

## **Lite mer LBS-historia i form av ”blandade bitar”.**

”Bitarna” är inte resultatet av protokollstudier utan innehållet är hämtat ur minnet (som dessvärre blir allt sämre). Inga anspråk görs heller på att innehållet skall vara heltäckade och /eller fullständig.

### **1. Bryggan och bojar.**

På våren 1953 kom vi (familjen Bodin) till Lignas brygga för första gången med vår båt. Min far hade tidigare varit medlem i Heleneborgs Båtklubb och haft båtplats i Pålsundet. Vi hade nu flyttat (till Marmorgatan) och då föll det sig naturligt söka medlemskap i LBS, eftersom den klubben låg närmare den nya bostaden. I dag skulle man kanske inte göra så, men då var geografisk närhet av större intresse. På den tiden bodde de flesta medlemmarna så nära att de kunde promenera ner till båten på några minuter.

Jag var då 10 år, allmänt nyfiken och redan då mycket båtintresserad och har allt sedan dess på nära håll följt och deltagit i klubbens aktiviteter.

Klubbens första brygga, som det talas mycket om i del 2, var ca 60 m lång, 1,5 m bred och inte högre än 0,5 m vid medelvatten och den slingrade sig litet lätt i både höjd- och sidled där den gick fram efter stranden.

Båtarna förtöjdes mellan boj och brygga. I dag är vi vana vid relativt mjuka plastbojar som inte ger några skador om båten kommer i kontakt med bojen. På 50-talet var många av bojarna hemsnickier där flytkroppen var ett plåtfat eller en tråkagge, och en del av dessa bojar saknade helt någon form av skydd. Det kunde bli fula repor på friborden om man kom i kontakt med en sådan boj!

### **2. Bryggan krävde ständiga reparationer – det var dags för något nytt.**

Den gamla Lignakajen hade använts av Murbrukets sandpråmar. De lastades vid sandtag uppe i Mälaren och drogs av bogserbåt till kajen och förtöjdes där. De förhalades sen, en i taget, till stenplinten, där de lossades av kran med skopa. Sanden släpptes ner i en ”tratt” som mynnade ovanför ett transportband, med vars hjälp sanden sedan fördes över vägen in på Murbrukets område.

På 60-talet skrotade Murbruket pråmarna och övergick till sandtransport med motordrivna fartyg. Kajen behövdes då inte längre, eftersom motorfartyget lade till direkt vid stenplinten. Klubben fick då överta den gamla kajen, som nu var i dåligt skick. Däcket revs och pålarna kapades till en höjd som bättre passade för fritidsbåtar. Många av pålarna var bra under vattenytan, men ruttna ovanför. Det ruttna virket avlägsnades och pålen skarvades sedan med hjälp av rör som trädde på som en ”muff” och därefter ställdes en frisk pålstump ner i ”muffen” ovanpå den gamla pålen. Det räckte inte med att bara skarva utan också antal nya pålar slogs ner. Även annat ”underarbete” utfördes, innan bygget så småningom ”kröntes” med ett däck av (på Skansen) tryckimpregnerat virke.

Här hade nu klubben en ny brygga, men den hade inte plats för alla båtar! Hur löste man det problemet? Jo, de som inte fick plats vid den nya bryggan fick ligga vid den pontonbrygga LBK övergivet. Varför flyttade LBK? Vet inte säkert, men de ”hör ju hemma på banken” och hade väl nu fått iordning en hamn där som rymde alla deras båtar, och då var det naturligt att överge pontonen.

Den bryggan hade sitt landfäste i den berghäll som finns i östra delen av det område som nu, genom sandtippning, gjorts till badstrand. Tittar noga ser man ännu några bultar som sticker upp ur hällen. Ovanpå hällen fanns då ett bryggdäck och därifrån stack två pontoner rätt ut i Årstaviken.

Jag låg själv vid den yttre pontonen - inte ytterst, men långt ut - och det var inte så kul alla gånger.

Då var passage möjlig norr om Årsta Holmar och den farleden användes flitigt. Resultatet blev att (en del av) de passerande båtarna strök precis förbi bryggnocken och rev upp sjö. Det gungade (rullade) våldsamt ibland och det var svårt att fendra av tillräckligt. Det var inte heller lämpligt att ha två segelbåtar bredvid varandra eftersom masterna kunde slå i ihop. Så småningom kommer väl den leden att öppnas igen och då kommer vi (och ÅMK) nog att märka av det i form av mera skvalp i hamnen.

### **3. En gemensam hamn med bommar.**

För att få en samlad hamn flyttades pontonerna senare till den ”nya” kajen och placerades där ca 20 m längre västerut än de ligger i dag. När Murbruket så småningom flyttade blev stenplinten ledig och då flyttades pontonerna dit.

Nu var det också dags för bommar i stället för bojar!

Så småningom bestämde sig myndigheterna för att anlägga en skärmbassäng (Dunkersanläggning) för att ta hand om det orenade dagvatten som, vid bräddning, kommer ut genom avloppet som mynnar i strandkanten där bryggan ligger. Då strök större delen av träbryggan med, och det blev pontoner i stället. Hamnen har sedan kompletterats med ytterligare 1 ponton.

I hela hamnen finns nu belysning, elstolpar och vatten. Nära västra grinden har också en liten stuga byggts.

En fin hamn!

Klubbens fäder och mödrar skulle nog inte tro sina ögon, om de kunde få se hur det nu ser ut i närheten av den slip där allt började!

