

KRIGET FÖDDE EN BÅTKLUBB

Samma dag som Ligna Båtsällskap, på Söders höjder i Stockholm, bildades talade tidningarnas förstasidor om att tyskarna bröt fram över den ryska tundran och hotade den livsviktiga järnvägsförbindelsen till Murmansk vid Ishavet.

Att bilda en båtklubb under brinnande krig med ransoneringar och restriktioner kan tyckas dåraktigt.

Men det var nödvändigt. Det berättar två veteraner i klubben, Kalle Borg och Tore Sundvall.

Av Anders Östlund

■ Det finns alltid en orsak till varför en klubb bildas, säger Kalle, som valdes till sekreterare i interimstyrelsen. För vår del var det kriget, och förbudet att köra med fritidsbåtar.

– Folk gav helt enkelt sjutton i sina båtar, och det var uppbrotsstämning bland oss. Stockholms stad fick inte in några pengar för uppläggningsplatser, och då gav dom oss ett ultimatum: Om ni inte kan slå er ihop och hyra hela uppläggningsplanen så gör vi vedupp-lag av den.

På det första mötet samlades ett 20-tal båtägare i ett skjul på Lignaområdet vid Hornstull. Tidigare hade båtägarna som låg på Ligna-plan hyrt direkt av Stockholms stads hyresnämnd. För uppdragning och sjösättning lejdes en man som hette August Eriksson, allmänt kallad "Ljugar-August".

Han drev sliprörelse och ägde en slip vid Hornstulls strand intill uppläggningsplanen. Det var också han som sammankallade till mötet.

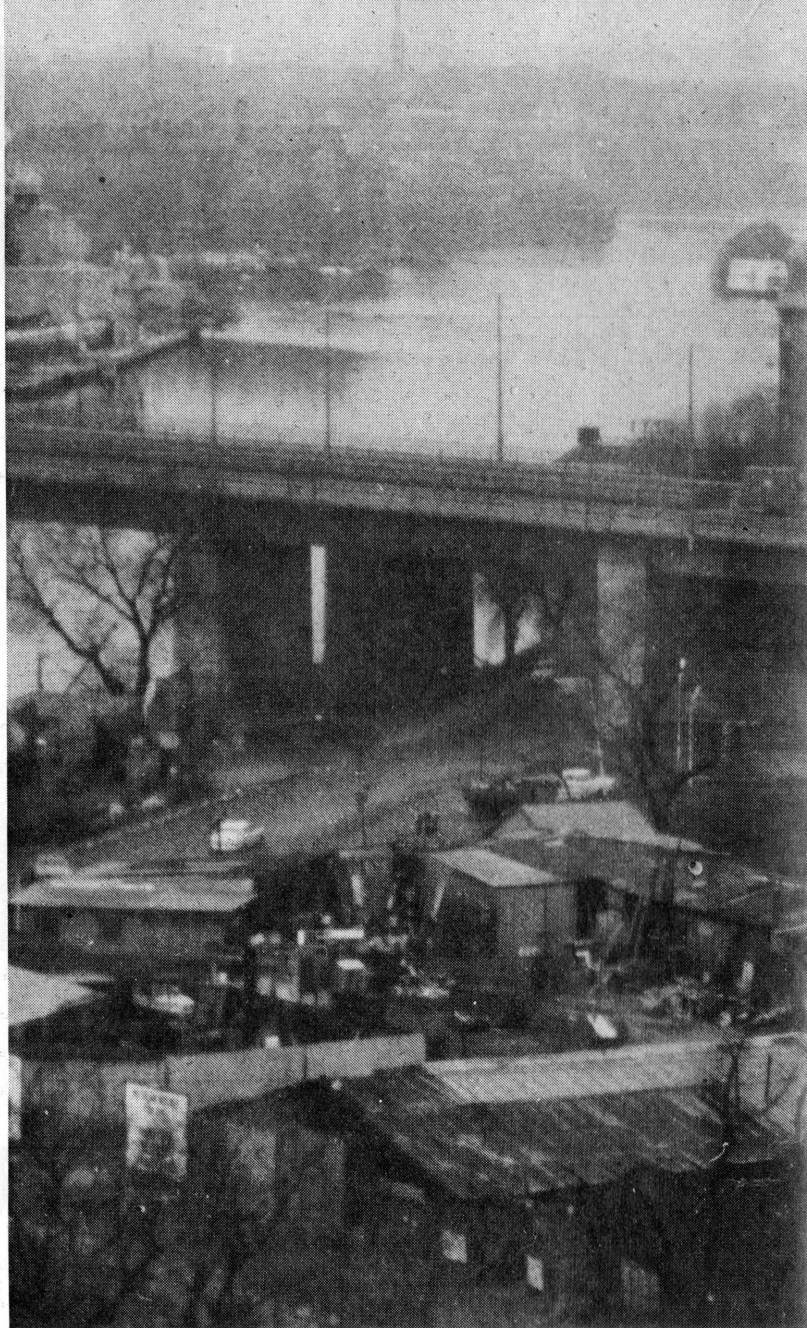
Mötet beslöt att bilda en klubb för att "såsom kollektiv sammanlutning kunna förhyra den förut använda uppläggningsplatsen."

