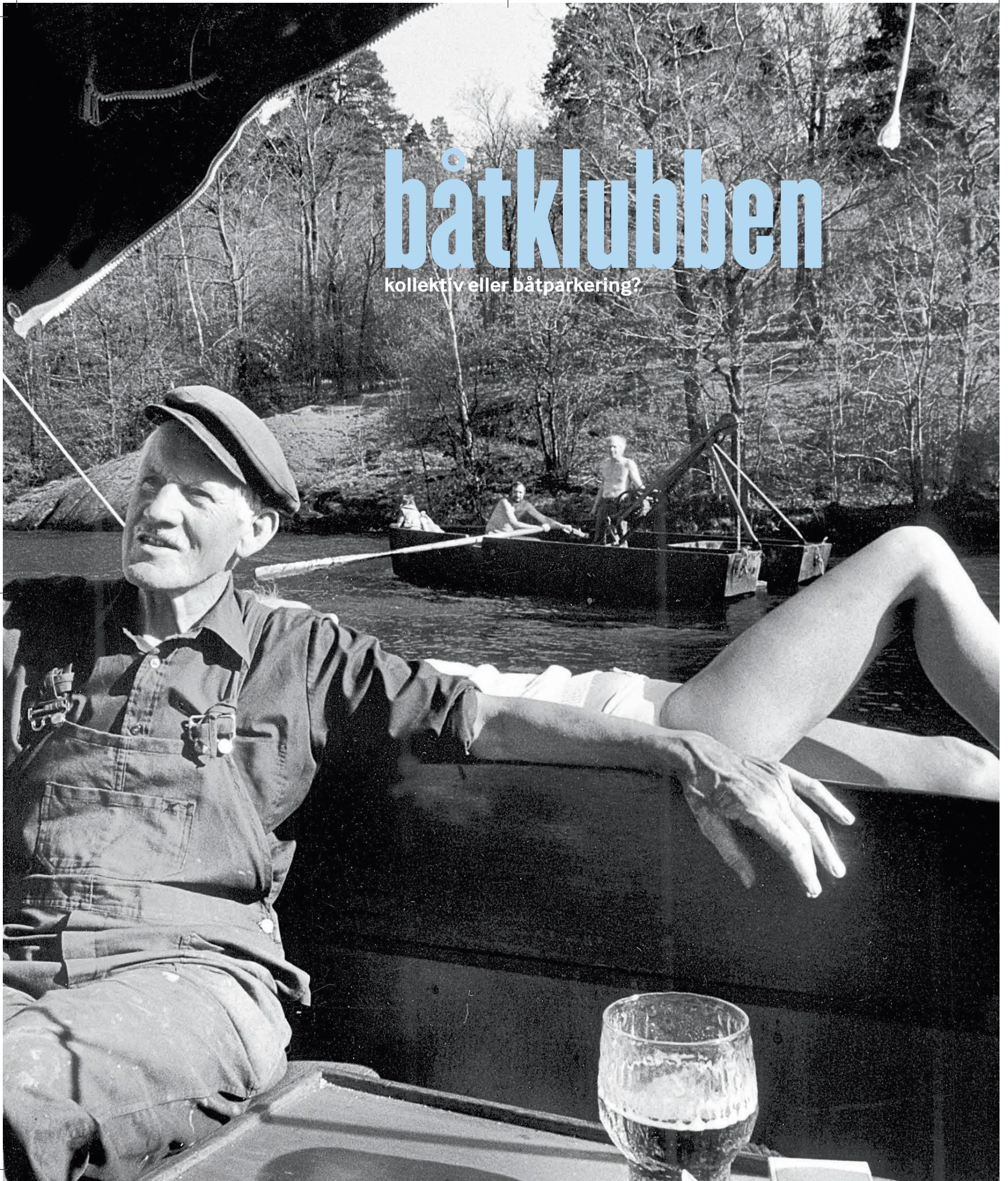


båtklubben

kollektiv eller båtparkering?



Fotografier: Carl Heideken

1984–1985 gjorde Stadsmuseet en dokumentation av Årstadals båt-klubb. Vid ett återbesök våren 2005 är mycket sig likt, men man sjösätter inte längre båtarna för hand utan tar hjälp av en mobilkran. I klubben S:t Erik, däremot, sjösätts båtarna fortfarande med handkraft.