### **4. Slip – kran.**

I början användes slip för sjösättning och upptagning av båtarna. Spelet till slipen drevs av en tändkulemotor som stod i en liten kur bredvid slipen. Det var ett liv och ett kiv när motorn gick och kommandoropen skullade!

Båtarna måste stötts för hand när de skulle från slip till vagn och tvärt om, och det vet vi ju hur det känns att handstötta stora, tunga och höga båtar. I dag är vi vana vid att gå mellan sling (som i spänt stillstånd ger stöttnings) och vagn med stöttor.

För att lyfta båtar använder vi i dag hydrauliska lyftanordningar – i begynnelsen användes så kallade lunor, det var kraftiga ”reglar” av trä. Man ställde en lunbock ganska nära båten, stack in lunan under båtens köl och lade ner lunan på bocken. Sedan hävde sig ett antal välväxta gubbar på lunans fria ände och båten gick till väders.

Det var både riskabelt och tungjobbat med slipen, så när LBK:s stationära elmotordrivna kran blev klar i slutet på 50-talet fick också LBS tillgång till den, och båthanteringen blev då både smidigare och säkrare. (Den kranen revs när gångvägen ut till restaurangen ute på banken ställdes i ordning.)

### **5 Billigare med fotogen.**

Vi tycker nog alla att det i dag blir väldigt dyrt när vi tankar. Det tyckte man också förr i tiden, även om jag tror att bränslepriserna då var lägre.

För att få ”fler sjömil för pengarna” körde därför många på motorfotogen. Jag vill minnas att literpriset för fotogen var ungefär hälften av vad man fick betala för bensin. I den båt vi kom med till Ligna 1953 installerades en 4 - cylindrig Solomotor som startades på bensin och sedan, när rätt arbetstemperatur uppnått, gick man över till fotogen. I den båten fanns en bensintank som rymde 30 l och två fotogentankar på tillsammans 150 l.

På den tiden hade (nästan) alla sjömackar i Stockholmstrakten (och de var många fler än nu) motorfotogen i en pump.

Fanns det nackdelar? Ja, motoreffekten blev lägre och det sotade mer än vid bensindrift. Alla motorer kunde inte heller köras på fotogen, kompressionen fick inte vara för hög.

## **6. Tävlingar.**

I slutet av fjärde delen av LBS:s historia talas det, i samband med färdigställandet av huset på Västerö, om ÅVK-tävlingen. Vad är det?

ÅVK står för Årstaviks – Klubbarna.

Varje år arrangerades en tävling till vilken medlemmar i klubbarna i Årstaviken inbjöds och för vilken arrangörskapet gick runt mellan klubbarna (i Årstaviken). 1966 var det alltså dags för LBS att tillsammans med LBK arrangera tävlingen.

Vad var det för slags tävling?

Någon timme före start fick man ut en banbeskrivning. Det gällde då att med ledning av beskrivningen lägga ut banan i sjökortet och mäta upp den. Man hade i förväg anmält en tävlingsfart (som passade båten) som skulle hållas. Det betyder då att man utgående från sin (kända) starttid kunde räkna ut vid vilket klockslag olika punkter utefter banan skulle passeras. Den tävlande räknade ut passertiden för ett antal ”egna kontroller” (minst 10?) och försökte sedan köra så jämnt som möjligt och se till så att kontrollerna passerades vid rätt tidpunkt. Tävlingledningen hade ett antal ”hemliga kontroller” utefter banan vid vilka man mätte passertiden. Den tävlande ”prickbelastades” sedan med det antal sekunder som skiljde mellan passertid och idealtid. Ofta ingick också andra navigationsmoment i tävlingsuppgiften. En vanlig variant var att man skulle ange beteckningen på en tavla vars position man fått i latitud och longitud. När man kom fram till den angivna positionen fanns där oftast flera tavlor placerade ganska nära varandra. Det gällde då att ha mätt rätt och att kunna hitta den uppmätta positionen ”i verkligheten”. Ofta hade tävlingledningen dessutom lagt flera banor så de tävlande båtarna körde ”lite kors och tvärs” över fjärdarna, allt för att förvirra.

Hur gick det då med arrangemanget 1966?

Tävlingen gick i farvatten som låg längre (öster)ut än vanligt, så de var inte ”utslitna” – det uppskattades av många. Vad jag kan minnas gjorde vi inte heller några tabbar i tävlingledningen (i vilken jag ingick).

Festen på kvällen efter målgången blev också lyckad.

Det gick alltså bra!

## **7. Segelbåtar.**

Den slipvagn som LBS hade kunde inte användas för att hantera segelbåtar och därför fanns det inte heller några segelbåtar i klubben. När jag skaffade min första segelbåt i mitten på 60-talet så vinterförvarade jag den därför på Årsta Holmar. En egensinnig norrman, Sverre Bernsen, drev en varvsrörelse där och han kunde hantera segelbåtar med sin utrustning. Nästa segelbåt, inköpt 1972 (den jag ännu har kvar) vinterförvarades de första 3 åren ute på Hundudden (SXX:s varvsförening därstädes). Men sedan dess har min segelbåt vinterförvarats på Tanto Sjögård.

De första åren fanns ingen mastkran utan ”kranen” - den vi lyfte båtar med - fick stå till tjänst vid av- och påmastning.

Jag tror inte att ÅMK heller hade några segelbåtar innan de kom till Tanto Sjögård, men nu är det annan ordning! Har ni förresten tänkt på att ÅMK står för Årsta Motorbåtsklubb?

30/5 2011

Pelle Bodin