Ordförande i interimstyrelsen blev Holst. Kalle Borg valdes till sekreterare och kassören hette

Blomberg. De fick i uppdrag att "så snabbt som möjligt anordna ett nytt sammanträde varvid kallelse till detta skall ske skriftligen."

Klubb utan kassa och medlemmar

– Så kom det sig att jag låg på magen på bryggan och skrev kallelser





*Stora bilden:
Vid Liljeholmsbron nedanför
Hornsplan bland verkstäder och
bensinstationer och skjul ligger
Ligna Båtsällskap.*

grannen var Liljeholmens Båtklubb och att klubbarna hade samma initialer. Efter några veckor ändrades därför namnet till Ligna Båtsällskap (LBS).

Tore Sundsvalls far valdes till ordförande, och till varvsbas ansågs "Ljugar-August" självskrivnen, "enär han ägde slipen och i flera års tid sysslat med denna sak". En kommitté utsågs också att förhandla med Hyresnämnden om uppläggningsplanen.

Efter många förhandlingsturer blev ett kontrakt med fastighetsnämnden klart den 8/12 1941. Hyran för uppläggningsplatsen blev 400 kronor per år.

Ekonomi var urusel

Inträdesavgiften hade bestämts till 3 kronor för manlig medlem och 0 kronor för kvinnlig. Årsavgiften för 1942 blev 2 kronor.

Uppläggningsavgifterna för 1942 blev för medlemmar:

På planen 2.75 kronor per meter på kajen 2.50 kronor per meter (endast segelbåtar och tyngre motorbåtar).

Båtar icke överstigande 5 m längd, 10 kronor per båt.

Ekonomi var usel för många. Medlemmarna i LBS var övervägande arbetare, och avtalsrörelsen 1941 hade gett dåligt resultat. För-

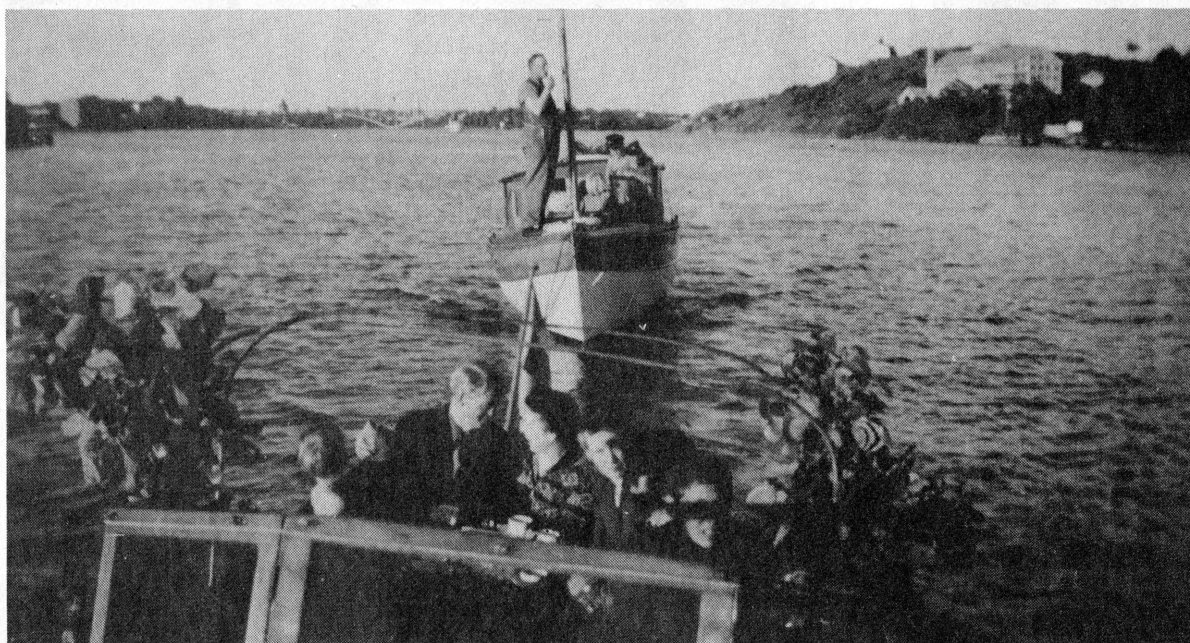
till båtägarna, säger Kalle. Det var inget lätt jobb, för kontakterna var dåliga mellan båtägarna. Namn och adress fick skaffas fram ryktesvägen, och sedan var det bara att hoppas att tillräckligt många fick kallelsen och hörsammade den.

