen innan de gick hem.

– Det fanns till och med sängar i plåtskjulen. En del ville väl inte gå hem till frun så de sov över här istället.

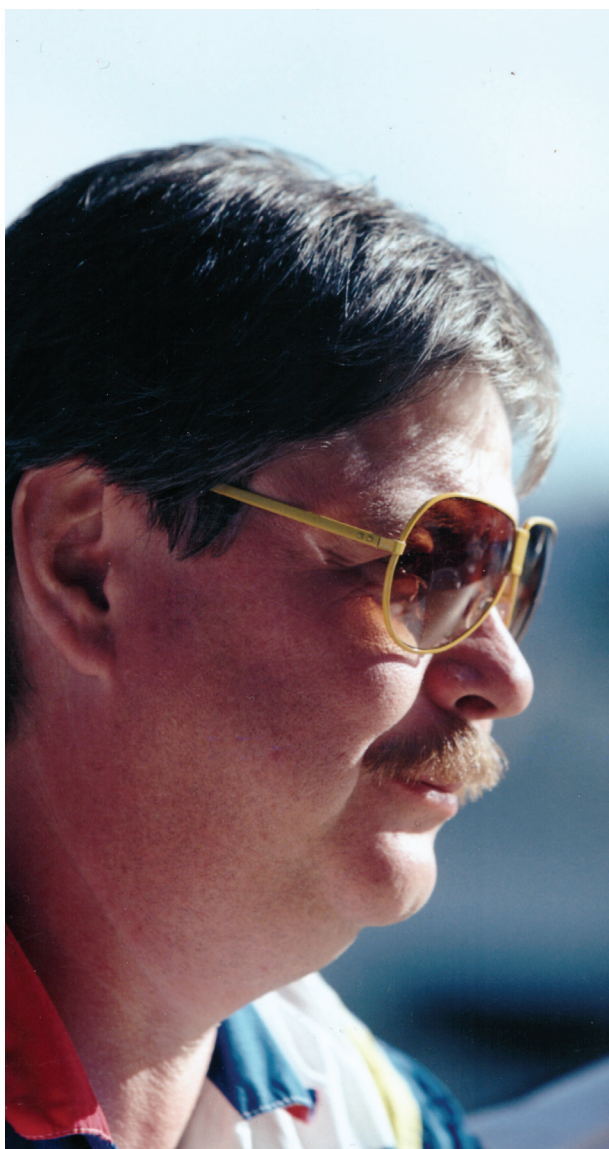
Det fanns fördelar med att nästan alla medlemmar hade en arbetarbakgrund.

– Klubben köpte nog inte in någonting på den tiden, skrattar han.

Någon jobbade på Televerket och plötsligt fanns telestolpar då det behövdes virke. Elektriker gjorde dragningar som såg livsfarliga ut men det var bra gjort.

Det som behövdes göras gjordes av medlemmarna tillsammans, inte utomstående leverantörer.

Men samtidigt hade kvinnorna en underordnad ställning.



Yngre upplaga av Björne

De serverade männen – ofta sill, potatis med nubbe – efter att båtarna lagts i eller tagits upp.

Björn Larsson minns att ibland när helgerna kom så kunde det hända det att en hel konvoj begav sig mot Gnehtolmen, nära Dalarö, som på den tiden var ÖBK:s klubbholme.

– Man åkte dit, tältade eller sov i båtarna och umgicks hela helgen. Det var annorlunda men det är färre alkoholpro-

blem i dag, säger han.

En annan skillnad är att det, enligt honom, gått från svart till vitt. Kontant-hanteringens dagar är förbi och därmed också den tid då sedlar trycktes i händerna på de som utförde tjänster.

På nattvaktsbordet i klubbhuset ligger ett diagram. Björn Larsson tittar förvånat på sammanställningen över könsfördelningen.

Cirkeln visar att andelen kvinnor ökat kraftigt de senaste tio åren.

Då klubben startade 1921 var nästa alla medlemmar män, över 90 procent. Så fortsatte det fram tills för cirka tio år sedan då allt fler kvinnor började gå med. I dag är ungefär en tredjedel kvinnor.

– Det tycker jag är jättebra.

Precis som ett tjugotal andra seniorer är han med i ÖBK veteranerna. Den första onsdagen varje månad klockan ett har de samlats i klubbstugan, druckit kaffe och pratat om gamla tider. De har även gjort flera gemensamma resor eller gått ut och ätit.

En stor del av Björn Larssons liv har utspelat sig på båtklubben. Det var här han laddade om då han kom hem från sitt jobb som speditör. Båtlivet blev ibland hans räddning. Jobbstressen släppte då han kastade loss och ensam guppade ut på Mälarens vidder.

– Jag känner mig hemma ute på sjön. Min dotter Elin sa en gång att det är tur att jag har båtklubben för det är bara här jag kan slappna av, säger han.

Andra veteraner minns

ROBERT OCH MONIKA JANSSON, gick med i klubben 1988.

Det är även tragiska minnen som kommer upp. Människor som drunknat. Men ett annat minne är när vi ställde upp med vår segelbåt i klubbens navigations-tävling. Vi kom trea och fick en plackett för motorbåt. Vi var den första segelbåten som ställde upp i tävlingen men minns inte exakt vilket år det var, mitten av 1990-talet.

Jag minns min första nattvakt, säger Robert. Jag hade läst alla stadgar där det stod att det var förbjudet att dricka alkohol under nattvakten men jag blev bjuden på sprit av den som jag satt vakt med. Det dricks mindre i dag. Det har blivit stora förändringar. Speciellt då det kommer till styrelsearbetet. Vissa kallade det för bananrepublik tidigare. Det var styrelsen som bestämde allt och vi andra hade inget att säga till om. Så är det inte i dag.



Kenneth Nilsson



Robert och Monika Jansson

KENNETH NILSSON, 77 år, gick med i båtklubben 1997.

Jag minns att när jag började så visade de äldre gubbarna mig runt och de förklarade att när man möttes på bryggan så sa man hej. Jag tycker att flera saker har blivit sämre. Förr var vi bättre på att hålla ordning på vårt material. Om vi köper in fem skruvmejslar till båtklubben i dag så är fyra borta inom ett år. Jag tror inte att folk är oärligare utan att man är slarvigare. Man råkar förlägga dem eller kanske stoppar ned dem i sin verktygslåda när man lånat dem. En annan skillnad är att folk inte verkar vana med att jobba i ideella organisationer.

Båtklubbar speglar samhället

*De rika gick med i seglarsällskap medan arbetare
startade motorbåtsklubbar, som ÖBK.*

BÅTKLUBBARNA ÄR EN SPEGEL av samhället. När semestrarna blivit längre, tekniken utvecklats har föreningslivet blomstrat. Men de senaste årtiondena har något hänt.

