

Stockholms Universitet
Historiska institutionen
Kandidatkurs
Höstterminen 2012

Rätten till ett strandnära läge

Båtklubbar och exploateringsintressen i Södertälje i ett historiskt perspektiv



Av Kerstin Ekberg

Kandidatuppsats

Lärare: Mats Hallenberg, grupp C 2 (vt 2009), Peter Ericsson (ht 2012)
Handledare: Eva Eggeby

(Andra upplagan januari 2013)

Andra upplagan

I denna upplaga av uppsatsen har några korrigeringar gjorts genom att stavfel och felskrivningar har rättats. Några rättelser har även gjorts i fotnoter och i käll- och litteraturförteckningen. I övrigt överensstämmer uppsatsen med den som har lämnats in och godkänts vid Stockholms Universitet.

Författaren är tacksam för synpunkter, tips och förslag som kan föras fram per mejl till <kerstin_ekberg@bredband.net>

Södertälje i januari 2013
Kerstin Ekberg

Omslagsbilden föreställer Södertälje Yachtklubbs båthamn nedanför Tändsticksberget vid östra stranden av Södertäljeviken i Mälaren. Båtarna är en blandning av hembyggen och mer eleganta skapelser. Paviljongen uppe till vänster fick klubben i gåva av Svenska Centrifug AB år 1915. Hamnen startade 1910 och lades ner 1918, då den fylldes med sand och grus som grävdes ut när Södertälje Kanal byggdes om. Bildkälla: Göran Gelottes bildarkiv

Innehåll	Sidan
Inledning	4
Syfte	7
Frågeställningar	7
Hypoteser	8
Avgränsningar	8
Tidigare forskning,	10
Stadsplanering och byggande	10
Föreningen som samhällskraft och föreningens styrning	11
Idrotten	12
Metod och urval	14
Källor	15
Historisk bakgrund	17
Segling som nöje och sport	17
Ekonomiskt utrymme	18
Krigsårens avbräck och folkhemmets expansion	19
Statens engagemang i fritidsfrågor	20
Undersökningen	22
1. Södertäljes förhållande till fritidsbåtarna	22
2. Båtklubbarna gör entré	29
3. Var får en båtklubb en hamn?	31
Markägare	32
Hamnplatsens karaktär	34
a. Stadens markreserv	34
b. Intill industri eller kaj	34
c. Övergivna kommunikationsleder	36
d. Sanka, dyiga och smutsiga platser	36
e. Gamla kommunala båthamnar	37
Bestämmelser i kontrakt	38
4. Hur båtklubben får sin plats: Föreningsvägen	40
5. Faktorer som kan påverka en båtklubb negativt	44
Yttre faktorer	44
Industriell utbyggnad, infrastruktur	46
Företagsnedläggning och ny markägare	48
Park, sommarkafé eller båtupplag?	49
Inre faktorer som påverkar klubbhamnen	50
Sammanfattning	52
Bilaga 1. Tabell	56
Källor och litteratur	57

Inledning

Jag vandrar längs Norr Mälarstrand i Stockholm, kommer fram till Rålambshovsparken och svänger av mot badet vid Smedsudden. Snart passerar jag tre klubbhamnar, som ligger tätt ihop under Västerbron. Det är Rålambshovs Båtklubb, Stockholms Kajak Klubb och Stockholms Segelsällskap. Deras staket, klubbhus och bodar skymmer utsikten, men den som lyckas ta sig ut på någon av bryggorna möts av en fantastisk syn. Vattnet, Stadshuset långt bort åt vänster, Riddarholmen i fonden, Söders höjder och det gröna Långholmen lite till höger. Hur har båtklubbarna kunnat skaffa sig plats här i ett av Stockholms allra bästa lägen?

Hemma har en god vän sänt mig en motion som har lämnats in till Stockholms kommunfullmäktige. En politiker vill flytta bort båtklubbarna från Brunnsvikens i norra kanten av Stockholms innerstad. Klubbarna passar inte in i de nya planerna för att utveckla Nationalstadsparken. För skräpigt, och visst är båtliv en överklassport.¹

De här två intrycken, från promenaden som jag har gjort många gånger och den politiska motionen till fullmäktige, satte igång mina funderingar och är upprinnelsen till denna uppsats. Båtklubbar kan finnas på fantastiska platser, men de kan tydligen även köras bort. Många andra vill också vara vid stranden.

Detta handlar om nutiden. Min undersökning handlar om hur klubbarna har fått sina hamnområden och hur de har lyckats, eller inte lyckats, behålla dem.

De första båtklubbarna i vårt land startades för att organisera sällskapsliv, senare även för att tävla, medan båtägarna på egen hand ordnade brygg- och uppläggningsplatser. Till en början var det vanligt att båtar förtöjdes här och var där det fanns plats. När det blev problem med båtplatserna engagerade sig klubben även i detta. Så småningom blev den egna hamnen central för klubbarnas verksamhet. Båtklubbar "var inte förutsättningarna för båtlivet men de underlättade ... Organisering låg i tiden." skriver Carl Heideken.²

I en skrift från Stockholms idrotthistoriska förening framgår hur några klubbar fått och förlorat sina hamnar. Ibland sker det på grund av kostnadshöjningar. Medlemmarna i Brunnsvikens Segelsällskap hyrde till en början bryggplatser av en

¹ Motion om principerna inför detaljplanarbetet av Norra Stationsområdet samt om utvecklingen av den närliggande Bellevueparken, Stockholm 2007-11-20, av Jan Valeskog (s)

² Carl Heideken, *Båten mot sjön, Om båtklubbar i Stockholm*, Stockholm 2006, sid 63, sid 69 och 73.

privatperson vid Albano. När denne ville höja hyrorna förhandlade sig klubben till en egen hamnplats genom Stockholms stad.

Tidigare kommersiella varv har ibland tagits över av en båtklubb, men även områden som lämnats av andra skäl. Så tog Göta Segelsällskap 1913 över Stockholms Ångslups gamla område på Reimersholme för vinterförvaring. Samma klubb tog över Nya Varvet vid Gröndal 1930 och en del av det gamla fängelseområdet på Långholmen på 1980-talet. Tre av andra verksamheter övergivna platser.

Vid stora förändringar, som byggen av broar och hamnar, hade båtklubben ingen möjlighet att behålla sin hamnplats. I Stockholmstrakten tvingades båtklubbar bort när Djurgårdsbron, Liljeholmsbron, Tranebergsbron, Västerbron och bron över Ålkistan byggdes. Brobygge kunde å andra sidan ge en klubb chansen att ta över gammalt material. Stockholms Segelklubb fick ta över pontoner från flottbron när den nya Tranebergsbron var klar 1935. När denna bro åter renoverades fick klubben överta byggpontoner och använda som vågbrytare.

Den expanderande oljehamnen i Värtan tvingade Vikingarna att flytta 1956.

Även stora evenemang, som Stockholmsutställningen 1897 och Olympiska Spelen 1912, tvingade bort båtklubbar. 1896 tvingades KSSS lämna sin hamn på Kastellholmen, när platsen behövdes för Stockholmsutställningen. Samtidigt tvingades Vikingarna flytta från Djurgårdsbron. Föreningen för Kanotidrott och Stockholms Roddförening vid Djurgårdsbron tvingades bort när Djurgårdsbrunnsviken skulle vara olympisk tävlingsarena 1912.

Att båtarna blev större och tyngre kunde också driva fram förändringar då det gällde hamnplatsen. Vikingarna hade fått en ny hamn vid Källhagen och drog upp segelbåtarna för hand inför vintern. När det inte längre var möjligt för att båtarna blev tyngre flyttade klubben år 1906 till Lilla Värtan. Sällskapet Klaraviken bestod av arbetare som började rigga sina roddbåtar och kappsegla. Båtarna blev fler och större och klubben flyttade till Hornsbergsstrand, bytte namn till Stockholms Segelklubb och flyttade ytterligare några hundra meter i Ulvsundasjön.