– Jag var i den konstiga ställningen att vara sekreterare i en klubb utan kassa och medlemmar. Nåja, det gick ju det också men pengar till brevpapper och porto fick jag ta ur egen ficka säger Kalle.

Nästa möte blev den 16 juli. Då valdes en ordinarie styrelse och efter en lång och hetsig diskussion beslöts det att klubben skulle heta Ligna Båtklubb (LBK). Ingen tänkte då på att närmaste klubb-

Bilden till vänster:

Andra världskriget och bensinstoppet födde Ligna Båtsällskap på söder i Stockholm. Kommunen sa till båtägarna: Slå er samman annars gör vi vedupplag av hela uppläggningsplanen.



"Midsommar 1942. Vi startade från Hornstull och körde till Tallholmen vid Ålsten. Vi åkte ut fem, sex båtar tillsammans, många gånger bogserade vi varandra. Vi höll 3-4 knop, så färden blev lång, även om vi inte kom långt. När vi kom fram la vi båtarna bredvid varandra, bullade upp vad ransoneringskortet och motbok förmådde och delade på hela härligheten. Det var kärvt, men sammanhållningen var helt enkelt underbar och vi hade kul."

KRIGET FÖDDE EN BÅTKLUBB

Forts. fr. föreg. sid.

sta maj-demonstrationerna hade samma år förvandlats till medborgartåg för nationell samling, och den sista juni skärptes ransoneringen. På sommaren diskuterades partiförbud mot kommunisterna, men

en stark opinion hejdade förbudsivrarna.