Artikelförfattare: Carl Heideken



E en solig lördagsmorgon i början av sommaren. Utanför grindarna till någon av Stockholms båtklubbar samsas stadsjeepar och lyxbilar med gamla skrothögar, cyklar, barnvagnar och dragkärror. På bryggorna ligger berg av prylar och sängkläder som ska stuvas i båtarna inför sommaren. Det är nya fina kylväskor, nötta skumgummimadrasser, sov-säckar, duntäcken, flytvästar, spinnspön, resväskor, sportbagar, verktygslådor, vindsurfingbrädor, spritkök, gummi-

stövlar, arméjackor, flak med starköl, systempåsar, Ica-kassar, Konsumpåsar, sjökortsrullar, båtsportkort, vattendunkar, bensintankar, segelsäckar och de senaste elektronikfynden från båtmässan i sina kartonger. I högarna kan man avläsa de mest varierande livsstilar. Ekonomiska och sociala skillnader syns lång väg. Det gemensamma båtintresset överskuggar emellertid skillnader i värderingar utanför båtklubben.

I båtklubben blandas pensionerade bryggseglare som inte knutit loss båten

på årtatal med unga ivriga jordenruntseglare, ensamvargar med storfamiljer, politiskt mörkblå medborgare med svartklädda anarkister, unga med gamla, rika med fattiga och skeppare med eller utan skepparmössa, ja listan kan göras hur lång som helst. Egentligen är det obegripligt att så många individualister kan samsas i en så konformistisk miljö som båtklubbens. Men så är det.

Det betyder inte att båtklubben är en enda stor familj eller att den kan ses som ett tvärsnitt av samhället i övrigt. Så är det inte. Fortfarande saknas folk med rötter i andra kulturer än den svenska. Det är svårt att veta om det beror på en avvisande attityd hos klubbarna eller helt enkelt att den speciella båtkultur som det här är fråga om saknas i de flesta andra länder än de skandinaviska. Båtklubben är också ett mansdominerat revir.

Klubben innebär tillgång till en gemenskap, men man är inte tvungen att umgås, utan man bestämmer själv hur mycket eller lite. Det kan räcka med att stanna till på bryggan och byta några ord. Väder och vind är lika för alla och sjölivets umbäranden och glädjeämnen upplevs ganska lika i en liten båt som i en stor. Man möts kring möjligheten att kunna ge sig ut på sjön. Kanske möts man också på klubbholmen. Var och en gör som den vill, samtidigt är klubbhamnen med bryggorna och båtarna en bild av ett kollektiv.

I Stockholmsområdet är just nu 45 456 medlemmar i 267 båtklubbar anslutna till Saltsjön-Mälarens Båtförbund. Det är ungefär en tredjedel av antalet klubbar och medlemmar i hela landet.

En titt bakom stängslet

Båtklubbarna är liksom kolonilotterna inhägnade, men öppna för insyn. Bägge

«Det till synes idylliska klubblivet har dock sina negativa sidor. Bakom en fasad av samförståndsanda och konsensus bubblar små och stora konflikter.»

ingår i stadsbilden. Man kan beundra blomprakt och grönsaksland från andra sidan koloniträdgårdarnas staket, och man kan delta i drömmen och längtan ut på fjärdarna genom stängslen till båt-klubbarna. Bägge påminner om självhushållning och sjötransporter och blir på så vis länkar till historien som vidmakthålls av odlingsentusiaster och fritidsskeppare.

Det till synes idylliska klubblivet har dock sina negativa sidor. Bakom en fasad av samförståndsanda och konsensus bubblar små och stora konflikter. Motsättningar mellan funktionärer och vanliga medlemmar tycks höra till klubb- livet och i de allra flesta fall tolereras de med ett småleende av bägge sidor, men långt ifrån alltid.

Ett ständigt återkommande ämne för konflikter är «arbetsplikten», ett mera realistisk ord för den omhuldade «klubb- andan». Vad det handlar om är det ideella arbete med bryggor, lokaler och annat som är grundbulten i verksamheten och förutsättningen för de relativt låga medlemsavgifterna. Det oskrivna kontraktet om frivilliga arbetsinsatser för allas gemensamma bästa är lätt att glömma bort när det inte längre gäller den egna båten eller bryggplatsen. Många vill bara ha en parkeringsplats för båten och betalar sin «straffavgift» för att slippa arbeta. Då och då bubblar konflikter upp. Det händer att medlemmar känner sig mobbade och förföljda av i deras ögon överdrivet nitiska «klubbpoliser».