Ofta hade klubbarna korta kontrakt. Genomgående är dock att myndigheterna hjälpte båtklubbarna till nya platser när de tvingades lämna den gamla.³ Carl Heideken skriver att båtklubben hänger samman med urbaniseringen. I en ordnad stadsbebyggelse, med kajer och promenadvägar måste även båtarnas förtöjning ordnas upp. Därmed kan man säga att båtklubben markerar att det förindustriella

³ Björn Persson, (huvudskribent och redaktör) *Segling i Stockholm, Elva segelklubbar berättar sin historia om tävlings- och fritidsverksamhet på och kring vattnen i Stockholms län*, Solna 2009.

kustsamhället blivit storstad.⁴ Klubbarna började samarbeta och 1962 bildades Stockholms Sjösports Samarbetskommitté, som valde företrädare till ett kommunalt båtråd. Båtklubbarna får därmed anses vara etablerade i samhället.⁵ Men de var inte oomstridda. Framför allt reagerade en del mot skräpigheten. Borgarrådet Thorsten Sundström skrev 1966 till idrottsförvaltningen om fula piratbryggor, taggtråd och snickarglädje längs Årstavikens strand. Det borde bort "i väntan på en slutlig lösning", ansåg Sundström. Idrottsförvaltningen skickade en annan gång brev till båtklubbarna om färgen på presenningar. "Grå, grågröna och transparenta rekommenderas. Orange och gula anses opassande, ..." ⁶

Det är inte självklart att verksamheten med småbåtar ska skötas i föreningsform. I Göteborg fanns Grefab, Göteborgsregionens fritidshamnar AB, ett kommunalt bolag. 1974 tillsattes en båtutredning i Stockholm med syftet att kopiera modellen från Göteborg men huvudstaden gick in för att låta båtklubbar sköta hamnarna.⁷

Jag började min promenad i Stockholm men resten av min uppsats handlar om Södertälje. Här finns samma utbredda båtintresse som i huvudstaden. Här finns vatten, stenstad, hamnar och natur nära inpå varandra. Och här finns industrier ännu kvar, vilket de inte gör i centrala Stockholm i någon större utsträckning. Konkurrenten om stränderna är stark, men inte riktigt lika extrem som i huvudstaden. Därmed kan en undersökning av Södertälje även säga något om förhållandena i hela landet.

Vem har fått tillgång till ett strandnära läge? Vem har körts bort?

⁴ Heideken sid 201.

⁵ Heideken sid 149, 143, 147.

⁶ Heideken sid 145 – 147. Brevet citeras av Thorleif Hellbom i Dagens Nyheter i mitten av 1980-talet. Hellbom skriver om ett tidigare tillfälle då båtägare rekommenderas att täcka sina båtar med presenningar som följer båtens form, så att inte flygpassagerare ska tro att Stockholm har mängder av kåkstäder.

⁷ Heideken sid 143 – 150.

Syfte

Mitt syfte är att undersöka hur båtklubbarna påverkats av yttre faktorer, som ekonomi, miljö, bostadsbyggande mm. För detta kommer jag att undersöka hur sådana faktorer påverkar klubbars möjlighet att finna och behålla en plats för sin småbåtshamn och/eller uppläggningsplats. Detta kan delas upp i följande tre aspekter:

- Jag studerar vilken typ av plats båtklubben kan få tillgång till. Får båtklubben tillgång till den attraktiva stranden eller får den hålla till godo med den strand som ingen annan vill ha, den strand som övergivits eller blivit smutsig?
- Vidare vill jag undersöka om det finns något generellt mönster för hur det har gått till när båtklubbar har lyckats ordna en plats för medlemmarnas båtar. Till det hör att undersöka när en klubb mister sin hamnplats eller riskerar att mista den och hur de olika aktörerna handlar och vad som styr detta.
- Båtverksamhet och småbåtshamnar i vårt land har ofta drivits i föreningsform. Jag vill belysa vilken betydelse föreningsdriften som sådan har haft för möjligheten att få tillgång till en hamn och att behålla eller förlora den.

Frågeställningar

För min undersökning har jag utifrån syftet formulerat följande frågeställningar:

1. Var?

Vilken typ av plats kan båtklubben få tillgång till? Varför är den tillgänglig?

2. Hur?

Hur får båtklubben en hamnplats och hur och varför förlorar man den? Vad händer när andra intressenter gör anspråk på platsen vid stranden? Vilka intressen är starkare än båtklubben? Eller kan båtklubben försvara sin plats och behålla den, trots tryck från andra intressenter? Varför lyckas man i så fall med det?

3. Vad betyder föreningsformen?

Har föreningsformen betydelse för båtklubbens möjlighet och förmåga att handla och lyckas? Hur tar sig detta i så fall uttryck?

Hypoteser

Till mina frågeställningar har jag ställt upp följande hypoteser:

1. Överbliven plats

Min hypotes är att båtklubben får använda en plats som markägaren för tillfället inte behöver. Området kan också vara reservmark för framtida utbyggnad.

Detta innebär även att platsen för båthamnen, som från början i stort sett varit värdelös, åter kan få ett värde. Det kan bero på samhällsutvecklingen, t ex att staden växer, samhällets åtgärder, t ex rening av en smutsig plats eller inrättandet av ett naturreservat, men även på sådant som båtklubben har gjort. Då kan platsen åter bli attraktiv för andra och båtklubben få svårt att behålla den.

2. Samhällets och företags utbyggnad

Min andra hypotes är att båtklubben normalt inte kan stå emot starka ekonomiska och tekniska intressen, som t ex samhällets eller företags utbyggnad, framdragandet av nya kommunikationsleder, nya stora bostadsområden och liknande. Redan planer på sådana förändringar kan tvinga bort en klubb, liksom byte av markägare.

3. Föreningsformen

Min tredje hypotes är att klubben ändå inte är hjälplös inför samhällsutvecklingen och att föreningsformen spelar roll för hur båtklubben lyckas. Den organisationsförmåga och de samlade kontakter som kan utvecklas i en förening spelar roll för hur man lyckas skaffa och behålla en hamn, utvidga hamnen och skaffa material. Den egna hamnen spelar i sin tur roll för att föreningen ska utvecklas. Det är alltså en ömsesidig påverkan.

Avgränsningar

För att arbetet inte ska bli för omfattande har jag gjort dessa avgränsningar:

Geografiskt: Jag begränsar mig geografiskt till klubbar som finns och har funnits inom nuvarande Södertälje kommun. Södertälje är en medelstor kommun, med ett livaktigt båtliv. Här finns både central stadsbebyggelse och mer lantliga områden och

på båda typerna av platser har det funnits båtklubbar. Vårt lands ekonomiska utveckling, med industrialisering och urbanisering, avspeglas i Södertälje.

Huvudman: Undersökningen gäller föreningsdriven verksamhet med båtar. Den gäller inte kommunala eller privata småbåtshamnar. I grundmaterialet ingår dels traditionella båtklubbar, dels en fiskeklubb som har en fast båthamn. Kommunens småbåtspolitik ingår dock i undersökningen eftersom den påverkar båtklubbarna.

Typ av hamn: Jag begränsar mig till hemmahamnen med sommarbryggor och vinteruppläggning. Däremot undersöker jag inte klubbholmar som är utflyktsmål. Orsaken till denna begränsning är att den fasta hamnen är central för klubbens verksamhet.

Typ av båt: Undersökningen gäller fritidsbåtar, inte fiskebåtar, uthyrningsbåtar eller andra båtar som används i yrkesverksamhet.

Tidsperiod: Jag börjar undersökningen när den första båtklubben startar i Södertälje år 1900 och sträcker mig fram till nutid.

Tidigare forskning

I detta avsnitt redovisar jag tidigare forskning kring det specifika ämnet båthamnar och stadsplanering. Även forskning kring föreningsliv, idrott och båtlivets framväxt är relevanta för undersökningen.

Stadsplanering och byggande

Båtklubbarna växte fram samtidigt som industrierna och dessa tog platser i anspråk. Jan Jörnmark betonar att den ekonomiska drivkraften är stark. Det som stod i vägen för expanderande industrier fick flytta på sig. Industrienra lämnade också platser efter sig. det är dem Jörnmark har dokumenterat.⁸

När industrin lämnar en plats är marken ofta förorenad. Att rensa upp och sanera är dyrt. Det krävs en hård exploatering. Rasmus Waern skriver: "Att så många bostäder byggts vid vatten under senare år beror på att den förorenade mark industrisamhället lämnar efter sig måste tas om hand. Att återskapa naturen betalar sig inte."⁹ Enligt Waerns analys driver de boendes betalningsförmåga och betalningsvilja utvecklingen.