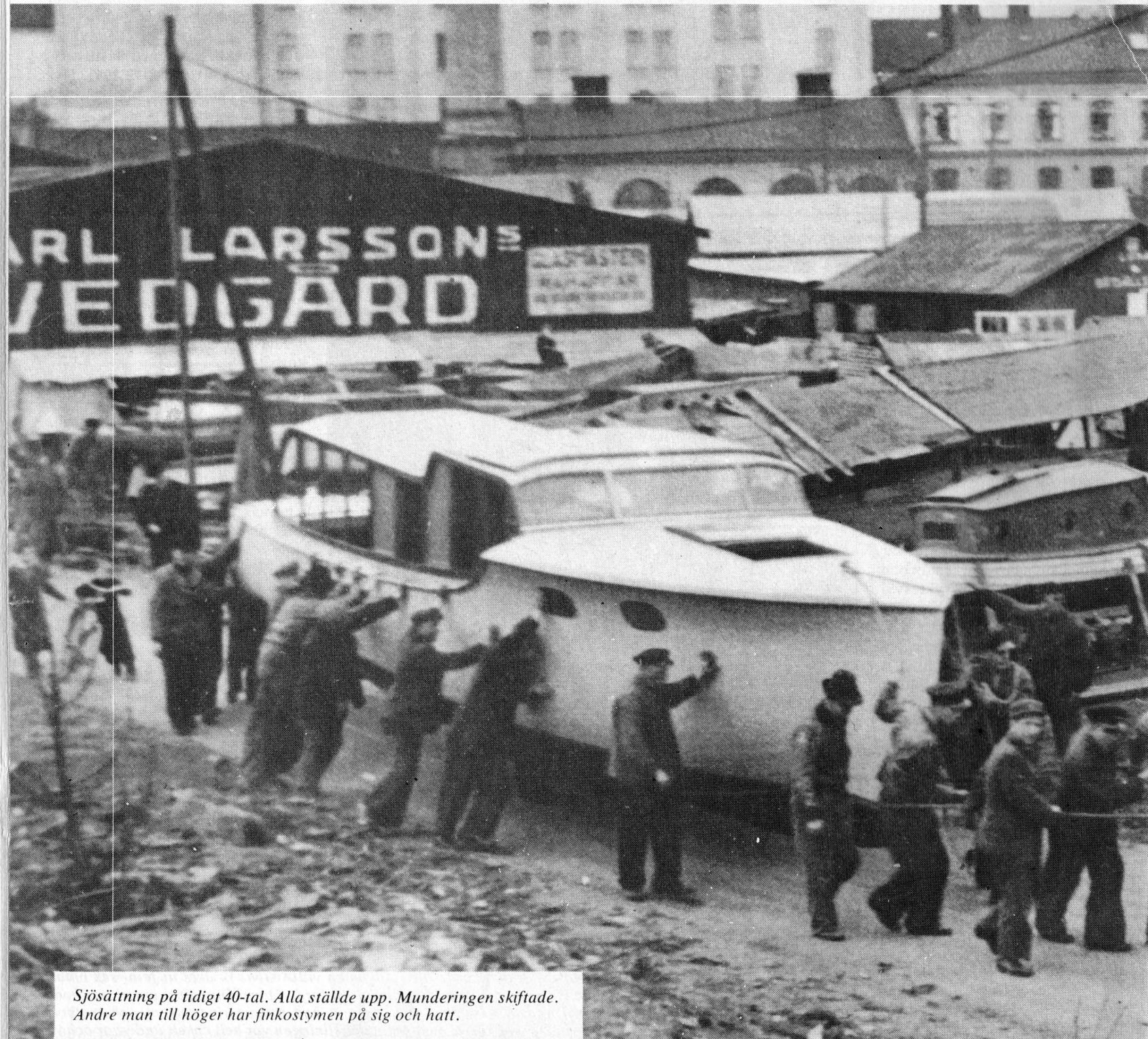
Sedan september 1939 var det förbjudet att framföra privatbilar, motorcyklar och motorbåtar. Trots uppbrottsstämning bland många båtägare, fanns också en vilja att slå vakt om det lilla man hade.

– Medlemmarna var i genomsnitt äldre då, och båtarna var också äldre, säger Kalle. Det var fattigt folk som inte hade något kapital att köpa dyra båtar för.

– Vi jobbade hela tiden mellan upptagning och sjösättning med att byta bord och rusta upp båten så att den skulle flyta nästa sommar.



Tre Petterson-båtar förtöjda i en vik sommaren fredsåret 1945. Man hann inte så långt på helgturerna eftersom man jobbade åtminstone halva lördagen och inte kom ut förrän tidigt på söndagsmorgonen.



Sjösättning på tidigt 40-tal. Alla ställde upp. Munderingen skiftade. Andre man till höger har finkostymen på sig och hatt.

Kamraterna hjälpte till

– Det var dom äldre som hade hunnit spara någon krona som skaffade sig lite större och bättre båtar. Då fick vi yngre överta dom gamla båtarna och det var ju storartat om man kunde ha råd att ha en liten båt. Sommarnöjet var om man fick tag i något som överhuvud taget flöt, säger Tore.

– Många inkallades i beredskapen, och när dom inte hann med att rusta båten hjälpte kamraterna i klubben till. Alla hade samma problem: att få båten i sjön så att den inte låg och torkade sönder. Sedan

fick den ligga vid bryggan för det fanns ju inget bränsle. Några försökte sig på att rigga motorbåtar, men jag tror inte det gick så bra.

– Kamratandan som fanns då varade långt in på femtitalet, tycker Tore. Det var ju ofta någon som var sjuk och inte hann med sin båt, men det var aldrig tal om annat än att han skulle ha hjälp. Det var en hjälpsamhet och anda som man längtar efter, säger Tore.

Arbetsplikten var det inte heller något problem med säger Kalle och Tore. Sammanhållningen var så stor att dom som orkade och kunde dom kom och jobbade i klubben.