– Det är lite roligt att många av de frågor som diskuteras i dag ungefär är samma som för ett hundra år sedan. Det kan handla om kritik mot att alla inte hjälper till på arbetsdagarna eller problem med nattvakten, säger Dan Fränkel

som är klubbens arkivansvarige.

Han har gått igenom många av de protokoll som Örbergs båtklubb sparar.

Livet i båtklubben är en spegling av samhället i stort.

En förutsättning för att vår, och tusentals andra, klubbar bildades var att arbetarna fick mer tid över efter att riksdagen 1919 infört en åtta timmars arbetsdag.

Kring den här tiden växte också arbe-



Invigningsdagen för tunnelbanan 25:e april 1964. Örnberg var vid denna tid slutstation på linje 13. Förändrad semesterlagstiftning och teknisk utveckling har påverkat båtlivet.

tarrörelsen och nykterhetsrörelsen och yrkesarbetare organiserade sig.

– En sak är i alla fall tydlig. De kunde skriva protokoll och arrangera möten, säger Dan Fränkel.

De rika i samhället gick främst med i seglarsällskap medan arbetare istället startade motorbåtsklubbar. Ny teknik gjorde det dessutom möjligt att massproducera mindre utombordare som vanliga människor hade råd med.

Runt om i Sverige växte båtklubbar fram.

I vårt fall började allt med en utflykt till Lovön den 16 oktober 1921 och Örnbergs båtklubb blev en av 32 båtklubbar som bildades i Stockholm under 1920-talet, enligt boken *Blick: Stockholm då och nu* (2005).

På den tiden var det mest enkla roddbåtar eller ombyggda livbåtar med motorer i klubben. På 1930-talet gjorde de åtta

meter långa Petterssonbåtarna entré men ända fram till 1960-talet var det främst trä som gällde för båtbyggarna.

Sedan slog plasten igenom. Stort. Priserna sjönk och fler hade råd med att köpa en båt. Under 1960- och 1970-talen skedde ytterligare arbetstidsförkortningar och båtklubbarna blev allt fler samtidigt som lönerna steg.

Varje år såldes kring 50 000 båtar per år i Sverige, skriver Hans Armfeldt Hansell som skrivit C-uppsatsen ”Svenska båtklubbar – en unik kultur i omvandling” som lades fram på Mittuniversitetet 2019.

1971 firade klubben femtio år och även då gavs en jubileumsskrift ut. I den konstaterar skribenten Sivert Fredrickson att under hans tid så har båtlivet blomstrat och att klubbens medlemmar har hängt med i utvecklingen. Men han undrar hur det ska bli 2021. “Kommer båtlivet att finnas kvar över huvud taget och om det finns kvar hur är båtarna? Snabbar, större, har vi svävare, luftkuddebåtar eller varför inte båtar med atomdrift?”

Han uppmanar de som skriver i jubileumsskriften för hundra års jubileet att ta upp något om hur det gått med hans gissningar om framtiden.

Vi som skriver denna gång kan berättat att det år 2021 inte finns, så vitt vi

vet, någon båt i klubben som drivs med atomkraft men däremot har båtlivet tagit ny riktning sedan 1971.

Vi kan nu berätta att efter 1980 sjönk försäljningen av fritidsbåtar drastiskt. Antalet sålda båtar per år gick på kort tid från 50 000 till omkring 20 000, enligt statistik från båtbranschens Riksförbund Sweboat.

En förklaring var att staten ändrade reglerna för ränteavdrag. En annan var att båtbranschen hade tagit i för mycket. Överkapaciteten var ett faktum och en av dåtidens stora tillverkare, Albin Marin, gick i konkurs 1980.

Föreningslivet påverkades även av andra faktorer. Charterturism och teleteknik som senare la grunden för internet och datorer ledde till att många började se på fritiden på ett annat sätt.

Kvinnor steg allt mer in i yrkeslivet och männen började ta mer ansvar hemma. Det innebar att de inte kunde ägna lika stor del av sin lediga tid åt att hänga med kompisarna på klubben.

Svenska Kryssarklubben har försökt analysera hur inställningen till båtlivet har förändrats. De tillsatte därför en framtidskommission som 2018 la fram sina slutsatser om vad de tror kommer att hända fram till 2030.

I sin rapport konstaterar de att många människor i dag upplever att de har allt

Båtlivet i siffror

16 % av de svenska hushållen har minst en båt.

948 900 fritidsbåtar fanns i Sverige 2020,

varav **864 200** klassas som sjödugliga.

44 % är småbåtar såsom roddbåtar, kajaker och små öppna båtar med en motor under 10 hk.

30 % eller 2,1 miljoner av svenskarna mellan 20 och 74 år har vistats i en fritidsbåt de senaste tolv månaderna.

77 % uppger att de

använder flytväst hela tiden då de är på sjön.

78 % uppger att de är positiva till att myndigheterna ställer krav på förarintyg för att få köra vattenskotter.



Ovre bilden är tagen 1930 och visar två män som flottar timmer. Undre bilden är tagen 92 senare på ungefär samma ställe. Ovan foto: okänd, Stockholms stadsmuseum Fotonummer Fa 18938/ Nedan foto: Erik Larsson



20 dagar, så många gånger om året används en båt i genomsnitt.

36 % av båtägarna är med i en båtklubb och andelen som är med i

det organiserade båtlivet ökar.

29 personer omkom/rapporterades som saknade 2020.

87 % av de som har

en fritidsbåt utnyttjade den någon gång under 2020, vilket är mer än tidigare år. Enligt Transportstyrelsen har coronapandemin troligen inneburit att fler använder sin båt då

det inte gått att åka på utlandssemesterar.

6 % av alla båtägare var med om vad som kan betecknas som en incident år 2020.

mindre tid över. I stället för en hobby så ägnar sig många åt flera olika fritidsaktiviteter. Konkurrensen mellan föreningar ökar därför. Det finns en större efterfrågan efter enkla lösningar, som att hyra eller att gå med i båtpooler.

Svenska Kryssarklubben tror att fler i framtiden vill göra kortare båtturer och att efterfrågan på båtar under sex meter kommer att växa, samtidigt som färre vill äga större bobåtar.

Föreningslivet roll i Sverige har förändrats. Den som går med i en förening i dag vill framför allt utöva en aktivitet som de är intresserade av. Tidigare var det vanligare att man sökte ett socialt sammanhang.

När vår klubb bildades 1921 så gjordes det med sång och glam. Festerna och umgänget har genom historien varit ett viktigt skäl att vara med. I rullorna står det bland annat om Midsommaraftonen 1946 då medlemmarna ägnade sig åt säcklöpning, målskjutning med fotboll och öldrickande från hängande flaska. ”Publikens skratt ska sent glömmas” står det i en av jubileumsskrifterna. Under festerna sjöng man och klubben var för många ett ställe där man kunde glömma jobbet och hitta nya vänner.