Eva Eriksson analyserar övergången från industrimark till bostadsmark från ett historiskt Stockholmsperspektiv och har myntat uttrycket "huggsexa om den attraktiva stranden". Eriksson analyserar platser som blir allt mer attraktiva, alltså inte övergivna som i Jan Jörnmarks studier. Eva Eriksson och Björn Hallerdt visar hur industrin, styrd av transportbehovet, från 1840-talet bredde ut sig längs Stockholms stränder. När markpriset ökade fick industrin ge vika för bostäder. "Skräpiga och förorenade industristränder blev kajbelagda och ordnade stadsfronter".¹⁰ Eva Eriksson beskriver i detalj Rålambshov, där de tre klubbarna i min inledning fick sina hamnar:

"Gamla fotografier visar en blandad röra av skjul, tillfälliga bryggor och pontoner, vattensjuk mark och diverse bråte. Upplag av bräder och grus väntade på avtransport till destinationer längre in i Mälaren. Ute på fjärden låg flottningstimmer. Stranden var en arbetsyta för olika verksamheter. Rålambhovsparken strax intill var en dyig strandäng."¹¹
Platsen var inte på långa vägar lika attraktiv som i dag.

⁸ Jan Jörnmark, *Övergivna platser*, Lund 2008.

⁹ Rasmus Waern, "Ritat vid vatten" i Eva Eriksson (red), *Stockholms stränder. Från industri till bostäder*, Stockholm 2003, sid 102.

¹⁰ Eva Eriksson "Framtidsvisioner eller huggsexa" och "Från industri till bostäder. Strändernas omvandling från 1800-talets slut till 1950" samt Björn Hallerdt "Arbetsplatser vid Stockholms stränder. Ett historiskt perspektiv" båda i Eriksson.

¹¹ Eriksson sid 86.

Alla de här författarna betonar de ekonomiska drivkrafternas roll för hur marken används. Eva Eriksson nämner även estetiska bevekelsegrunder och ägarformens betydelse. Carl Heideken och de olika författarna till Segling i Stockholm har visat hur klubbarna ändå fick plats, oftast i utkanten och ofta tillfälligt. När platserna behövdes till annat fick båtklubbarna flytta på sig.

Föreningen som samhällskraft och föreningens styrning

Typiskt för båtklubben i vårt land är att medlemmen själv arbetar, både med sin egen båt och för klubbens gemensamma behov. Klubben verkar också i samspel med samhället omkring.

I det fördemokratiska Sverige var fria föreningar inte tillåtna. Men under 1800-talets lopp blev det möjligt att bilda organisationer utanför statens och kyrkans kontroll. Torkel Jansson har undersökt 1800-talets svenska föreningsliv och sätter in landets första segelsällskap i en lång rad av olika typer av sällskap som bildades vid samma tid. 1800-talets sällskap var auktoritärt styrda. Ofta var stadgarna godkända av regeringen. Många sökte kungligt beskydd, som Svenska Segelsällskapet, bildat 1830, som 1878 blev Kungliga KSSS.¹² Längre fram på 1800-talet bildades organisationer som ville ändra samhället, som arbetarföreningar, sjukkassor och kooperativa föreningar.¹³ Det är i denna nya föreningstradition som båtklubbarna kommer att växa fram.

Den amerikanske sociologen Robert Putnam har undersökt vad föreningar betyder för hur ett samhälle fungerar.¹⁴ Han utgår från Italien, där landets 20 regioner år 1970 fick mer beslutsrätt och mer pengar. När han utvärderade denna reform fann Putnam stora skillnader. Mest utslagsgivande visade sig föreningstätheten vara. I regioner med många föreningar fungerade även samhället bättre. Det krävdes inte att det var politiska föreningar. Även en sångkör eller en fågelskådarklubb kan lära deltagarna att samarbeta, formulera sina mål, föra fram dem och ta på sig ansvar. När folk tillhörde flera olika föreningar ökade medborgarandan. Och ju starkare medborgaranda i en region desto effektivare styrdes den, fann Putnam. Putnam frågade sig hur medborgarandan uppkom och hittade ett arv ända från medeltiden. Detta sociala arv levde kvar på 1800-talet under

¹² Torkel Jansson, *Adertonhundralets associationer. Forskning och problem kring ett sprängfyllt tomrum eller sammanslutningar och föreningsformer mellan två samhällsformationer c:a 1800 – 1870*, Uppsala 1985. sid 234. Sådana sällskap var Sveriges Allmänna Konstförening, Svenska Litteraturföreningen, Svenska Trädgårdsföreningen, Svenska Jägarföreningen, Industriföreningen, Sällskapet för inhemsk silkesodling, Stockholms måttlighetssällskap och Patriotiska Föreningen för Sveriges hästkultur.

¹³ Jansson, sid 12-15, 18-19, 173, 227-229, 226, 234, 240, 244.

¹⁴ Robert Putnam, *Den fungerande demokratin. Medborgarandans rötter i Italien*, Stockholm 2000.

Italiens politiska enande och industrialiseringen och på 1900-talet med två världskrig, fascismen, demokratin, och EU. Avgörande utvecklingsfaktor är enligt Putnam föreningsengagemanget, som leder till demokratisk och ekonomisk utveckling.¹⁵

Nina Blomberg anser att människor blir engagerade i samhället genom praktiskt arbete och beslutsfattande i en konkret verksamhet. Blomberg anser att sådan deltagardemokrati ger deltagaren "kunskap och förståelse även för den större politiska beslutsprocessen. Om många människor får göra flera sådana erfarenheter tror jag att vi satt igång en positiv demokratisk spiral."

Blombergs exempel handlar om deltagardemokrati på daghem. Effekten med ökat engagemanget och den demokratiska spiralen kan även gälla annan brukarstyrd verksamhet där medlemmar arbetar praktiskt och beslutar gemensamt, som en båtklubb.¹⁶

Folkrörelserna har med tiden inlemmats i samhällsapparaten och tagit på sig samhällsuppgifter. Mikael Löfgren anser att deras frihet därmed minskas liksom medlemmarnas möjligheter att styra.¹⁷ Detta resonemang pekar fram mot förhållandet mellan kommunen och båtklubben när båtklubbarna närmast blev underentreprenörer åt kommunen.

Hur kan ett samarbete komma igång och fungera? Enligt den amerikanska ekonomen Eleanor Ostrom krävs att befogenheterna definieras, att alla berörda är med och fastställer reglerna och att alla är informerade och kan diskutera med varandra. Den som bryter mot reglerna ska drabbas av sanktioner som är graderade och det behövs enkla regler kring hur konflikter ska lösas.¹⁸

Idrotten

Man seglade ikapp innan det fanns organiserade kappseglingar. Man sprang ikapp innan det fanns löparbanor. Enligt Leif Yttergren kom organiserad tävlingsidrott till Sverige från utlandet, framför allt från England, vid mitten av 1800-talet.

Idrottsrörelsen ingick i den allmänna organiseringsvåg under 1800-talet som Torkel Jansson beskrivit. I de tidiga idrottsföreningarna utövade man idrott för nöje, hälsa

¹⁵ Putnam sid 16 – 17, 109, 111, 121, 131, 133-134, 141, 147, 166, 167, 169, 172-173, 182-184, 190-191.

¹⁶ Nina Blomberg: "Övning ger färdighet" sid 60 ff och sid 174, i Håkan A Bengtsson (red), *I rörelse, en bok om folkrörelserna och demokratin*, Stockholm 2006.

¹⁷ Mikael Löfgren: "Har folkrörelserna någon social utopi?" i Bengtsson, sid 206, 214, 215.