Fritidsproblemet avverkades i klubben, och många såg det som ett nöje att tillsammans med kompisar förverkliga det som hade startats.

Tanken på klubbholme

Tanken på en klubbholme eller vik fanns tidigt i klubben. Det fanns en skillnad mot idag som var viktig, och det var att klubbholmen inte låg för långt bort. Dåtidens båtar gick sakta, och några lediga lördagar fanns inte. Det blev att åka ut på lördagseftermiddagen och hem på söndag förmiddag. I stort sett att åka ut och sova över i båten.

– För mig som jobbade i affär där arbetstiden var till sju på kvällen vardag som lördag fanns det inte en chans att komma någonstans även om man gick upp sex på söndagsmorgonen, säger Kalle.

– Den tidens omständigheter gjorde att vi ville ha klubbholmen så nära som möjligt. Den första var en vik vid Brunna Gård i Mälaren. Den andra en klubbvik vid Liljedal – båda på nära gångavstånd. Så småningom väcktes tanken på att köpa en egen klubbholme.

På ett klubbmöte den 9/8 1950 beslutade klubben att beställa en dubbelruffad mahognybåt fortast möjligt av Fredriksson som hade Norrvikens varv på Vätö.

Det skulle bli en lottbåt, och priset var 13.500 kronor med 2 000 kronor i handpenning. Klubben fick låna 1 000 kronor mot bankränta av en medlem. Lotteriet skulle ge ett netto på ca 7 000 kronor.

Norra Bantorget bäst

Syftet med lottbåten var att stärka klubbens ekonomi som inte kunde klaras med enbart medlemsavgifter. Lottbåten kom att kosta 16.500 kronor och ställdes upp på Hornsplan, Medborgarplatsen och på Norra Bantorget våren 1951.

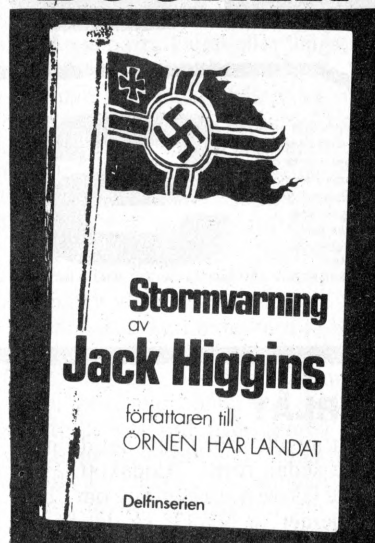
– Det förnämligaste stället att ha lottbåten på var Norra Bantorget, minns Tore.

– Där sålde vi dom flesta lotterna och vinsten som klubben gjorde på lottbåtarna hjälpte till att förverkliga drömmen om en egen klubbholme. Det blev på Västerö söder om Möja.

– Det var mycket bubbel när vi skaffade Västerö, säger Tore. Ungefär 50 procent av medlemmarna sa att den bara var till för en liten klick. De menade att det skulle ta ett helt dygn att åka ut, och att deras båtar inte var sjödugliga för den resan.

– Det låg mycket i det då, men nu är det rena idealet. Med nutidens båtar är man ute på tre–fyra timmar, säger Tore. ■

NYA BÖCKER



Stormvarning

■ Det tyska skonertskeppet DEUTSCHLAND är på väg hem till sitt sönderfallande land med en last av flyktingar. Det är huvudhandlingen i Jack Higgins nya bok Stormvarning (Delfinserien cirka pris 30 kronor). Kring skeppets resa från Brasilien mot Tyskland spinnas en rad sällsamma levnadsöden. Tiden är slutet av 2:a världskriget. I en av parallellberättelserna är den legendariske u-båtskaptenen Gericke på U-235 huvudperson. I en annan en originell avpolleerad amerikansk amiral som bara längtar till det härligt hjältemodiga – blodiga kriget.

