

# Gustavsbergarna och deras båtar



**Ingen vet vem** som hade den första båten i Gustavsberg. Vad vi vet är att ända till våra dagar var lönerna mycket låga och fritiden mycket begränsad. Ännu i slutet av 1800-talet var arbetsdagarna för de flesta långa, helgledigheten började sent på lördag eftermiddag, och tidigt måndag morgon skulle man vara på plats på jobbet.

**Det fanns inte** heller några båtar särskilt avsedda för fritidsbruk, och båtar var dyra. Skärgårdsborna hade öppna båtar som roddes och seglades för fiske och transporter, men "begagnatmarknaden" var mycket begränsad. Man beställde de båtar man behövde av en båtbyggare eller byggde själv. Båtarna var efter våra förhållanden, små. 4 – 5 meter, öppna båtar med plats för en eller två roddare, och oftast utrustade med mast och ett sprisegel.

## Fisk, bär och ved

**Enligt berättelser** hade en del skärgårdsbor som fått anställning på fabriken flyttat hit med hjälp av sina båtar och behållit dem. Så mot slutet av förförä seklet hade en del Gustavsbergare båt,



*Denna typ av båtar var vanliga.*

inte för nöjesbruk, utan för att komma ut i skärgården och fiska, plocka bär och svamp och för att leta ved. Ved var dyrt, och all uppvärmning och matlagning krävde ved. Det tycks inte ha varit ovanligt att båtägare lånade ut sina båtar till goda vänner, eller att man tog med sig kamrater. Samägande av båtar förekom också. Arbetet slutade ofta sent på lördagseftermiddagen, så då skulle båten vara klar och matsäck packad. Mer



*Första motobåten.*

sällan var det familjer som gav sig iväg, båtarna var små och familjerna stora, annars ett par tre gubbar, eventuellt fick någon pojke också följa med.

### **”Fiskeamerika”**

Turerna var, med tanke på båtmaterialiet och den tid man hade till förfogande, långa. Man rodde och seglade gärna till ”Fiskeamerika”, d.v.s. öarna i Ingaröfjärden och ner mot Nämndöfjärden och Ramö. Andra turer kunde gå till Grisslingefjärden och vidare ut mot Örsundet. Fiskevattnen runt Tranarö var populära, men ansågs farliga, då de vaktades av fiskevattenägare.

I ”Fiskeamerika” fiskade man ofta med långrev, metade abborre och kastade efter gädda. Ka-

stredskapen var inte så avancerade som i dag. Draget var oftast gjort av bladet från en gammal matsked som man satt en krok i. Linan lindades upp på en tombutelj eller konservburk som då fungerade som en haspelrulle, spö hade man inte. Kom då någon markägare så släppte man bara redskapet i sjön. Med lite tur kunde man sedan fiska upp det hela. Övernattade gjorde man på land eller i båten, ofta med seglet som tält. Matlagning skedde över öppen eld. Detta skedde ju i en tid då man inte hade fotogenkök, termosflaskor eller ficklampor. Var vädret dåligt så var det ett kallt och blött äventyr. Det hände att folk kom vilse i dåligt väder, eller inte kunde ta sig hem till måndag morgon på grund av för mycket blåst. Det hände också att gubbar hade med sig öl och brännvin på färden, och somnade

trötta efter arbete och för mycket innanför västen, och sedan vaknade någon helt annan stans än man tänkt sig.

**Hamn och varv** fanns inte vid den här tiden. Man byggde små bryggor av stenbumlingar och eventuellt några bräder utmed stränderna, eller drog upp båtarna i stranden när de inte användes. Vinterförvaringen skedde oftast genom att man drog eller bar hem båtarna till den egna trädgården eller någon annan lämplig plats.

## Båtmotorer och söndagsutflykter

I början av 1900-talet kom båtmotorerna. Till en början encylindriga motorer med ett par hästkrafter, och snart efter utombordarna, även kallade "baksmällor". Motorerna monterades i eller hängdes på lämpliga båtar. Den första motorbåten i Gustavsberg ska ha varit en snipa med glasad överbyggnad och försedd med en fotogenmotor inköpt av ett par bröder **Andersson** 1908, och fler följde.