Fortfarande i dag knyts många nya vänskapsband i klubben, men samhället ser annorlunda ut. Vi reser, flyttar och

konsumerar på ett annat sätt än vi gjorde för ett hundra år sedan.

Det har fått Dan Fränkel att tänka till.

– I dag när vi ser en ökad tendens till professionalisering i föreningslivet så finns oro för att klubbarna ska förvandlas till affärsdrivna marinor. Det vore en mycket tråkig utveckling.

Här bor klubbens medlemmar

	1946	1996	2021
Hägersten	96%	65%	72%
Övriga stockholm	4%	35%	27%
Övriga landet	0%	0%	1%

Andelen kvinnor och män i ÖBK

	1946	1996	2021
Kvinnor	8%	8%	32%
Män	93%	92%	68%

83 % är positiva till den omdebatterade lagen om sjöfylleri.

17 % av fritidsbåtarna är utrustad med toalett.

3 av 4 båtar i Sverige

är tillverkade i plast.

Var tredje båt i landet är **40 år** eller äldre.

29 år är medianåldern för en båt i Sverige.

5 meter lång är medianlängde för en båt i Sverige.

Endast **1 %** uppger att deras båt är målad med en båtbottnfärg som

inte är tillåten. Det är en minskning från 2015, då motsvarande andel var **5 %**.

Källa: Båtlivsundersökningen 2020, Transportstyrelsen



Jane Öhrlunds flotte har färdats i fler farvatten än man kan tro.

Vissa båtar är flottare än andra

Scandal Beauty är tre meter lång och 1,70 bred och har varit på fler ställen än de flesta båtar i klubben. 2007 lastade Jane Öhrlund och hennes kompis den på en släpvagn och körde bilen till Nederländerna för en färd på kanalerna



I väntan på slussning i Göta kanal.

DET FINNS MÅNGA BÅTAR vid våra bryggor men vissa sticker ut mer än andra. Som den välsvarvade bohusjullen och den lilla hembyggda flotten Scandal Beauty, som färdats över större vatten än vad många anar.

– Jag började bygga min båt i vardagsrummet, säger Jane Öhrlund som äger den lilla flotten som säkert alla i klubben har sneglat på.

Snickrandet började hemma i den lilla tvåan i Västertorp.

Jane Öhrlund byggde sektioner som

hon sedan kunde sätta ihop nere på båtklubben. Det värsta var all frigolit som täckte vardagsrumsgolvet då hon byggde. Dammsugaren pallade inte påfrestningen utan gick sönder då jag sög upp skräpet berättar hon.

Scandal Beauty är tre meter lång och 1,70 bred och har varit på fler ställen än de flesta båtar i klubben.

2007 lastade Jane Öhrlund och hennes kompis den på en släpvagn och körde bilen till Nederländerna för en färd på kanalerna i flera veckor.

Men den har färdats på fler ställen än så.

En annan gång körde hon över den till Åland för att kajka runt där med sin lilla utombordsmotor.

– Och jag har kört med min flotte på alla kanaler i Sverige. Den sista långa turen gick till Uppsala och Skokloster.

Hon brukar oftast köra på nätterna då det är lugnt på sjön.

Idéen med flottan fick hon kring 1999, vilket var samma år som hon gick med i båtklubben. Hon hade en kompis som älskade att bada och tänkte att det vore roligt om de kunde ha en egen badbrygga att flyta runt på. Samtidigt hade hon sett en bastuflotte ute på Mälaren. Hon blev inspirerad av att bygga något liknande.

Men hur klarar man att bo på en sån liten yta, där det inte finns ett kök eller en toalett.

– Man kommer långt med en kisshink, skrattar Jane.

Men när hon gjort längre turer har hon lagt till vid marinor och på så vis fått tillgång till bekvämligheter.

JANES FLOTTE ÄR INTE den enda som får folk att vända sig om då de går på bryggorna. På den inre bryggan intill badberget ligger ett till hemmabygge som får många att stanna till, en välsvarvad Bohusjulle.

Andreas Sund, som äger jullen som heter Norma Rae, berättar att han byggde båten blev klar 2018 efter att han gick en tvåårig båtbyggarutbildning på Skeppsholmens folkhögskola.

– Det var en tidig femtioårskris. Men

det ångrar jag verkligen inte, säger han.

En julle är en klinkbyggd träbåt där plankorna ligger omlott och den har en bred akter och ofta segel. Julen ska inte förväxlas med jolle som ofta är en helt annan båttyp.

Andreas Sund som är trafikskolelärare i Enskede i dag ser tillbaka på tiden då han byggde båten som en parentes i livet då han fick tid och möjlighet att göra något annat.

– Det är några av de roligaste två åren i mitt liv. Jag träffade många människor som kunde så mycket om båtar.

Dessutom fick han jobba med trä som han alltid varit fascinerad av. Han fick en hel del hjälp med båtbygget.

– Men halva båten har jag byggt själv. Det är nog den halvan som läcker. Det är så fascinerande med träbåtar, de är så vackra!

Trä är en utmaning. Det är, säger Andreas Sund, ett material där oddsen alltid är emot en. Rötan sprider sig lätt och man måste hela tiden hålla koll. Det svåraste var dock att göra ritningen och mallarna.

– Sen var bordläggningen också svår. Särskilt de partier som var under vattenlinjen. Det är där man börjar och då hade jag inte lärt mig riktigt.

Båten är 5,43 lång och 2,29 bred och har en liten trollingmotor så att han kan ta sig ut ur hamnen och sedan sätta segel.

Innan han byggde jullen hade han en annan sorts båt.

– Då ägde jag en aluminiumbåt, en Buster. Det är motsatsen till det jag har i dag. Jag var väldigt fiskeintresserad då och den var mycket lätt att hantera. Den



Andreas Sund bygde sin egen Bohusjulle. ”Det var en tidig 50-årskris. Men det ångrar jag verkligen inte”.



båt jag har i dag kräver mycket mer kärlek och omtanke.

Längs bryggorna i dag ligger alla möjliga sorters båtar. Hemmabyggen, små- och stora motorbåtar och några segelbåtar.

Hamnkapten Martin Forsberg har koll på vad det är för typer som finns i klubben.

– Vi har ungefär tio segelbåtar och resten, drygt 100, är motorbåtar. Sen har vi ett 30-tal kajaker och kanoter också, säger han.

Martin Forsberg säger att det är ungefär samma typer av båtar nu som för 15 år sedan då han blev medlem i ÖBK. Trots att det inte skett så stora förändringar tror han att det snart kommer att hända mycket.

Enligt Transportstyrelsen är var tredje båt i Sverige 40 år eller äldre. Även i vår klubb finns ett flertal som är byggda kring 1970-talet och flera av dem har originalmotorer.

– Deras dagar är nog tyvärr räknade. Frågan är vad som kommer hända? Kommer båtarna att skrotas eller byts motorerna ut?