Ursprunget till motsättningarna ligger till en del inbyggd i organisationen. Föreningslivet har en pyramidformad

hierarki, med några få valda beslutsfattare i toppen. Makt frestar som bekant och kan missbrukas även om det sker i namn av allas bästa. Samtidigt är det

inte många som har lust att ta på sig det extra arbete det innebär att sitta i styrelsen eller att vara funktionär. Som medlem tolererar man gärna ett visst mått av maktmissbruk för att själv slippa uppdragen.

En annan orsak till motsättningar kan vara en kvarleva av militära traditioner. Båtklubbarna har en viss koppling till idrottsrörelsen genom tidskrif-





Ovan: Årstadal båtklubb, 1985.
Nedan: S:t Eriks båtklubb, 2005.



«Många kvinnor skulle aldrig ge sig in i båtlivet om det inte vore för deras mäns skull. De anpassar sig under mer eller mindre högljudda protester till normer och regler som styrs av båten och dess kapten.»

ter och tävlingsverksamhet. Inom idrottsrörelsen fanns från början många militärer. De första segelsällskapen införde uniformer som liknade marinens med blå kavaj och vita byxor, för att inte tala om skepparmössan med eller utan guldmärke.

De flesta medlemmar i klubbarna är män. Kvinnor och barn är familjemedlemmar. Många kvinnor skulle aldrig ge sig in i båtlivet om det inte vore för deras mäns skull. De anpassar sig under mer eller mindre högljudda protester till normer och regler som styrs av båten och dess kapten. Men det blir allt vanligare att kvinnliga båtägare blir självständiga medlemmar. «Vi har ju haft bil i alla år, varför ska vi inte kunna ha båt också?», frågar sig en av dessa.

Det förekommer numera, även om

det ännu inte är vanligt, att kvinnor även väljs till befattningar som hamnkaptten. Rollen som sekreterare och kassör har länge kunnat innehas av «icke-män». Kvinnor med båt accepteras av gubbarna som antingen tycker att de betar sig som «riktiga karlar» eller att de behöver ett handtag och ett gott råd i sin «kvinnliga» hjälplöshet. Det bjuder de gärna på för då känner de sig ju aldrig riktigt hotade i sina positioner av att fortfarande veta bäst.

Det finns också hänsynsfulla män som säljer båten om kvinnan inte trivs på sjön. Då kan det hända att paret köper varsin motorcykel istället. En mamma utan båt, men med barnvagn ser båtklubben på det här sättet: «När barnen var små gick jag fram och tillbaka längs Årstaviken och tyckte att det

såg så hemtrevligt ut på båtklubbarna. Jag kände hur jag skulle vilja höra till den där gemenskapen. Det såg så skönt ut när dom satt och fikade i solen. Jag skulle velat ha en båt, en träbåt förstås, och drömma om sommaren hela vintern. Man måste drömma för verklighetens sommar är ju så kort. Ibland hör man ju hur dom grälade inne i båthuset. Över huvudet var det spännande med alla ljud som kom ut ur preseningarna. Bankande och slipande och prat. Och vid upptagningen, och sjösättningen också, var det alltid ett gäng som tog befälet och dom var ofta så beskäftiga och domderade och höll på. Och nästan alla klubbar hade ett gäng som jämt var där. Kunde dom hålla i en kaffekopp så var dom på plats.»

Tillbakablick

I ett klimat av växande intresse för sjösport och friluftsliv bildades de fem första båtklubbarna i Stockholm åren före sekelskiftet 1900. En inspirationskälla kan ha varit de många idrottsföreningar som började bli vanliga i Stockholm vid den här tiden. De fem klubbarna var Göta Segelsällskap och Stockholms Segelsällskap 1895, Brunnsvikens och Årstavikens Segelsällskap 1898 samt Vikens Segel Sällskap, senare omdöpt till Vikingarnas SS, 1899. Alla fem är fortfarande verksamma. I början hette det segelsällskap. «Båtklubb» kallades bara roddklubbarna som samtidigt etablerade sig med enkla klubblokaler och bryggor. Först när motorbåtarna blev vanliga en bit in på 1900-talet dyker det upp beteckningar som bk för båtklubb och mbk för motorbåtsklubb. Vissa klubbar höll på sin karaktär av det ena eller det andra medan många blev hemvist för alla sorters båtar, bara de flöt.