**Gustavsbergarna kunde nu företa längre färder.** Båtarna blev större och bekvämare och man kunde alltmer ta med familjerna ut på turer. Resorna blev också mer nöjesbetonade. Man gjorde söndagsutflykter med familjen. Populära resmål var Tjustviksholme, Tjustviken, Gärdsviken, Kalkarsveden (in mot Kolström) och Ryssugnar- na vid Högklevsudd. Populärt, åtminstone hos somliga, var också att åka till Saltsjöbaden och besöka hotellets "bakficka". Det var ju motbok för spritinköp fram till 1955, och de flesta hade inte så stor tilldelning. De hände emellanåt att

någon gubbe (det var mycket ovanligt att kvinnorna fick följa med på dessa resor) blev ordentligt påverkad. I och med att båtarna blev större och mer sjövärdiga började man företa längre resor, och detta aktualiserade behovet av navigationskunskap.

## Navigation och båtklubb

**En navigationskurs med kapten Westerberg** från Gustavsbergsbåtarna hölls 1921, och året därpå bildades Gustavsbergs Båtklubb. Senare bildades en segelsektion i tjänstemannaklubben, och denna blev upphov till Gustavsbergs Segelklubb. Klubbarna är numera sammanslagna till Gustavsbergs (nya) Båtklubb.

## Tjustviksholme och fester

**Klubben fick av fabriken** dispositionsrätt till Tjustviksholme, och där byggdes en brygga och restes en flaggstång. På holmen hade klubben i min barndom kräftskivor med dragspelsmusik och dans på bryggan. Det var roliga tillställning-



*Samling på bryggan.*





*Flaggstångsinvigning på klubbholmen.*

ar. Hela läsidan av holmen var full av båtar, extra fint putsade dagen till ära. Nu var det ju så att båtarna var av trä, och många av däcken vackert nåtade och fernissade. För att inte detta skulle förstöras var däckets till vardags täckt av ett kapell, som togs av vid högtidliga tillfällen. När nu daggen föll i augustikvällen blev däcken glashala. Detta i kombination med dansskor och ett par nubbar föranledde en och annan olycka.

Likaså förekom det att någon lätt överförfriskad dansör missade ett steg på bryggan och fick hjälpas upp ur vattnet. Vi ungar hölls med en massa bus. Måste förstås klättra upp i det stora runda sjömärke som fanns högst uppe på berget (strängt förbjudet.) En gång var det en farbror som hade blivit ordentligt dragen. Hela familjen var vid dansbanan och en nästan urdrucken flask brännvin låg kvar på filten. Vi smakade på spriten (det var inte så många droppar) och åter-



*I väntan på sjösättning.*

fyllde med sjövatten. Gubben kom tillbaka med en kompis och skulle dela på resten. De blev rejält sura när de fick sjövatten i stället för Kronbrännvin.

## Sliparna på Ekedalslandet

Under 1900-talets första hälft hade båtantalet blivit så stort, och båtarna så stora att det blev för besvärligt att ta hem dem. Båtklubben byggde då sliparna på Ekedalslandet. Sliparna hade namn. Det råder litet tveksamhet om namnen och ordningen, men med hjälp av några äldre kamrater har jag kommit fram till:

**Kragslipen** var den närmast vedbryggan. Där låg de som hade rätt att bära krage och manschetter när de gick till arbetet. Det var tjänstemän, specialarbetare och liknande som hade den förmånen.

**Manschettslipen** låg därefter. Den var möjligen inte riktigt lika fin.

**Basslipen** var nästa. Där låg förmän och liknande.

**Proletärslipen** var den sista. Där låg mest arbetare.

Enligt en annan uppgift uppgift hette de Kragslipen, Basslipen, Krusbärs-Kalles slip och Proletärslipen.



*Håller hon tätt?*

*Möjligen har de haft olika namn genom tiderna, och beroende på vem man frågat. Sedermera har det tillkommit en slip, och allibop kallas numera Finnsliparna. Indelningen efter namnen luckrades upp med tiden, så att även arbetare kunde ligga på Krag- Manschett- och Basslipen.*

Det finns många historier om ”gubbarna och sliparna”. Med motorens intåg så skulle det ju också köras ikapp. Nu gick väl båtarna sällan mer än 6-7 knop, om ens det. Två gubbar som låg bredvid varandra var så ivriga, att de körde ikapp redan på land, låg och gasade med sina motorer så det bolmade och rök. Det var också mycket prat om propellrar och propellerstigning (hur bladen var vinklade). Det är ju en avancerad vetenskap med propellerberäkning, men en del tyckte att de kunde.