Det är ett val som båtägarna måste göra i en tid då världen gör stora ansträngningar för att fasa ut fossila bränslen. Martin Forsberg tror att det snart kan bli mycket dyrare med diesel och bensin och att vi i framtiden kan räkna med fler båtar med elmotorer.

– Det ska bli spännande att se hur det utvecklar sig. Kanske blir det vanligare med långsamma båtar? Och klubben kommer behöva uppgradera elinstallationen. I dag går säkringen titt som tätt när för många har sina kylskåp igång samtidigt. Tänk när vi har 100 laddstolpar på bryggan?

– En positiv konsekvens kanske blir att vi slipper allt svall från tunga snabba båtar som passerar i farleden!



Traditioner

I ALLA FÖRENINGAR växer olika traditioner fram. Vissa mer säregna än andra. ÖBK har fått sin beskärda del. Traditioner har kommit och gått, men här är några som bestått.

Navigationstävlingen. Den hålls i augusti varje år. Tävlingen går ut på att göra en bedömning hur lång tid det tar att köra en viss sträcka och sedan ska man hålla sig så nära sin gissning som möjligt. Den som kommer sist i tävlingen tilldelas ett vandringspris, ett stort smycke i mässing. Vinnaren får en pokal.

Kräftskiva. Efter navigationstävlingen hålls sedan 1993 en kräftskiva på dansbanan. Kräftskivan tillkom genom att styrelsen det året glömde att införskaffa varor med tillhör till den tidigare sillsexan. För att lugna de besvikna medlemmarna utlovades en kräftskiva i augusti efter navigationstävlingen.

Ärtsoppa. Efter höstens obligatoriska arbetsdag är det halvårsmöte, ärtsoppa, knäckebröd med ost och punsch.

Det finns även några icke officiella traditioner, till exempel **klaga** över hål i staket, dåliga förtöjningar och **avsaknad av najtråd**. Alla som går nattvakt säger något om bäverläget.



”Kräftor kräva dessa drycker” är en vanlig åsikt bland klubbens medlemmar.



”Det pratas tydligen om oss på Örnbergs båtklubb!”



Nina Strandell leder sjösättning och torrsättning vid slipen.

Upp och ner i hundra år

Örnsbergs båtklubb var en av de sista båtklubbarna i Mälaren som började att använda traktorer och kranar vid torr- och sjösättning. I stället drogs båtarna upp för hand via ett så kallat wire-spel.

I HUNDRA ÅR har båtar sjösatts i Örnsberg.

Båtar har sjunkit, kanat och motorer hostat för att ge upp. I hundra år har båtar sjösatts från hamnplanen. Oftast har det gått bra men coronaåren 2020 och 2021 blev speciella.

– Ni kan ta han i svarta jackan där borta. Den långa killen, ekar Ninas Strandells röst över hamnplanen samtidigt som hon pekar mot en inte ont anande man ett tjugotal meter därifrån.

Och så var det löst vem som skulle lösa av vakterna vid gångvägen.



”Alleman, lyft mot systemet” kunde höras vid sjö- och torrsättning.

Det är en solig vårdag i april 2021 strax innan lunch. Sjösättningen av småbåtarna har pågått sedan klockan åtta på morgonen och nu är det snart klart. Det har tunnats ut med folk. Några män har satt sig på båtkärrorna för att invänta order.

Vid iläggningsen uppdagas det också vad som hänt under vintern. På hamnplanen denna vårdag talas det om stölderna av två utombordsmotorer. Någon annan har blivit av med sitt drev och från större båtar har det slangats bränsle

och varit inbrott.

Nina Strandell har varit medlem i klubben sedan 1989 men det var först för ”kanske sex-sju år sedan” som jag blev slipbas med ansvar för upptagning och sjösättning av småbåtarna, förklarar hon.

Det här året har varit lite annorlunda.

– Coronapandemin och kravet på att hålla avstånd har gjort att man inte kunnat lyfta båtarna med lunan. Under pandemin har flera lagt sina båt på trailers, istället för bockar, och det går



Ta i med lunan! Möt sjön! Den som tagit upp båt med traktor har inte kunnat undgå att höra det gamla ordet luna. Enligt Akademiens ordbok: *hänstång av trä, använd vid uppbrytning av stenar, stubbar o. dyl. vid lyftande av ngt.*



Båten måste upp, med eller utan motor. Det är alltid lika spännande när båten ska upp.

mycket smidigare, säger hon och skyndar sedan vidare för att pumpa ett däck på en båtagn.

Varje år är det alltid några hjul som



Hasse Sjöqvist är alltid på gott humör oavsett väder.

behöver pumpas under läggningen och Ninas Strandell passar därför på att ge några råd.

– Förbered er innan det blir er tur. Se

till att däckerna är pumpade och tamparna sitter fast och att båten är klar, säger hon.

Det finns ett 50-tal mindre båtar i klubben. Under hennes tid som slipbas har det inte hänt några allvarliga incidenter. Hon minns några klämda fingrar och en båt vars skrov skavdes sönder av en vagn. Ibland har båtar okontrollerat glidit ner i vattnet och en vinter för ett par år sedan blåste en båt ned från sina bockar.

Bland kranbåtarna har det också varit en del mindre tillbud de senaste åren. Förra året tog en träbåt in vatten och sjönk och varje vår är det alltid några motorer som tjuvar och inte vill starta.

Traktorn rullar fram mot ännu en båtvagn. Nina säkrar vagnen med ett tjockt rep och några minuter senare ligger båten i vattnet.

Örnsbergs båtklubb var en av de sista båtklubbarna i Mälaren som började att använda traktorer och kranar vid torr- och sjösättning. Istället drogs båtarna upp för hand via ett så kallat wire-spel. I arkivet finns en svartvit bild från 1981

som föreställer hur ett tiotal män drar en motorbåt med hjälp av två vajrar som är fästa på vardera sida. Två män drar även i stångkärran eller flintavagnen som fortfarande används i dag för att sjösätta eller lägga i båtar.

När båtarna sedan var uppe på hamnplanen och skulle läggas på bockarna användes lunan, den stora stocken, för att få upp båtarna. Slipbasen korrigerade riktningen genom att ropa ”mot sjön” eller ”mot Systemet”. På den tiden fanns ett Systembolag vid Hägerstenvägen men uttrycken kom ur bruk när Systembolaget flyttade från Hägerstenvägen till Liljeholmen.

Att båtklubben sjösatte för hand kom att uppmärksammas av bland annat Dagens Nyheter som 1986 hade ett reportage om hur vi gjorde på den tiden.

Året efter, 1987, blev det dock nya tider. Då köpte båtklubben in en traktor och samma år började klubben hyra in en mobilkran för att lyfta de större båtarna.

Vilket är ditt favoritställe?