¹⁸ Putnam refererar till Ostrom i Putnam sid 200.

och avkoppling, inte för att tävla. Idrotten var en del i en ny livsstil, skriver Leif Yttergren.¹⁹

Robert Putnam fann att föreningar var en viktig förutsättning för ekonomisk utveckling och en fungerande demokrati. Blom/Lindroth och Yttergren finner att föreningen är nödvändig för lekens utveckling till tävlingsidrott. Så småningom blir medlemskap i en förening ett villkor för att kunna delta i tävlingar. I båda fallen spelar föreningsformen en roll för att uppnå det mål som eftersträvas.²⁰

Idrottsrörelsen startade uppifrån, ofta för att överheten ville att människor skulle leva sunt. Därmed skiljer den sig från de stora demokratiska folkrörelserna, som dominerades av samhällets lägre skikt och som ville förändra samhället. På 1880-talet slog idrotten igenom i vårt land och under 1890-talet skedde en kraftig tillväxt. Det hängde samman med inflyttningen till städerna och en växande fritid.²¹ På 1890-talet började även arbetare starta egna idrottsföreningar. Arbetarna anslöt sig däremot inte så ofta till de gamla, överklassdominerade föreningarna.²²

Den franske sociologen Pierre Bourdieu har undersökt valet av idrott efter samhällsklass. Arbetare väljer enligt honom ofta sporter som är kroppsliga och som kan orsaka smärta, t ex boxning, brottning och tyngdlyftning. Medel- och överklassen väljer sporter som är nöjsamma och som inte innebär fysisk kontakt mellan utövarna, och de väljer hellre teknik- än kraftsporter.²³ Yttergren kopplar, inspirerad av Bourdieu, olika sporter i vårt land till de tre sociala skikten. Segling är den enda idrott som Yttergren har funnit i alla sociala skikt i sitt material.

Att vara med i en idrottsförening var enligt Lars-Magnus Engström ett sätt att befästa tillhörighet till en social gemenskap eller att investera i socialt kapital.²⁴ Även Torkel Jansson, Robert Putnam och Leif Yttergren finner att engagemanget i en förening är en investering i socialt kapital. Och Putnam trycker på att det sociala kapitalet är produktivt. Det pekar fram mot medlemmens engagemang och frivilliga arbete i båtklubben.

¹⁹ Se t ex Leif Yttergren, *Täflan är lifvet. Idrottens organisering och sportifiering 1860 – 1898*. Stockholm 1996. I Yttergrens material finns 168 idrottsföreningar. Fjorton av dem var segelklubbar.

²⁰ K Arne Blom, Jan Lindroth, *Idrottens historia*, Stockholm 1995, sid 132.

²¹ Yttergren sid 57, 9.

²² Yttergren, sid 59, 66, 78, 89 och 206-207. Jansson, sid 248. Exempel på arbetsplatsklubbar är Bergsunds Segel och roddklubb (1891) som hade en nära anknytning till Bergsunds mekaniska verkstad, enligt Yttergren. Hammarby Roddförening, senare Hammarby IF, stod nära Barnängens Fabriker.

²³ Yttergren sid 95.

²⁴ Yttergren sid 205-206. Yttergren hänvisar till Engströms forskning.

Metod och urval

I vårt land har vi en långtgående föreningsfrihet. Föreningar kan bildas fritt och behöver inte registreras. Det innebär att det inte heller finns några heltäckande register över föreningar. För forskaren skapar detta problem. Det kan vara svårt att hitta de föreningar som har funnits och källmaterialet finns inte samlat. Det är förklaringen till att jag inte har kunnat hitta enhetliga uppgifter om samtliga båtklubbar och hamnar. I stället har jag fått hämta uppgifter från flera olika håll.

Min undersökning gäller alla båtklubbar som har funnits inom nuvarande Södertälje kommuns gränser under 1900-talet.²⁵ Undersökningen bygger på ett totalurval, men är inte en statistisk undersökning. I stället är den kvalitativ när jag studerar hur båtklubbarna har fått och förlorat sina hamnar.

För att identifiera klubbar och hamnar har jag sökt i handböcker och register över båtklubbar samt bland arkivbildare i Föreningsarkivet Södertälje-Nykvarn. Jag har även besökt hamnplatser för att där söka uppgifter om båtklubbar. Med uppgifter om dagens klubbar har jag sökt mig bakåt. Jag är fortfarande inte säker på att jag har hittat alla båtklubbar och hamnar, särskilt inte alla nedlagda och alla mindre bryggföreningar i insjöar och vid stugområden. Jag tror dock inte att detta påverkar resultatet av min undersökning.

Jag har samlat in uppgifter om 23 båtklubbar. Av dem är fyra nedlagda. En av dessa har haft tre olika namn.

27 olika hamnplatser ingår i undersökningen. Av dessa är sju hamnar nedlagda. De klubbar som har tvingats flytta eller hotats av flytt har jag studerat närmare. Bland dem finns både hamnar som ligger centralt i tätorten och mer lantligt belägna.

Fyra klubbar inom kanot-, rodd- och vindsurfingsporterna har sina båthus på land. De är översiktligt redovisade men är inte inräknade bland de 23 ovan.

Presentationen av resultaten är tematisk. Dessutom presenteras alla klubbar och hamnar i tabellform.

²⁵ Södertälje hette Södertälje stad till och med 1970 och Södertälje kommun från 1971. Kommunstyrelsen i städer hette tidigare drätselkammaren. Jag har använt den benämning som gällde vid den tid jag skriver om.

Källor

Källor om klubbarna:

- Klubbarnas eget skriftliga material som protokoll, verksamhetsberättelser, korrespondens, arrendekontrakt och skrivna historiker. Jag har inte gått igenom alla klubbars arkiv utan har gjort ett urval. Det har styrts av arkivets tillgänglighet, tidsåtgång och hur central jag har bedömt att klubben är för undersökningen. De klubbar som har haft problem med sin hamnplats har jag studerat närmare.
- Klubbarnas hemsidor på internet. Här finns ibland en kort historik.
- Muntliga uppgifter från äldre klubbrepresentanter samt styrelseaktiva.
- Protokoll från De Ideella Föreningarnas Representantskap, senare Föreningsrådet. Här fanns en båtsektion där båtclubbarna utbytte erfarenheter i arrende frågor.
- Båtorganisationernas årskalendrar och hemsidor på internet. Det gäller Saltsjön-Mälarens Båtförbund, Sörmlandsbygdens Båtförbund och Svenska Seglarförbundet.

Nordiska Museet skickade år 1950 ut en enkät till ett hundratal båtclubbar i Stockholmstrakten. Frågorna handlade bland annat om klubbens hamnplatser. Björn Hallerdt, då amanuens på museet, ansvarade för undersökningen och minns nu när jag talar med honom att svarsfrekvensen var så gott som hundra procentig. Svaren redovisades i en föreläsning, däremot inte i någon skrift. Tyvärr har jag inte lyckats återfinna grundmaterialet.²⁶

Källor om staden/kommunen:

Huvudkällor är hamnstyrelsens och fritidsstyrelsens/nämndens protokoll och bilagor, arrendekontrakt, hamnordning, prislistor för båtplatser, utredningar om och inventeringar av båtplatser samt planförslag. Hamnstyrelsens protokoll före år 1919 har dock inte återfunnits. Protokoll och bilagor från några andra nämnder finns också med i mitt underlag. Materialet är mycket omfattande och jag har valt ut de år då förändringar skett, t ex då hamnar upplåtits eller sagts upp.

Skriftväxling mellan kommunala instanser och båtclubbar har jag hittat både i båtclubbarnas och i stadens arkiv.

Nu gällande arrendekontrakt finns hos ansvarig tjänsteman i Södertälje Stadshus, där jag har läst dem. De gav i många fall även upplysningar om tidigare kontrakt och andra upplysningar kring hamnarna.

²⁶ Frågeformulär ”Skärgårdsundersökning 24 mars 1950” i Östertälje Båtclubbs arkiv, Föreläsningsprogram, Nordiska Museet våren 1950, i Nordiska Museets arkiv, samtal och mejlkorrespondens med Björn Hallerdt, mejlkorrespondens med Tomas Fermelin, Nordiska Museet.

För att studera hamnars och bryggors placering, vattendjup och annan verksamhet på platsen, t ex tidigare hamnar och lastageplatser eller konkurrerande bebyggelse, har jag även använt kartor och sjökort.

Lokalhistoriskt tryck har jag i viss utsträckning använt för att identifiera båtklubbar, studera deras aktiviteter samt få uppgifter kring stadens och det tidiga föreningslivets utveckling.

Källorna är alltså mångskiftande. Uppgifter från olika källor har jag jämfört och gjort en källkritisk bedömning.