På 1920-talet bildades 32 nya klubbar. Införandet av 8-timmarsdagen 1920 gjorde det möjligt att utnyttja båtarna i större utsträckning än tidigare. Den största ökningen av antalet klubbar i Stockholmstrakten ägde rum på 1960-

och 1970-talen, samtidigt som båttillverkningen hade en boom. De här två sakerna hänger ihop med fenomenet «rekordåren». Det gick bra för Sverige och människor investerade i fritid och nöjen. Samhällets stöd till föreningslivet var en politisk självklarhet.

Idag bildas få om ens några båtklubbar. Istället gäller det för klubbarna att försvara sin existens mot exploatering av stränderna för andra ändamål än bryggor och båtar. Delvis kommer hotet också inifrån klubbarna själva. Den sammanhållande länken som återopphetar klubbarna. Idag tycks klubbbandan mest bestå i en klagan över att den saknas. Men trots det är klubbarna populära. En jämn ström ansökningar från båtägare kommer in till de flesta klubbar. Förarintyg eller kusteppurexamen underlättar inträdet. Veldig ofta finns en kärna av några familjer som varit medlemmar i flera generationer.

Inom Stockholms kommun har en konflikt uppstått mellan uppdraget att stödja båtlivet och uppdraget att bygga bostäder. Byggföretagen vill gärna erbjuda bryggplats utanför dörren till sina bostadsrätter och ser gärna båtar på stadens vatten och vid bryggor längs

stränderna, men helst inga vinteruppläggningar. Det går inte ihop, som varje båtklubsmedlem vet. Bryggor och vinterförvaring måste ligga nära varandra, annars dör klubben. Konsulter «damm-suger» stränderna efter lämpliga byggtomter. Då ses vinteruppläggningsplatser som lovligt byte. Exploateringstrycket är stort och sjöutsikten har ett marknadsvärde. Det måste ändå vara befogat att fråga sig hur strandtomterna ska fördelas.

Just nu är den sista byggnadshistoriska länken till Stockholms många småbåtsvarv hotad av byggplaner; skjulen i Gröndal, där många klassiska nöjesbåtar byggts sedan slutet av 1800-talet, försvaras av Träbåtsföreningen Skeppsmyran. I lokalerna renoverar och vårdar entusiaster det kulturarv som brukar kallas den svenska fritidsflottan. Många av de gamla klenoderna hör hemma i båtklubbar runt om i stan.

Båtklubsåret

Årsmöte: Strax efter nyår, någon gång i februari, brukar årsmötet äga rum. Det är val av styrelse och funktionärer, genomgång av räkenskaper och rapporter från Klubbholmen, tävlingskommittén, varvet och klubblokalen.

Vårrustning: När ljudet från slipmaskiner och skrapor blandas med spydiga kommentarer under presenningarna vet man att sjösättningen inte är långt borta.

Sjösättning: Under ett par helger i månadsskiftet april/maj sjösätts båtarna. Närvarokontroll klockan åtta och ve den som ägnar sin egen båt för mycket tid och smiter från att stötta kamraternas. Belöning i form av öl och mackor.

Vårstädning: Uppläggingsplanen ska städas och pallningsvirke stuvas undan. Även klubbhuset brukar få sig en omgång och det hela avslutas inte sällan med varmkorv eller grillfest.

Sommar: Många båtar ligger kvar vid bryggorna under en stor del av sommaren. De finns alltid saker att göra som navigationstävlingar, kappseglingar och träffar på Klubbholmen.

Upptagning: I september/oktober är det dags att torrsätta, det vill säga lyfta upp båtarna på land igen.

Höststädning: När alla båtar är på plats ska bryggor och anläggningar ses över inför vintern.

Pubkvällar: Under vinterhalvåret ordnas sammankomster med föredrag och utbildning.