Ann-Sofie Johansson

– Jag har inget särskilt ställe som jag brukar åka till men jag tar gärna en kvällstur och då åker jag in mot stan. Jag har en öppen, lite mindre, motorbåt med utombordare.



Sven-Olov Lundström

– Jag paddlar kajak och ett av favoritställen är Brostugan. Jag brukar paddla dit och ta en fika där och sen paddlar jag hem igen. Det tar omkring två–tre timmar.

Anna Westerholm

– Jag är så ny i klubben så jag vet inte vad de olika ställen heter men jag brukar segla söderut så långt jag vågar i min Albin Vega (692) som är från 1970.



Signe Järvinen

– Jag har en motorbåt, en Searay, och jag åker gärna i Långholmskanalen och sedan förbi Stadshuset. Jag tycker det är fint att åka in mot stan. Jag åker också gärna till Drottningholm.

Irene Svennungsson

– Jag åker bara till ett ställe och det är Fågelön där vi har vårt lantställe. Jag kör dit i min båt som är en Crescent 434.





Vi har inte kunnat fastställa året då tavlan är målad. Men på tavlan finns en liten röd stuga på Rot-holmen. Våra efterforskningar visar att ön var bebyggd mellan 1930 och 1950. Hamnen utökaes med pontoner 1945 som syn längst ut på bryggan. Det tyder på att tavlan kan vara målad någon gång mellan på 1945 och 1950. Vad tror du?

Historierna bakom vår tavla

*Ibland leder möten till att historien får ett nytt ljus.
Som när hamnkapten Martin Forsberg en dag mötte
en man på en ö som kunde berätta historien om den
tavla som finns i klubbhuset.*

DET ÄR VÄRKVÄLL på ön Jungfruholmarna, Göta segelsällskaps klubbholme. Martin Forsberg, hamnkapten i Örnbergs båtklubb, har lagt till vid bryggorna och ätit sin middag i den svala värvällen. Han byter några ord med öfogden och några ord blir till flera.

Martin Forsberg berättar att han är medlem i Örnbergs båtklubb och

övärlden nickar.

– Där har min morfar, farsa, brorsa och jag haft båt, svarar Tony Duda. Jag har sprungit runt där i 40 bast, fortsätter han och börjar berätta om tavlan som nu hänger i klubbhuset.

Några veckor senare tar vi bilen ut till Gustavsberg för att få veta mer om vad som finns på tavlan. Tony Duda möter

oss utanför ett stort båttält på en båt-firma. Där inne finns en 18 meter lång salongsbåt från 1912 som han ägnat de senaste fem åren åt att renovera. Detalj för detalj.

Egentligen jobbar han dock på Kustbevakningen. Det är en vecka jobb, praktiskt taget dygnet runt, sedan tre veckor ledigt och därmed tid för båtrenovering.

Tony Duda berättar om den första kontakten med Örnbergs båtklubb.

Han växte upp hos sin mormor på Örnberget och var ofta nere på båtklubben där hans morfar var medlem och ofta var mötesordförande.

– Vi lodade runt, brorsan och jag, och hittade på fanstyg. Men det dröjde inte länge innan vi blev indragna i klubben och började rusta båt.

Redan när jag var 15 köpte jag min första båt, en Petterson båt, berättar han. Tavlan som nu hänger på båtklubben fanns under några år hemma hos honom. Tavlan var redan då, för 40 år

sedan, gammal och behövde restaureras. Mormodern fyllde då i färgerna. Tony Duda säger att han inte har träffat några av människorna på tavlan men han har hört många historier och anar vad konstnären velat berätta.

– Till exempel försäljningen av smuggelspriten, säger han.

På tavlan räcker en man i ett stort lastfartyg över en flaska till två personer i en roddbåt. Det var fraktskutor som gick till en brädgård, Olson och Rosenlund, som senare brann ned. Besättningen på båtarna passade på att sälja utländsk smuggelsprit som hämtades upp på sjön. Brädgården var placerad ungefär där varvsplan är i dag. En lastkaj låg längs med den så kallade skitviken, alltså där kranbåtarna sjösätts nu för tiden. Namnet gavs eftersom det var ett avlopp där förr. Avföring, papper och kondomer flöt runt där så namnet skitviken ska tolkas bokstavligt.

I en annan del av tavlan står en man i



Besättningarna på de stora lastfartygen tjänade en hacka på att smuggla in sprit som de sålde till köpsugna ÖBK:are och andra som passade Vinterviken. Bilden till höger visar en man som kämpar med sin Arcimedes som tidigare var den dominerande utombordsmotorn under 1940-talet. Änå var dock motorn och såg sloganen ”Archimedes i alla väder” som näst intill ett hän.



Tony Duda köpte sin första båt som femtonåring, klubbens vackraste Petterssonbåt. Hans intresse för träbåtar blev livslångt.



Vi vet inte vem Stejtern är man av tavlan att döma så verkar det vara en man som gillar att bada eller har blivit omtalad för att ha ramlat i. Bilden till höger visar några badande på "finsidan" där Solviksbadet i Bromma ligger. Badet öppnade för allmänheten 1925 och stod i stark kontrast mot ÖBK som då var en motorbåtsklubb där främst arbetare gick med.



Hamnkapten Martin Forsberg åkte ut till ett träbåtsvarv i Värmdö för att träffa Tony Duda för att höra mer om berättelsen om tavlan som hänger i klubbhuset. Foto: Erik Larsson

bar överkropp i en båt. På byxorna står namnet Rune.

– Jag vet inte vem det är men han ser ut att spöa på den där Archimedes motorn.

Det fanns en reklamslogan förr som löd Archimedes i alla väder. Men motorn var snarare känd som en skitmotor, säger Tony som jobbat med båtmorer hela sitt liv.

Bakom båten ligger en ö, Rotholmen, som är den första ön man ser från bryggorna. På ön finns en röd stuga. Den är sedan länge riven, men Tony säger att han vet att det tidigare bodde en båtbyggare där ute.

Norr om Rotholmen ligger några rejäla grynnor. På tavlan har en ”strykjärnsracer” gått på grund. Tony Duda har många gånger hjälpt till att dra bort båtar från grund där med sin Petterssonbåt. Oftast var det ganska lätt. Kring grynnorna är det djup så det var bara att närma sig försiktigt att sedan dra bort de som gått på.

Längre upp på tavlan, på andra sidan vattnet, ligger ”finsidan” eller Brommlandet som vi kan kalla det. Där har det funnits ett bad länge. Kanske har konstnären försökt att porträttera en direktör i badkläder och två modemedvetna kvinnor.

Längst ner på tavlan finns en bild på hur ett tiotal män drar upp en båt.

Tony Duda säger att han varit med att dra i hamparepen som sög åt sig grus och lera. Så farligt tungt var det inte eftersom båtarna inte var så tunga och de var rätt många som drog. Vagnen som båten ligger på hade namnet Flintan. Många som var med var berusade. Och på eftermiddagen troppade allt fler av.