Problem med källorna

Arrendekontrakt har jag bedömt som centrala för min undersökning, men gamla kontrakt har jag inte hittat samlade på ett enhetligt sätt. Några finns som bilagor till kommunala protokoll, några finns i klubbarnas arkiv.

Flera klubbar i undersökningen låg när de startade i andra kommuner, som senare har gått samman med Södertälje. Jag har av tidsskäl inte studerat dessa äldre kommuners arkiv, varför materialet kring dessa klubbar är mindre fullständigt.

Ett problem när en förening skriver sin egen historia är att man kan ha en tendens att övervärdera sina insatser. Men jag bedömer att uppgifter om antal medlemmar, båtar, bryggor och arrendekontrakt är tillförlitliga.

Ett problem med muntliga källor är att intervjupersonen kan minnas fel eller inte vilja berätta. För att begränsa denna felkälla har jag strävat efter att för varje klubb var för sig intervjua minst två personer eller kombinerat en intervju med skriftligt källmaterial.

Även de kommunala protokollen kan vara vilseledande, trots den sakliga framtoningen. Det som beslutas blir till exempel inte alltid genomfört och det som blir avslaget kan ändå bli genomfört. Jag har därför läst och tolkat även de kommunala protokollen med en viss försiktighet.

Historisk bakgrund

Segling som nöje och sport

Naturen ger goda förutsättningar för båtliv i Sverige. Här förekommer sällan extremt väder och tidvattnet är obetydligt. Här finns stora skyddade skärgårdar och sjöar, vilket gör att det går att segla tryggt i små och billiga båtar.

I vårt land har det funnits båtar långt tillbaka i tiden. Många har arbetat med anknytning till sjön, som fiskare, jägare, båtsmän och med transporter. När båtlivet som fritidsnöje och sport började formas fanns redan många människor med kunskaper om och vana vid båtar och båtbyggande. En karta över tomter och tomtägare i Södertälje från år 1700 anger till exempel att "Erland Båtbyggare" då ägde av en av stadens 213 tomter.²⁷

Segling som sport växte fram ur arbetslivet. Åke Janhem berättar om barken Odd som seglade tungt lastad med kol från South Shields i England till Oaxen söder om Södertälje på då rekordsnabba sju dygn. Även vid kortare transporter seglade man ikapp, för lusten till själva tävlandet och för att det kunde vara ekonomiskt intressant att komma först till torget där ved, fisk och andra varor skulle säljas.

Den första kända organisationen i vårt land med segling som huvudverksamhet var Svenska Segelsällskapet, bildat 1830. Sällskapet sysslade med sociala aktiviteter och nöjessegling. Efter drygt 20 år började man kappsegla.

Kappseglingarna spred sig och för att delta skulle man vara medlem i ett segelsällskap. Därmed fanns en drivkraft att bilda sådana. 1858 bildades Härnösands Segelsällskap, 1860 Segel Sällskapet i Göteborg och sedan en rad sällskap längs Ostkusten och i Mälaren.²⁸ I slutet av 1800-talet var Sverige en av världens främsta seglarnationer, både sett till omfattningen av sporten och till resultaten.

Till en början fanns bara bruksbåtar tillgängliga, men vid slutet av 1800-talet startades småbåtsvarv som inriktade sig på lustbåtar.²⁹ Att bygga själv var dock länge vägen för många att förverkliga drömmen om en egen båt. När seglingen övergick från vardagstävling till organiserad sport blev den dyr att utöva.

²⁷ Göran Gelotte, *Stadsplaner och bebyggelsestyper i Södertälje intill år 1910*, Södertälje 1980, sid 24-25.

²⁸ Åke Janhem, *Landsort – Blå Jungfrun*, Stockholm 1955, sid 69-70. Sonja Herlin, *Blå Horisont, Svensk långfärdssegling – en krönika i ord och bild*, Stockholm 1983. Niclas Skärlund, "Segling före 1905" i Carina Hildebrand, Susanna Höijer (red), *100 år under segel. Svensk segling 1905 – 2005, Stockholm 2004*, sid 19. Yttergren, sid 39 - 40. Hans Wahrolén, *Kryssare och kappseglare*, Stockholm 1980, sid 11, 19.

²⁹ Wahrolén sid 20 och 50.

Bruksbåtar och tävlingsbåtar blev allt mer olika, skriver Leif Yttergren.³⁰ Självbyggda båtar dominerade dock i flera sällskap.

Segelsällskapen var många gånger, men inte alltid, groggsällskap för stadens bättre bemedlade. På flera håll, som i Norrköping och Karlstad bildade nykterhetsvänner segelsällskap, som mer präglades av arbetare. Uttalade arbetarsegelklubbar bildades också, som Fram i Göteborg och Aros i Västerås³¹. Även inom seglingen bildade alltså arbetarna egna föreningar, precis så som Leif Yttergren beskriver det.

1903 bildades Riksidrottsförbundet utan att segelsporten var med. Majoriteten av idrottsrörelsen valde då en demokratisk folkrörelsemodell för sin organisation. Inom segelsporten behöll man den auktoritära ledningen, med stark betoning på den kungliga anknytningen. Våren 1905 bildades Svenska Seglarförbundet. För att få ansluta sig skulle en klubb ha minst 50 ledamöter som betalade minst tre kronor i årsavgift eller 50 kronor som ständig ledamot. Fattiga småklubbar släpptes inte in.³² Först år 1960 gick Svenska Seglarförbundet in i Riksidrottsförbundet.³³

Parallellt med tävlandet fanns ett frisksportardrag i seglingen. En pionjär var Carl Smith, som intresserade sig för små båtar, primitiv segling och långfärder. I *Tidning för Idrott* publicerade Smith många ritningar, varav åtskilliga passade för självbygge. Delar av den organiserade båtsporten började också arbeta för billigare båtar.³⁴ Skärgårdskryssaren i början av 1900-talet, Stjärnbåten 1913, Mälarbåtarna på 1920-talet och Folkbåten på 1940-talet är exempel på detta. Med plastbåtarna från 1960-talet kom mängder av prisvärda och bovänliga familjebåtar.

Ekonomiskt utrymme

Fritidsbåten hör inte till livets nödtröft. En förutsättning för båtliv är att det finns ett ekonomiskt utrymme utöver det nödvändiga. När Södertälje Segel Sällskap bildades år 1900 var staden en del av det svenska ekonomiska undret. De första industrierna i Södertälje hade startat på 1860- och 70-talen och på 1890-talet blev verkstäderna

³⁰ Yttergren sid 39.

³¹ Bo Stenström, Ulf Engblom, *Ett segelsällskaps historia, SS Aros 100 år*, Västerås 2006, sid 9. Sällskapet var en utbrytning ur Westerås Segelsällskap.

³² Brev från Svenska Seglarförbundet till Södertälje Båtklubb 16 mars 1922. SBK:s arkiv. Observera att Seglarförbundet använder begreppet "ledamot", inte "medlem".

³³ Niclas Skärlund, "Segling före 1905" i Hildebrand - Höijer, sid 13, 27 ff, Wahrolén sid 104, Blom/Lindroth sid 198.

³⁴ Herlin sid 26, 30, 31, 39, 42 och 53. 1898 ombildas tidningen under namnet *Ny Tidning för Idrott*.

stadens viktigaste näring och många människor flyttade in.³⁵ Jordbrukets behov av moderna redskap och järnvägsbyggandet drev den ekonomiska utvecklingen i Södertälje och i hela landet.³⁶ Från slutet av 1800-talet till andra världskriget var Sverige det land i världen vars ekonomi växte allra snabbast, skriver Orsi Husz. Trots perioder av lågkonjunktur fanns det ett ekonomiskt överskott, som även löntagarna fick del av. De kunde börja drömma om ett annat liv och en annan konsumtion, skriver Husz.³⁷ I Södertälje, där man bodde nära sjön, kunde drömmen handla om friheten på vattnet, en egen båt och en plats att förtöja och sköta om den.