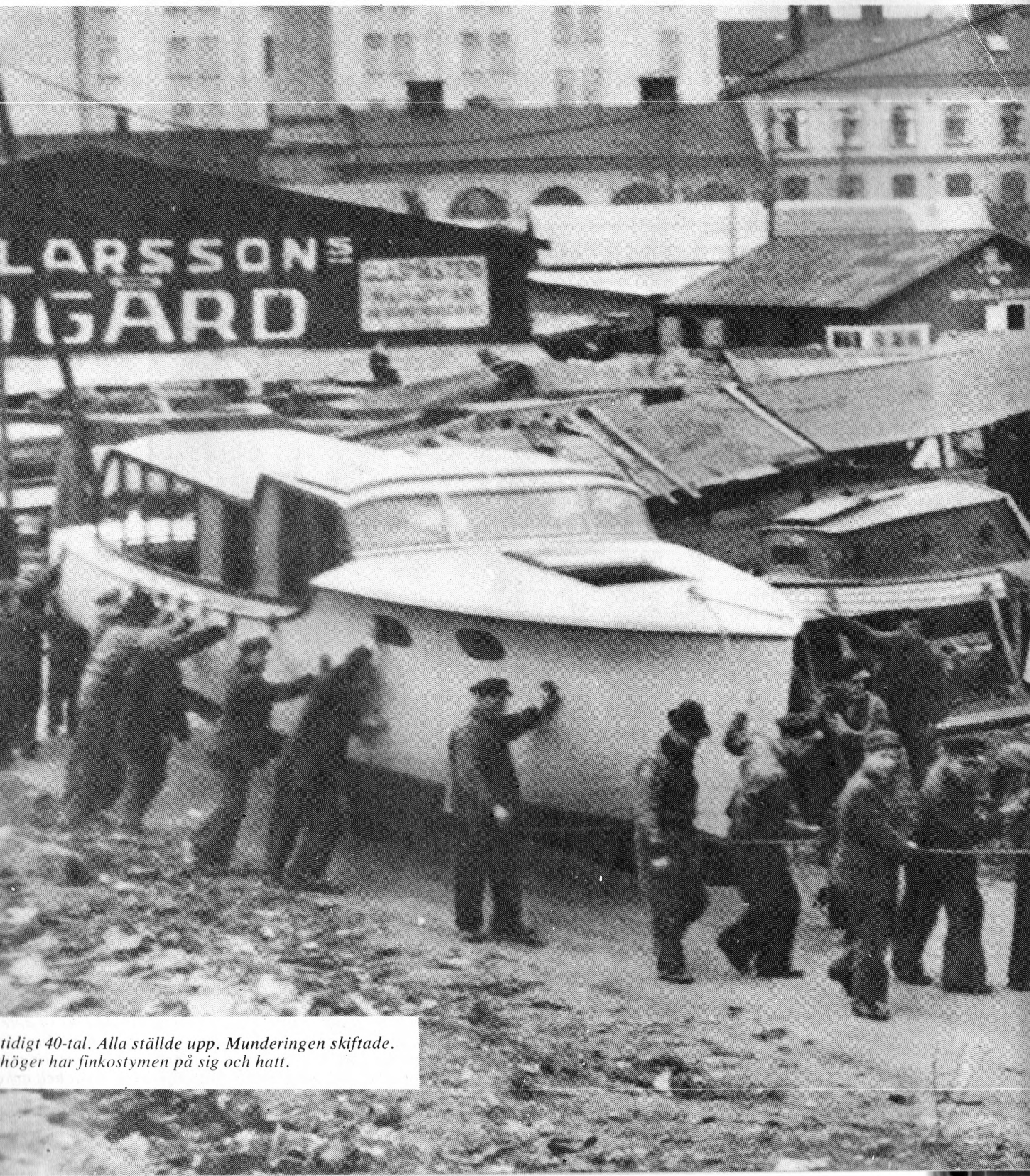
Alla dessa handlingar löper parallellt till slutet av boken. På de sista sidorna knyts handlingen ihop då DEUTSCHLAND råkar in i en orkan vid Hebriderna i Nordatlanten.

Författaren Jack Higgins har tidigare skrivit Örnén har landat som blev en storfilm. Stormvarning är också mer ett filmmanus än en bok. De många sidospåren faller isär, och boken ger ett splittrat intryck – även om spänningen naturligtvis finns där.

En sjöhistoriker kan dessutom reta sig på att terminologin och beskrivningen av det stora segelfartyget inte är helt korrekt. Om det sedan beror på författaren eller översättaren Sam J Lundwall är mindre intressant.

Erling Matz





tidigt 40-tal. Alla ställde upp. Munderingen skiftade.
höger har finkostymen på sig och hatt.