– Det var ett av skälen till att jag slutade i klubben. Det hände tillbud. Det var cirkus på pallningar och allt möjligt. Sen hade jag två kottar och en gång var jag tvungen att springa runt och leta efter dem mer än att hålla på med båten. Sen var jag rädd om båten också. Jag var en av de få som var träbåtsägare och det var också tidiga sjösättning.

Tony säger att han slutade kring 2011. Han tillägger att det förr i tiden varit mycket fylla och alkohol i klubben men han tror inte att det var värre på Örnbergs båtklubb än i andra båtklubbar.

Längst ut på bryggan plaskar en man i ”skepparsmula” i vattnet.

– Det var nog en man som brukade dratta i.

När jag var ung så hade man ett intresse, inte flera. Och var man intresserad av båtar så ägnade man sig åt det. Inte så mycket annat.

Träbåtsägare hittar egna lösningar på sina problem och delar gärna med sig, oavsett om lösningarna är bra eller då-

liga. Han beskriver det som människor som fastnat för en hobby. Tony säger att det blev annorlunda när plasten kom, då kunde folk skaffa båt utan att behöva lägga all sin tid på den.

Han minns en man, Janne Ström, som putsade, slipade och fejade hela vintern. När båten sjösattes på våren så täckte han över den med en pressning.

– Och han använde den knappt. Sen togs den upp på hösten och han började om. Det var en jökla fin båt.

Inne i klubbhuset finns också ett foto på en Petterssonbåt där ägaren bytt ut motorn mot en tandemcykel. I dag är det Tony Dudas brorsa, Stefan Duda, som äger den båten. Men då den låg i båtklubben ägdes den av en man som heter Ernst som jobbade som urmakare och verkmästare på Radius som tillverkade fotogenlampor.

Under andra världskriget var det brist på bränsle och Ernst byggde om båten så den först var pedaldriven och senare installerade han ett gengasaggregat som placerades på akterdäck.

Det var en stor karl. Reslig

– Båten kunde gå upp till fem knop om man trampade på, men då smakade det björnskit i munnen, skrattar Tony Duda.

I dag ligger båten i ett eget båthus på land i Tullinge. Men det var många år sedan den var sjösatt.

Alkohol och båtklubbar

Alkohol och båtklubbar är nära förknippade med varandra, precis som alkohol och samhället i övrigt, skriver Roland Bergkvist.

STYRELSEN FRÅGADE om jag kunde skriva något om om alkohol och båtklubben till vårt 100-årsfirande. Jag gör därför ett försök. Det begränsar sig dock till de knappa fyrtio år som jag varit medlem, varav som styrelsemedlem 15–20 år. Utelämnat är därmed historier av det slag som tavlan i klubbstugan vittnar om, grundstötning mellan Rotholmen och

Lindholmen, leveranser under förbudstiden med mera.

Alkohol och båtklubbar är nära förknippade med varandra, precis som alkohol och samhället i övrigt. Klubbars hantering av alkohol inom klubbområdet skiljer sig förstås åt beroende på förutsättningar och medlemmarnas inställning till alkohol. I ÖBK fanns det

en ölbod dit, jag tror det var Risingsbo, levererade efter behov. Vilka som skötte den och hur pengarna flödade minns jag inte. Smuggelsprit eller större inköp av spritvaror utanför bolagets sortiment har gjorts av enskilda medlemmar för i första hand eget bruk i klubben även under mina år.

Klubbens kräftskiva, efter avslutad navigationstävling, är liksom många kräftskivor nära förknippad med alkohol. På en kräftskiva för ett antal år sedan räddade jag sannolikt livet på överförfriskad medlem som hamnat i vattnet långt ut på en brygga när han skulle borda sin båt. Jag lyckades, efter att ha blivit uppmärksam på situationen av en flicka, dra upp honom och få in honom i sin båt. En annan medlem kom, vid ett annat tillfälle, inte levande upp ur vattnet.

De här två händelserna är dock sällsynta undantag och ska inte skymma sikten för allt trevligt umgänge som finns i klubben, med och utan alkohol. Alkohol i sig skapar dock inte kamratskap och trevnad med automatik. Det måste finnas något mer. Klubbens läge och klubbstuga inbjuder till gemenskap och gärna en öl eller två. En öl i klubbstugan på fredagseftermiddagar med diskussioner om ditten och datten är heller inte fel, även om det är lättast för färdigarbetade och icke småbarnsföräldrar att delta.

När jag började i klubben fanns inte strandpromenaden som nu går rätt igenom klubbområdet. Medlemmar tillbringade mer tid i klubben med att rusta sina i många fall gamla träbåtar även om plastbåtar nog dominerade redan då. Då fanns även ett antal båtskjul där en del



Två medlemmar släcker törsten i regnet.

medlemmar tillbringade mycket tid. Någon odlade potatis i anslutning till skjutet. Sjösättning och upptagning sköttes helt med handkraft, förutom ett motordrivet spel som drog båtarna upp ur slipen. Det tog fyra dagar upp och fyra dagar ner i sjön. Detta skapade kamratskap och ett visst behov av att hålla sams med sina klubbkamrater även då alkohol fanns med.

På olika sätt har vi väl alla bidragit till att låta alkoholen påverka stämningen i klubben. Ibland har ett gäng dominerat hamnplanen och skrämt iväg barnfamiljer och andra. Ibland är det just dessa

andra som märkts mer.

Någon diskussion om alkoholförbud inom klubben har i vart fall inte jag hört och jag tror inte det är önskvärt eller till någon nytta. Det finns säkert i några båtklubbar som har andra förutsättningar och syften. Jag har aldrig sett alkoholen i klubben som så stor sak. Den har bidragit till det ena och till det andra precis som i samhället utanför klubben. Jag hoppas att vi kan hålla samma nivå som tidigare, eller gärna lite mindre.

Skål för 100-åringen
/Roland

Göran Berg blickar tillbaka

Då kunde det hända att Hempas stora schäfer plötsligt rusade ut mot oss, från bryggan på Rotholmen. Om sommaren såg vi Hempa själv, sittandes på samma brygga. Karaktäristisk med sin vegamössa och väst, rökande sin pipa.

BÄTKLUBBEN HAR VARIT ett ställe där vänskaper växt och kunskaper delats. Göran Berg minns sin barndoms kvarter i närheten av klubben och hur hans fiskeintresse väcktes av en granne, som tog med honom ut på sjön.

Mina föräldrar och mina två äldre bröder flyttade till Ivar Vidfamnes gata samma år som jag föddes. Det var 1948. Husen var nybyggda då och lägenheterna moderna, med varmt rinnande vatten, badkar och klosett inomhus. I en 2:a eller 3:a på 50 till 70 kvadratmeter kunde barnrika familjer, inneboende släkt samt utländska arbetare från de krigshärjade länderna i Europa inrymmas; italienare, tyskar och danskar med flera. Det var ingen ovanlig företeelse, då lönerna var låga och lägenheterna få.