Även andra förutsättningar för båtliv började uppfyllas i slutet av 1800-talet. Sjökort, hamnbeskrivningar och böcker om segling började komma ut.³⁸

En fritidsbåt förutsätter också fritid. I slutet av 1800-talet fanns varken lagar eller avtal om arbetstidens längd i Sverige. Tolv timmars arbetsdag var vanligt i Södertäljes industrier. Med arbetarrörelsen kom kraven på kortare daglig arbetstid och semester. Metallarbetarna på Vabis begärde 1898 att få sluta 14.30 på lördagen. Efter några år tillämpade de flesta arbetsplatser några timmars kortare arbetsdag på lördagen.³⁹ 1919 antog riksdagen en lag om åtta timmars arbetsdag. Många hade sedan gammalt några dagars ledighet kring midsommar. Semester började komma in i kollektivavtalen på 1920-talet och 1938 gav semesterlagen alla anställda två veckors semester. Gradvis fick svenskarna möjlighet till fritidsaktiviteter.

Krigsårens avbräck och folkhemmets expansion

Antalet fritidsbåtar ökade kontinuerligt under 1900-talet. Andra världskriget innebar dock ett avbräck. Bränsleransonering medförde nästan totalstopp för motorbåtar. Tillgången på linolja för lackning var begränsad och det var restriktioner för båttrafik i skärgården. Efter kriget kom båtlivets verkliga expansion, liksom bilismens och sportstugebyggandets. 1940-, 50- och 60-talen var en tid av stark ekonomisk utveckling med gott om jobb. Lönerna steg och de två semesterveckorna blev tre och fyra. Allt fler fick möjlighet att sätta sin egen prägel på fritiden. Båtarna blev fler och

³⁵ Eva Garnert: "1898. Industrialisering. Arbetarrörelsen" i Garnert m fl, *En gång skall jorden bliva vår*, Södertälje 1977, sid 11. Viktiga företag i Södertälje var Jutevävsfabriken, startad 1889, Vabis, startad 1891, Centrifug, startad 1898, Södertälje Verkstäder, startad 1897, och Tändsticksfabriken, startad 1872.

³⁶ Lars Magnusson, *Sveriges ekonomiska historia*, Stockholm 1997, sid 309 och 319. Alf Nordström, *Södertälje stads historia. Del 2*, Södertälje, 1968 samt Göran Gelotte, *Södertälje kommuns historia. Del 3*, Södertälje 2004.

³⁷ Orsi Husz, *Drömmars värde. Varuhus och lotteri i svensk konsumtionskultur 1897–1939*, Hedemora 2006, sid 15 och 17.

³⁸ 1910 gav Carl Smith ut *Mina Båtar och Kanoter* på tidningens förlag. Här beskriver han de 27 båtar han dittills ägt, många med bilder och ritningar. Herlin sid 48-50, 25-26 och 19.

³⁹ Eva Garnert i *Garnert m fl*, sid 14-15. År 1909 var till exempel arbetstiden på Astra 10 timmar på vardagar och 6 timmar på lördagar.

större. Det gick inte längre att ha dem liggande informellt vid en strand. Ett tecken på det är många nya båtklubbar.

Statens engagemang i fritidsfrågor

Kring sekelskiftet 1900 började fritiden förekomma i samhällsdebatten och organisationer för frisksport och friluftsliv startade. Fritiden blev en politisk fråga. På 1930-talet tillsatte regeringen en utredning om möjligheten att ägna sig åt friluftsliv. En statlig fond för att främja friluftsliv inrättades med pengar från lotterimedel.⁴⁰ 1935 ansågs motorbåten inte längre vara en lyx. Bensinskattemedel började användas som bidrag till "mindre hamnar, bryggor och smärre farleder". Både kommuner och båtklubbar kunde få pengar.⁴¹

Ytterligare en förutsättning för båtlivet är att man har någonstans att kliva iland. För båtfararen är allemansrätten och strandskyddet centrala. Från början var allemansrätten en sedvanerätt, nu är den inskriven i regeringsformen.⁴²

Efter andra världskriget blev exploateringen av stränderna påtaglig och lagskydd började diskuteras. Det genomfördes i flera steg mellan åren 1947 och 1952. Strandlagen innebar att markägaren inte fick bygga nya hus, bodar eller staket inom 100 meter (i vissa fall 300 meter) från stranden.⁴³ Strandskyddet skärptes 1975 men har luckrats upp på 2000-talet.⁴⁴ Strandskyddet var motiverat av sociala skäl, att säkra befolkningens möjlighet till rekreation. Senare har även skyddet av växter och djur blivit ett motiv för strandskyddet.

På 1960-talet var det långa köer till båtplatser i kommunerna. I det politiska systemet ville man ha en bild av läget. En statlig fritidsbåtsutredning tillsattes. Den skulle också klargöra statens och kommunernas ansvar och föreningslivets roll.⁴⁵

1971 fanns enligt utredningen drygt en halv miljon fritidsbåtar i Sverige, de flesta mycket små. Bara 56 000 båtar var avsedda för övernattnig. Var tredje båtägare hade båten förtöjd och upplagd vid fritidshuset. Var femte båt låg i en

⁴⁰ Carina Gråbacke, *När folket tog semester*, Lund 2008, sid 102, 106 och 107. Utredningen kom med flera betänkanden, SOU 1938:45, 1940:12 och 1942:19.

⁴¹ *Fritidsbåtsutredningen, Båtliv. Samhället och fritidsbåtarna*, Betänkande från 1970 års fritidsbåtsutredning, SOU 1974:95, sid 140 och 141. De olika bestämmelserna finns i prop 1934:206, regeringens kungörelse SFS 1935:189, ändrad SFS 1955:682 och 1964:282. Från 1969 överfördes anslaget från sjöfartsverket till naturvårdsverket, SFS 1969:323.

⁴² *Ett förnyat strandskydd*, DS 2005:23, Stockholm 2005. Bo Rosén, *Allemansrätt – allemansskyldighet*, Stockholm 1984, samt Klas Sandell och Sverker Sörlin *Friluftshistoria, Från härdande friluftsliv till ekoturism och miljöpedagogik*. Stockholm 2000.

⁴³ De olika lagarna om strandskydd är SFS 1947:385, SFS 1950:639, SFS 1952:382, SFS 1964:382.

⁴⁴ *Ett förnyat strandskydd* sid 23.

⁴⁵ *Fritidsbåtsutredningen*, SOU 1974:95. I betänkandet ingår som en bilaga *Fritidsbåtundersökningen*, som gjordes av SCB åt utredningen och tidigare publicerades som DsJo 1973:2, *Båtbeståndet*.

fritidsbåtshamn ordnad av klubb eller kommun. Enligt utredningen fanns 1 264 hamnar med cirka 103 000 båtplatser.⁴⁶ De flesta hamnarna var små, mer än hälften hade högst 50 platser.

Många hamnar behövde rustas upp och det behövdes fler ordnade platser, ansåg utredningen. Det kommer i framtiden inte att vara möjligt att förtöja eller dra upp båten informellt längs stränderna, särskilt inte nära tätorterna, förutspådde utredningen och räknade därtill med 20 procent fler båtar från 1971 till 1975.⁴⁷

Utredningen ansåg att det var en kommunal uppgift att ordna småbåtshamnar och att staten borde stimulera detta. Utredningen föreslog även att kommunerna skulle inrätta båtråd.⁴⁸

Utredningen tog inte upp frågan om hur en plats blir tillgänglig för en båtklubb, bara att kommunen hade ansvar för saken, vilket är nog så viktigt.

Naturvårdsverket gav några år senare, 1978, ut handboken *Hemmahamnar för fritidsbåtar*.⁴⁹ Där sägs att småbåtshamnarna bör tas in i kommunernas långsiktiga planering. *Hemmahamnar* innehåller tekniska beskrivningar av en fullt utrustad småbåtshamn och förslag om hur man organiserar förvaltningen. Boken förordar kommunala båtråd, har förslag om vilka som bör ingå, arbetsordning och uppgifter för rådet.⁵⁰ Man går alltså mycket långt då det gäller att föreslå hur kommuner och föreningar ska organisera sig. Boken representerar en samhällssyn där föreningen är en underavdelning till kommunen. "Genom att ålägga en förening förvaltningsuppgifter kan kommunen nyttja sakkunskap och intresse ... till en förhållandevis låg kostnad."⁵¹ Det skulle kunna bekräfta Mikael Löfgrens tes om att folkrörelserna införlivades i statsapparaten.⁵²

Dessa två statliga skrifter pekar på det långtgående ansvar som man på 1970-talet ansåg att stat och kommun hade för medborgarnas fritid.