En gång satt en tre – fyra gubbar på bergsknallen vid Manschettslipen och tog sig några supar och diskuterade frågan. En av dem tyckte inte att de andra begrep, så han gick och hämtade en stor skiftnyckel och bockade om bladen på den närmaste båten (som inte tillhörde någon av de





Är det kappsegling?

inblandade). ”Förstår ni nu hur jag menar?” sade han. Båtagaren blev inte så glad, då båten gick mycket sämre än tidigare.

## Segelbåtarnas intåg

Det kom även ett antal segelbåtar till viken. Ägarna var till stor del tjänstemän på fabriken, och segelbåtarna förvarades i ett gammalt hus på fabriksområdet. Det låg ungefär där Glashuset med Vårdcentralen ligger i dag. Upptagningen skedde med en kran på kajen (jag tror att det är den kranen som i ombyggt skick står på Kattholmen i dag) och båtarna fraktades med en specialbyggd kärra.

## Kattholmen och slipvagn

I början av 1950-talet fick båtklubbarna möjlighet att lägga upp båtarna på Kattholmen. Till en början skedde sjösättningar och upptagningar med en kärra i viken nedanför Strandvillan, och

vi fick låna en liten traktor för att dra lasset. Klubbarna hade också tillgång till lokal i den gamla simhallen (där Watskibutiken låg till 2011). Bassängen var övertäckt, och i lokalen byggdes 1949 ett antal mahognyjollar, och enligt uppgift även en roddbåt och en motorbåt. Bygarna fick handledning av far och son Karlsson från Räknäsvarvet. Lokalen kallas än i dag av gamla båtgubbar för Jollebygget. Efter några år byggdes en slip, och på slipvagnen stod en vagn som med ramper kördes ut på plan, och på så vis blev arbetet lättare.

## ”Slutstrykningsdagar”

Det var fortfarande nästan enbart träbåtar i klubben, och strax före sjösättningsdagarna (den första som regel runt Valborgsmässohelgen) var det ”slutstrykningsdagar”, då det sista lagret färg eller fernissa skulle på för perfekt finish. Då stod det bockar för, så man fick inte ens ta in en cy-



*Sjösättning vid Kattholmen.  
Tidn Gustavsbergaren nr 2 1963.*

kel. De som var allra noggrannast vattnade runt båten innan slutstrykningen, och man var inte välkommen att titta in under presenningen.

**Men man måste ju** alltid busa lite. Jag hade en liten träbåt vid den tiden, och närmsta grannbåten ägdes av ett hetlevrat par. När jag hörde hur de pratade om hur blankt fernissan blev startade jag en slipmaskin (dock bara i luften). Det blev ett vrål... En del var ju mer noga än andra. En mycket noggrann båtägare hade lackat sin skärgårdskryssare, och var nästan klar när ett par kompisar tittade in och påpekade att fernissan hade runnit lite i aktern. Han sade inget, men nästa morgon var han nere och slipade ner hela båten.

### **Avgasrör med kork**

**Det fanns ju många** "original" och många hade sina idéer om det där med båtar. Jag minns en farbror som hade en liten båt av en typ som kallades passbåt. I den hade han en A-Fordmotor med växellåda i stället för backslag. Avgasröret var ett grovt rör som han varje år pluggade igen

med en kork. Av någon anledning sjösatte han aldrig förrän på hösten, och sedan skulle han ha igång motorn. Han låg länge och körde med startmotorn, men den ville inte starta. Sedan till slut for korken ut med en vådlig knall och motorn varvade upp av all bensin som pumpats in. När han väl fått igång motorn pysslade han med båten någon vecka, tog och körde ut ett varv runt Tjustviksholme. Sedan började han att avrusta båten inför uppdragningen.

### **"Klassningskommitée**

På Kattholmen fanns det en "klassningskommitée". Det var några gubbar som på eget bevåg "klassade" båtar som halvliters-, enliters-, en och en halvlitersbåtar, beroende på hur många som behövdes för att sjösätta/dra upp båten. Alla skulle ju ha sin sup... Det systemet försvann dessbättre med tiden, då båtarna blev större och dyrare, och det blev allt vanligare att båtägarna även hade bil.

**Till en början fick båtklubben** trängas med upplagd ved som användes i pannan i Kattholmshuset. Det var väldiga vedtravar runt hela holmen. Röken från pannan leddes ut i en hög skorsten, men eldandet upphörde i mitten av 1950-talet och skorstenen skulle rivas. Ner kom den ju, men den föll rakt över en båt. Med tiden blev det trångt på Kattholmen, och vi hade båtar utmed vägen nästan fram till sågen. Vi hade till och med båtar uppe på sågplan (där Arcona numera har båtar på vintern).