Vi barn fick leka fritt på gatan. Ja, ... lite överallt faktiskt. På "ängen" och uppe på Örnbacken och på Linnéas grusplan och på soptippen och nere i in-

dustriområdet i Örnsberg ... och annorstädes. Lekar uppstod emellan oss och ur tomma intet.

Men många vuxna var närvarande likväl. Om inte kvinnorna var hemmafruar arbetade de och deras män i närliggande verksamheter. Det kunde vara speceri-, mjölk- kött- och fiskaffärer. Bagerier och tygaffärer. Pilsnerhak, kaféer och biografer. Mackar och cykelaffärer och verkstäder samt i brädgården. I varje hyreshuskvarter fanns även en vaktmästare. På Linnéa, det vill säga på Aspuddens IP, likaså.

En av dessa vuxna hette Olle Langseth. Olle brukade ta med sin son Ove och mig på fisketurer emellanåt. Men när Ove tröttnade på sjölivet nöjde sig Olle med mig som sin fiskekamrat.

Kvällen innan fisketuren träffades vi för att leta betesmask i gräset, med hjälp av en ficklampa. Morgonen därpå, gick vi ned till klubben i Örnsberg och

hoppade på Olles Pettersonbåt, som kallades för Margarinlådan, och åkte ut mot Fiskarfjärden, nära Vårby. Där stannade vi hela dagen och drog upp fisk på fisk och la dem i hinkar. När vi kom hem på sena eftermiddagen stod granntanterna på gatan och väntade på oss. Eller kanske stod de redan nere på bryggan? Minns inte riktigt. I alla fall delades fångsten ut. Rättvist mellan alla.

Olle lärde mig mycket. Om olika typer av bete och fiskar och om när och var det kan nappa. Men även om isens natur och hållfasthet om vintern, då Olle och jag brukade pimpelfiska. Ibland gick vi inte så långt ut på isen, utan rundade avloppsröret vid klubben och borrhade upp våra hål cirka 100 meter från båtbyggarna. Där tog vi fram isborrar och fiskedon och slog oss ned på våra pimpelkontar. Då kunde det hända att Hempas stora schäfer plötsligt rusade ut mot oss, från bryggan på Rotholmen. Om sommaren såg vi Hempa själv, sittandes på samma brygga. Karaktäristisk med sin vegamössa och väst, rökandes sin pipa. Hempa var en minnesvärd person, som byggde såväl roddbåtar som kappseglingsbåtar på sin lilla holme. De som finns bevarade är ovärderliga klenoder i dag.

Göran Berg, medlem i Örnbergs båtklubb sedan barnsben

Fotnot: Fiskekont; en kombinerad pall och ryggsäck, för förvaring av fångst och fiskedon.



Fiskelyckan är total för den unge Göran Berg, vars far, Sixten "Sigge" Berg var medlem i ÖBK från 1950-talet till slutet av 1970-talet.

Tuffare miljökrav ställs på båtägarna

Vi båtägare har genom åren vant oss att kunna släppa ut diesel- och tvåtaktsavgaser. Vi har målat våra båtbottnar med giftiga färger och tömt våra toaletter ohämmat men nu börjar samhället ställa krav på oss.

MILJÖFRÅGORNA HAR KOMMIT alltmer i fokus i samhället de senaste decennierna. Klimathotet vilar tungt över oss, luftföroreningar och bullerstörningar präglar stadsbilden och mark och vatten riskerar att vara bemängda med kemikalier som är ohälsosamma för människor och djur. Vi båtägare har genom åren vant

oss att kunna släppa ut diesel- och tvåtaktsavgaser när vi kör (om vi inte seglar, förstås), måla våra båtbottnar med giftig bottenfärg och tömma våra båttoaletter i stor sett ohämmat utan att samhället ställt strikta krav på oss. Men de senaste två decennierna har avigsidorna av detta förhållningssätt blivit alltmer uppenbart



En båt som är redo att skrotas kan också orsaka stor miljöpåverkan.

och både båtorganisationer och myndigheter har allt tydligare uppmanat oss till ändrat beteende. Under de senaste åren har kraven skärpts. Några exempel som berört oss i ÖBK är kraven på att ta fram en miljöpolicy och inrätta en miljöstation, tvingande regler om vilka bottenfärger som får användas i Östersjön och Mälaren och ett förbud mot tömning av båttoaletter direkt i sjön.

Mälaren, vårt ”fostervatten”, Stockholms dricksvattentäkt, mådde dåligt mot slutet av förra seklet, men vattenkvaliteten förbättrades markant genom krav på minskning av industriella utsläpp och bättre reningsverk. Är det inte fantastiskt att man kan bada mitt i en storstad? Men gradvis växte insikten att de bottenfärger

vi målar våra båtbottnar med fortsatte att vara ett hot mot växt- och djurliv och myndigheterna började dra åt tumskruvarna på båtklubbar och båtägare. Tyvärr inte särskilt samordnat, det finns fortfarande inte några fastställda nationella gränsvärden. Stockholms miljöförvaltning har dock gått i bräschen och började 2015 att ställa krav på utfasning av biocidhaltiga (giftiga) bottenfärger från användning i Mälaren. Målsättningen var att samtliga båtar som har hemmahamn i Mälaren skulle vara sanerade från biocidfärger till utgången av år 2020. Man hade också en morot; båtklubbarna kunde ansöka om så kallat LOVA-bidrag från Länsstyrelsen för saneringen. En kontakt med grannklubbarna visade

att Hägerstens BK ansökt om och fått LOVA-bidrag redan året innan och de gav oss goda råd inför vår ansökan. De tipsade oss även om en kille vid namn Gegam som drev en enskild firma för sådan sanering. Klubben köpte också in en proffsslipmaskin med effektiv dammsugare, att användas av de medlemmar som ville sanera sin båtbottnen själva.

I slutet av 2017 lämnade ÖBK in en ansökan om stöd på cirka 680 000 kr för sanering av 109 båtar och i maj 2018 fick vi besked att vi tilldelats 545 000 kr. Stöd kunde delas ut till båtägarna mot uppvisande av kvitton på egna utlägg och redovisning av tidsåtgång för eget nedlagt arbete liksom för fakturor från företag med minst F-skattsedel. ÖBK-styrelsen

bestämde raskt att stödet skulle fördelas i proportion till båtarnas storlek, för enkelhetens skull efter båtens längd gånger bredden.