⁴⁶ SOU 1966:33, sid 35, återgivet i *Fritidsbåtutredningen* sid 135 och 137.

⁴⁷ *Fritidsbåtutredningen* sid 137-139, 144-145.

⁴⁸ *Fritidsbåtutredningen* sid 148-152.

⁴⁹ Sven Lundström (utgivare), *Hemmahamnar för Fritidsbåtar*, utgiven av Statens naturvårdsverk i samarbete med Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet, Stockholm 1978.

⁵⁰ Lundström sid 161-164 och 184.

⁵¹ Lundström sid 155.

⁵² Mikael Löfgren: "Har folkrörelserna någon social utopi?" i Bengtsson 2006.

Undersökningen

Det visade sig under arbetet att båtklubbarnas och kommunernas verksamhet kring fritidsbåtar var inflätade i varandra. Det var till exempel vanligt att en båtklubb tog över en kommunal hamn och det förekom att en kommun aktivt påverkade bildandet av en båtklubb. Därför har jag undersökt den kommunala småbåtspolitiken mer än jag från början hade tänkt mig.

Jag börjar här med att undersöka den kommunala småbåtspolitiken och byter sedan perspektiv och ser det hela från båtklubbarnas utgångspunkt.

1. Södertäljes förhållande till fritidsbåtarna

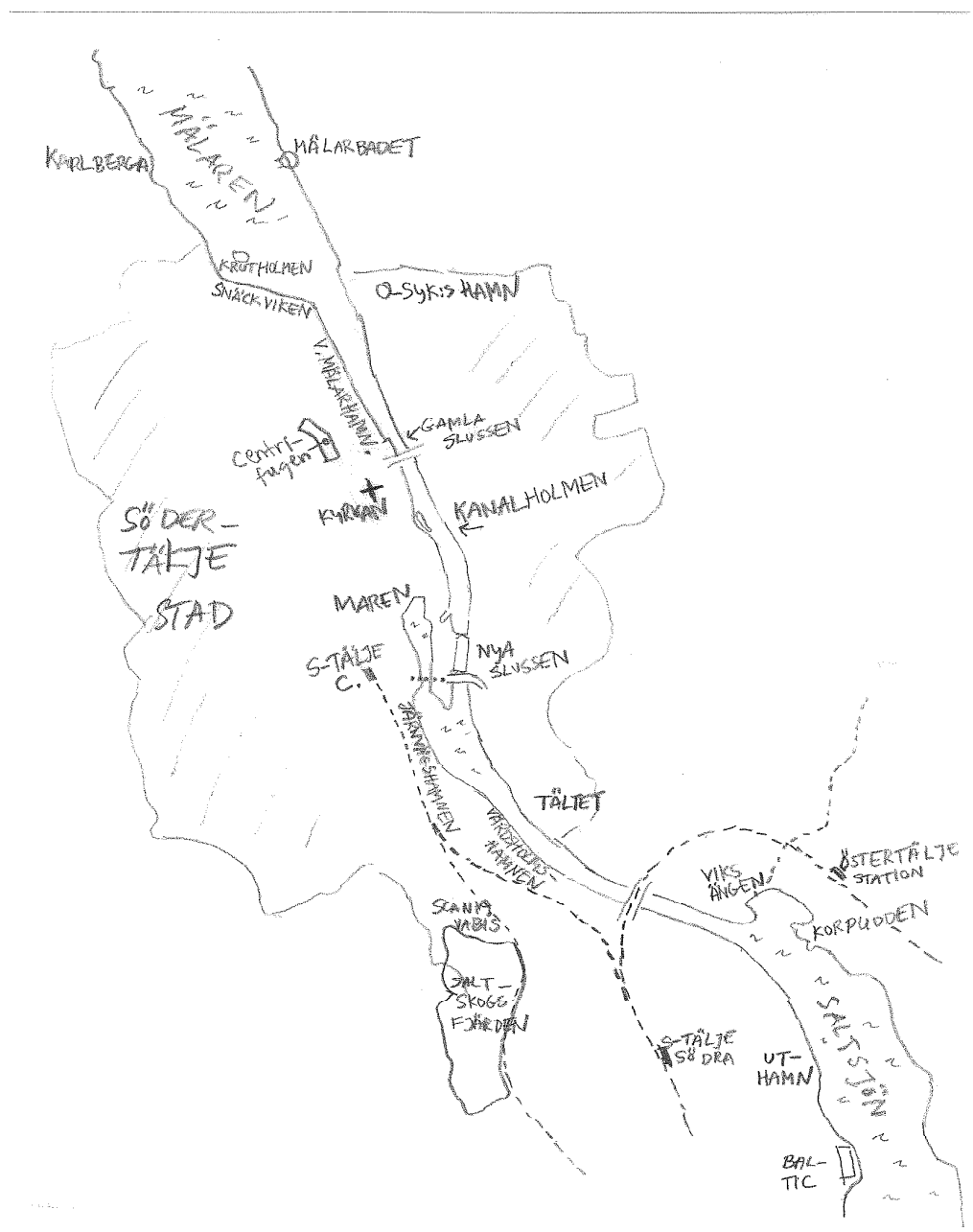
Myndigheterna i Södertälje måste förhålla sig till den nya företeelsen fritidsbåtar. 1902 beslutade staden om en ny hamnordning. Det mesta i den gällde kommersiella fartyg, Södertälje var ju en hamnstad. Nytt i 1902 års hamnordning var att även lustfartygen reglerades. Rodd- och segelbåtar fick bara förtöja på de numrerade fasta båtplatser som staden ordnat. Vinteruppläggning fick bara ske på av hamnfogden anvisad plats.⁵³ Gästande fritidsbåtar slapp betala om de ”tillhör svenskt eller utländskt privilegierat segelsällskap”.⁵⁴ Även öppna roddbåtar med gods slapp betala hamnavgift. Det var som jag ser det ett sätt att skapa ordning. Genom att anvisa fria platser kunde staden styra var torgförsäljare och gäster skulle förtöja. Ännu en regel var att man inte utan tillstånd fick lägga ut egna bryggor vid stränder som tillhörde staden.

Jag tolkar den nya hamnordningen så att det vid denna tid började finnas så många fritidsbåtar och att det förekom bryggor lite här och var så att stadens styrande ansåg att man behövde reglera var båtarna skulle hålla till. Därmed tog man också ansvar för att det fanns platser där småbåtar kunde förtöjas och läggas upp över vintern. Regleringen är också ett tecken på att Södertälje hade vuxit, vilket krävde mer ordnade förhållanden.

⁵³ Stadsfullmäktiges protokoll, 7 maj 1902 § 4 (sid 128) samt 26 november 1902 § 3 (sid 368). Hamnordningen är en bilaga till protokollet där lustbåtar berörs i § 16, öppna roddbåtar i § 17 och bryggor i § 20.

⁵⁴ Uttrycket ”erkänt” eller ”privilegierat” segelsällskap förekommer i bestämmelser kring förra sekelskiftet, men jag har inte hittat en exakt definition av begreppet. Tanken på ett helt fritt föreningsliv hade inte helt slagit igenom i 1900-talets början. Uppfattningen att organisationen skulle ha ett erkännande uppifrån levde kvar,

Den första kända båtklubben i Södertälje bildades år 1900 och fick en egen hamn 1910. Denna klubb las ner och nästa klubb, Södertälje Båtklubb, fick en egen hamn 1920. Båda hamnarna fanns i Mälaren och låg på stadens mark. Staden tog ett tydligt ansvar för fritidsbåtarna. Man ordnade plats för båtklubbarna och man byggde bryggor och hyrde ut platser till enskilda båtägare och anvisade platser för vinterupplägning. Platserna räckte ändå inte. I februari 1922 begärde 25 båtägare



Karta över centrala Södertälje 1930 som visar platser där småbåtsbryggor byggdes. Prickar markerar var en bro byggdes över Maren 1962. De olika platserna återkommer i texten.

att staden skulle ordna båtplatser. ”För oss båtegare som ha våra båtar i Mälaren, saknas der, för dem lämpliga ankringsplatser”, skrev de. De flesta undertecknarna bodde i stadens nordvästra utkant där det fanns verkstäder, industrier och arbetarbostäder. Framstöten gav resultat, för till sommaren 1922 lade staden ut ännu en ponton för fritidsbåtar.⁵⁵