## Flytt till Mölnvik

Båtbeståndet ökade, och man hade synpunkter från fabriken om att det såg skräpigt ut på Kattholmen. Vi båtägare var inte heller glada över att det lossades lera från båtarna vid den nyuppförda kajen, det dammade nämligen kraftigt, och på våarna var båtarna mer eller mindre täckta av damm från leran. 1974 kunde båtklubbarna flytta varvsverksamheten, och dessutom få fler bryggplatser, till Mölnvik vid Grisslingefjärden. Detta var nödvändigt för att klubbarna skulle kunna ta emot alla som ville bli medlemmar, och varvet är en stor tillgång, särskilt som vi fick överta marken från fabriken och driften från kommunen. Samtidigt har det medfört att båtfolket har splittrats.

I början av 1960-talet var det en väldig aktivitet i Segelklubben med segeljollar. Under ett antal år byggdes det i Kvarnbergsskolan och i en barack vid Skeviksgatan ett antal Optimistjollar, Mot-hjollar och Örnjollar, och det var ett ivrigt kappseglande på viken. Till en början hade vi en liten ponton mellan Solhem och den gamla vedbryggan (som låg intill Kragslipen). Efter några år rev fabriken vedbryggan och den nuvarande lutande betongbryggan byggdes. (Den lutar för att man lätt ska kunna dra upp och sjösätta jollar där.) Vi hade även ett område på planen ovanför, inhägnat med 2 meter Gunnebostängsel och låst grind där jollarna förvarades.

Bryggorna i Farstaviken som byggdes på 1950-talet hade på 1980-talet tjänat ut, revs av medlemmarna och ersattes av pontoner. Båt-



*Mölnviksvarvet.*

klubbarna slogs, som tidigare nämnts, samman och har nu ungefär 550 medlemmar.

## "Sweet Sixteen"

Hela båtlivet har förändrats under den tid jag kan minnas. Förr hade man träbåtar och de flesta hade eget utseende och lät på sitt sätt. När man såg en båt på Baggensfjärden kunde man ofta säga vem det var, och när man hörde en motor likaså. Den första plastbåten inköptes i slutet av 1950-talet av en som tyckte att det var bra med en underhållsfri båt. Den hette "Sweet Sixteen" och var av typen campingbåt, med en





*Sweet Sixteen.*

hiskeligt stor utombordare på, jag tror det var minst 50 hästkrafter. Jag minns att ägaren stolt berättade att han kunde köra i 25 knop, och gubbarna skakade huvuden och undrade varför han skulle ha så bråttom. Nu råkade båtägaren vara sjuk under en stor del av sommaren, och när han frampå hösten skulle ta en tur gick båten bara 5 knop. Jag har aldrig sett så mycket, och så långt, sjögräs på en båt. Han hade ett elände med att skrapa bort alltihop sedan när han fått upp båten.

Nu är det nästan bara plastbåtar, och det är många större båtar än förr. Båtägarna har också fått det bättre ställt, man har mer alternativa fritidsmöjligheter. Ännu för inte så länge sedan hade vi till exempel inte vakter på bryggorna i juli månad, för "då är ju alla på semester". Numera har inte alla semester i juli, och långt ifrån alla har båten som enda semesteralternativ.

## Medlemsengagemang minskar

I en båtklubb med över 500 medlemmar, eller en hamn som Farstaviken med ungefär 250 båtar har man inte heller samma personkännedom som det var förr. Båtklubbarna och deras hamnar och varv blir mer som "parkeringsplatse", och det blir också allt svårare att engagera med-

lemmar i underhållsarbeten, städning och vakt-hållning, och det kan många gånger kännas trööstlöst för dem som engagerar sig när medlemmar tycker att det är bättre att köpa tjänster än att delta själv.

**Ett annat bekymmer är** att det är relativt få ungdomar som är intresserade av båtlivet. Kanske beror det på att en båt av en storlek som för 40-50 år sedan ansågs som en rymlig familjebåt idag nybyggd kostar flera hundra tusen kronor och av båttidningarna bedöms som "ungdomsbåt" eller "dagtursbåt", medan en "familjebåt" knappast går att finna under miljonen.

Text BENGT FORSSMAN

Mina källor har bl.a. varit:

KNUT ANDERSSON, GERHARD SÄFSTRÖM,

JOHN OCH EBBA AHLQVIST,

ERIK "SORK" ANDERSSON, JOHAN HELLQVIST'S ARTIKEL

I Gustavsbergaren nr 2 1956,

"När båtmotorn spinner"