Redan hösten 2017 hade företaget Happy Boat genomfört en första XRF-uppmätning av gifthalten i de 102 båtar som då låg på varvsplan, finansierad av Stockholms miljöförvaltning. Happy Boat har gjort ytterligare tre mätningar, vilka ÖBK stått för. Jättebra med mätvärden, men vad är godkänt eller underkänt? Mot slutet av 2019 kom äntligen Miljöförvaltningen med åtminstone en liten vägledning i avvaktan på nationella riktvärden – man presenterade så kallad ”rådgivande referensvärden” för tenn och koppar, men inte för zink.



Många medlemmar har sanerat sina skrov från biocidfärger. Denna västkustsnipa, Bornö 23 från 1979 har slipats ren och sedan fått fyra lager giftfri epoxifärg påstruket. Det var värt varenda krona säger den ekonomiskt oberoende båtägaren Erik Larsson.

De rådgivande referensvärdena omfattar i dagsläget bara plastbåtar, vilket innebär att ÖBK inte riktat några krav än mot träbåtsägarna. Några har sanerat sina båtar ändå. Märk väl att det framöver kan komma nationella riktvärden som innebär krav på sanering även vid nivåer under Stockholms ”referensvärden”, liksom krav på sanering av träbåtar.

Hur var det då att själv sanera sin båt? Vi frågade Jonas Svanström, som använde klubbens slipmaskin och sen epoxibehandlade. Han berättar hur han gjorde:

Jag funderade ganska noga i förväg vilken metod jag skulle använda, färgborttagningsmedel + skrapning (klad-digt), blästring (svårt att göra själv, dyrt att leja ut), men när jag fick veta att klubben köpt in en egen bra slipmaskin med dammsugare så blev det slipning.

Men det var mer arbete än jag trodde. Arbetstiden uppskattar jag till cirka 40 timmar inklusive en hel det djävulskap initialt, innan jag kom på att slipdynan skulle bytas. Jag jobbade en till två timmar åt gången. Min båt är från 1969 så det fanns rätt många lager gammal bottenfärg att slipa bort. Och båtbottnen är ju inte slät utan har en massa veck som försvårade slipningen. Båten låg på trailer, vilket medförde att jag måste baxa den fram och tillbaka med domkrafter för att komma åt på alla ställen.

Att sedan lägga på fem lager epoxi var en baggis jämfört med slipningen. Och jag hade en himla tur med vädret! Det var en skön känsla att jag aldrig skulle behöva göra om det här.

Och sedan chocken när den första mätningen visade att jag hade för mycket

zink i bottenfärgen! Jag hade ju slipat så noggrant, mer noggrant går knappast att slipa i alla fall, vare sig det är en proffsfirma eller en båtägare som gör jobbet. Nåväl, jag fick ganska snart förklaringen – jag hade köpt och använt Biltemas epoxi och den innehåller zink som dock är bundet i epoxin och inte släpps ut i vattnet med giftverkan. Jag fick alltså godkänt.

Så här efteråt kan jag säga att det var värt allt slit. Skrovet sög tidigare till sig vatten under säsongen och blev tyngre, men så är det inte längre. Bottenytan är lättare att göra ren och det känns tillfredsställande att inte längre sprida miljökadliga ämnen i vattnet. Att det dessutom blev lite LOVA-pengar gör inte saken sämre!

En oväntad och glädjande bonuseffekt av det här arbetet blev den kontakt med andra medlemmar som uppstod när man var på klubben så ofta. Det blev många och långa trevliga samtal framåt kvällen när slitet var över för dagen.

Avslutningsvis en liten kuriositet – vi kan berätta att en båtägare lyckades få LOVA-bidrag för sanering av två båtar. Erik Larsson lät först sanera sin lilla Monark 555, som han av olika skäl sålde till en person utanför klubben. Sedan köpte han en större snipa, en Bornö 23, med misstänkt bottenfärg, varför han lät Gegam sanera den för säkerhets skull. Bägge saneringarna berättigade till LOVA-bidrag.

Mats Bjurvald

Sekreterare i ÖBK 2014–2018, ansvarig för LOVA-projektet



Småbåtar får Mälaren att leva

*Båtklubbarnas vara eller icke vara,
den frågan ställer vi till
Stockholms stads idrottsförvaltning.*

HUR SER FRAMTIDEN för småbåtslivet ut i Stockholm och vad har de styrande för vision? Hittills har staden saknat en enhetligt strategi men på idrottsförvaltningen arbetar man nu på att ta fram ett dokument som också ska kunna tas i stadsfullmäktige. Den styrande majoriteten säger sig vilja skapa förutsättningar för fler småbåtshamnar och gästhamnar och i linje med det planeras en ny småbåtshamn med cirka 80 platser, i samband med upprustningen av Norr Mälarsstrand.

Det finns flera konflikter runt småbåtslivet som ett strategidokument måste behandla. Ett gäller den sjönära marken där båtklubbarnas uppläggningsplatser ligger i dag. Den är förstås attraktiv för byggande och risken är att klubbarna inte kan vara kvar när arrendena höjs. Det kan dock påpekas att närhet till båtklubb kan vara ett argument när lägenheterna ska säljas.

En annan brännande fråga är miljön. Vi frågade biträdande borgarrådssekrete-

rare Anna Falk om hur staden ser på den.

– Vad gäller miljö så arbetar staden i nära samarbete med båtklubbarna för att minska användning av skadliga båt-bottenfärger. Såklart måste mycket av det arbetet ske på nationell nivå också, tillsammans med branschen. Idrottsförvaltningen har givits i uppdrag att tillsammans med privata aktörer inrätta en båtbottentvätt och Stockholms Hamnar arbetar enträget med att genomföra åtgärder för att bidra till en fossilbränslefri sjöfart.

Vilken är er vision för båtlivet i Stockholm om tio år?

– Vi vill slå vakt om det levande småbåtslivet som gör Stockholm så unik som huvudstad och ser i framtiden ett småbåtsliv som blir allt mer miljövänligt. De skadliga bottenfärgerna ska fasas ut och precis som för biltrafiken ser vi en kommande omställning till eldrift. Tillsammans med branschen och båtklubbarna ska vi bygga ut den infrastruktur som kommer att krävas.



Bagarn

Den som läst årsmöteshandlingarna noga har kanske undrat över posten "Bagarns fond" bland våra tillgångar. Äldre medlemmar minns säkert "Bagarn", Bertil Löfgren, om inte annat så från en och annan nattvakt. Bagarn tog alla nattvakter han kunde få och tillbringade dem oftast med att fiska från nocken.

Munspelet fanns alltid med, före detta musiker som han var, och han spelade gärna för den som ville höra på. Tidigare i livet hade denne mångsysslare bland annat varit boxare och – faktiskt – bagare, på San Remo i Västberga.

När han gick bort 2010 testamenterade han 100 000 kronor till klubben. Han ville ge tillbaka för all glädje och gemenskap han upplevt. Pengarna var inte bundna till något särskilt ändamål men ungdomsverksamhet låg honom varmt om hjärtat.

Denna bok har finansierats av Bagarns fond.