En begränsning när det gällde möjligheten att ordna båtplatser var att staten ägde kanalen och marken kring den i centrala Södertälje. 1926 hyrde staden en del av denna mark för att bygga nya småbåtsbryggor.⁵⁶

Jag har följt utvecklingen av stadens småbåtsbryggor genom att studera prislistorna i början av 1920-talet samt under åren 1926, 1936 och 1946. Därefter har jag följt de inventeringar som gjordes inför beslut om nya bryggor. Platserna framgår av kartan på sidan 23. År 1920 hade staden båtplatser både i Mälaren och i Maren i Saltsjön. 1922 fanns brygga även vid Vårdsholmen lite längre söderut i Saltsjön.⁵⁷ År 1936 hade staden småbåtsbåtplatser även vid Uthamnen.⁵⁸ Maren låg centralt och hade sedan 1600-talet varit Södertäljes stadshamn. Att fritidsbåtarna kunde få plats där hängde samman med att den kommersiella hamnverksamheten börjat flytta söderut till Uthamnen.⁵⁹ En viss godstrafik fanns dock kvar i Maren in på 1950-talet.

Efter andra världskriget tog båtlivet fart. Det var högkonjunktur och många människor flyttade till Södertälje. Antalet fritidsbåtar ökade med 30 procent mellan 1939 och 1948. Detta år fanns 442 båtplatser i stadens regi. Antalet hade ökat med 23 procent på två år. Ändå fanns båtägare i kö och småbåtar låg förtöjda här och var längs stränderna.⁶⁰ 1949 byggdes 68 nya båtplatser.

Staden söker en båtklubb

Det var stor brist på vinterplatser och staden fastnade för att ordna sådana vid Strömsviken, nuvarande Torpaviken i Saltsjön. Marken var en del av Ströms gård, som staden ägde sedan början av 1900-talet. Staden ville att en klubb skulle sköta hamnen. Södertälje Båtklubb erbjöds att arrendera området för 10 kr per år. Men det blev inget av detta. Staden började ändå göra i ordning hamnen med slip, rälsbana

⁵⁵ Bilaga till Hamnstyrelsens protokoll 20 april 1922.

⁵⁶ Arrendekontrakt mellan Södertälje stad, Hamnstyrelsen, och Kungl Vattenfallstyrelsen gällande från 1 september 1926, undertecknat 1 november 1926, i Hamnstyrelsen Diverse Handlingar 1917–1929.

⁵⁷ Odaterad bilaga till Hamnstyrelsens protokoll, placerad mellan handlingar från 31 mars och 20 maj 1926, i Hamnstyrelsen Diverse Handlingar 1917–1929, omslag Diverse Handlingar 1917-1926.

⁵⁸ Hamnstyrelsens protokoll 16 feb 1946, § 18 samt bilaga 18 och 19. Hänvisning till protokoll 4 mars 1936 §§ 146 och 147. Bryggorna vid Vårdsholmen kallas senare Järnvägshamnen.

⁵⁹ Göran Gelotte, Södertälje Stads Historia del 3, sid 78–81.

⁶⁰ Hamnstyrelsens protokoll 1 juni 1949, § 52, samt bilaga 45.

och brygga för ett 15-tal båtar. I september 1948 arrenderades området ut till Södertälje Båtsällskap, som skulle sköta det "under hamnförvaltningens överinseende". Denna nya klubb hade bildats under sommaren av 25 medlemmar. Ett kontrakt tecknades på 10 år och arrendeavgiften blev 1 000 kronor per år, alltså betydligt mer än vad som hade diskuterats för den gamla klubben.⁶¹ De följande åren byggdes hamnen ut. Kommunen byggde också egna bryggor vid sidan av båtclubbens. Den nya hamnen låg cirka sex kilometer från centrum, ett betydande avstånd med tanke på att detta var före massbilismens tid. Järnvägsstationen Södertälje Södra, nuvarande Södertälje Hamn, låg cirka 2,2 kilometer bort.

Flera gånger hade staden ordnat gästbryggor, men dessa fylldes snabbt med permanentliggande båtar. En ny gästbrygga byggdes 1948 i Blindtarmen, en gammal kanaldel norr om slussen. Året därpå låg ett tiotal Södertäljebåtar på gästplatserna.⁶²

Efter kriget blev fritidsfrågorna en uttalad del av kommunalpolitiken och en Idrotts- och Fritidsstyrelse bildades 1947 (från 1961 Fritidsnämnden). 1961 bildades De Ideella Föreningarnas Representantskap (senare Södertälje Föreningsråd), som var ett samarbetsorgan mellan föreningarna och staden. En underavdelning var Båtrådet/Båtsektionen, där båtclubbarna var med.

I augusti 1964 beslutade fritidsnämnden om nya regler för arrenden. Helt fria arrenden fick inte förekomma och det arrenderade området skulle vara tillgängligt för allmänheten.⁶³ Detta krav skapade problem för båtclubbarna, som ville skydda sina områden. Värt att notera är att staden genom åren både hade krävt och byggt staket åt clubbarna.⁶⁴ Och de flesta staketen blev kvar.

I centrala Södertälje etablerades de kommunala småbåtsbryggorna i utkanten av de vanliga hamnarna för gods och passagerare. Det var på grunda områden, som inte kunde användas för större fartyg. Senare ordnade staden småbåtsplatser i delar av centrala staden som yrkestrafiken lämnade. Båda dessa typer av platser är vad jag kallar överblivna. I en tredje nybyggnadsvåg, inför trycket av allt fler fritidsbåtar, byggde staden bryggor i kommunens utkanter.

Vem ska sköta småbåtsplatserna?

Södertälje växte, både genom inflyttning och genom kommunsammanslagningar. 1963 gick Östertälje kommun in i Södertälje. Enhörna gick ihop med Södertälje 1967

⁶¹ Hamnstyrelsens protokoll 26 feb 1946 §27 samt bilaga 21, 31 okt 1946 § 705, 5 aug 1948 § 47, samt bilaga 57, och 21 sept 1948 § 55, samt bilaga 63. Historik på SBS hemsida, www.sodertaljebs.se.

⁶² Hamnstyrelsen protokoll 21 april 1948 § 30, samt bilaga 44 och 11 aug 1949 § 62.

⁶³ Fritidsnämnden protokoll 24 aug 1964 § 199 samt D nr 323–64, i Fritidsnämndens protokoll 1964–65, A1a:2.

⁶⁴ Hamnstyrelsens protokoll 18 mars 1920 § 7 inklusive bilaga A och B och 3 nov 1948 § 67, samt bilaga 82.

och Järna, Hölö, Turinge och Taxinge år 1971. Ett hörn av Salem, fördes 1974 till Södertälje när Botkyrka kommun bildades.⁶⁵ Befolkningen ökade från 59 000 till 76 000 invånare och Södertälje blev hyresvärd åt fler båtklubbar och fick fler kommunala bryggor att sköta om.

I den nya storkommunen diskuterades vilken förvaltning som skulle ansvara för småbåtshamnarna, fritidsnämnden eller hamnstyrelsen.⁶⁶ Vid den här tiden förvaltade hamnstyrelsen tio småbåtshamnar och fritidsnämnden tre. Det blev fritidsförvaltningen som från 1972 fick hand om småbåtshamnarna. Fritidsbåtarna och deras hamnar övergick därmed från att vara en sjöfartsfråga till att bli en fråga för en expanderande fritidspolitik.⁶⁷ 600 båtägare stod vid den här tiden på kommunens väntelistor och det hade uppstått en svart marknad för båtplatser med uthyrning i andra och tredje hand till högre priser.

Hamnförslaget i Bränningeviken

Fritidsförvaltningen ville bygga bort båtplatskön och hade år 1972 inventerat var nya bryggor kunde byggas. Man fann att och Lövsta, Lina och Ragnhildsborg i Mälaren samt Strömsviken, Östertälje och Bränningeviken i Saltsjön var tänkbara.⁶⁸ Av dessa alternativ fastnade kommunen för Bränninge, sju kilometer söder om stadens centrum. Där skulle en hamn för 750 båtar byggas. 2010 båtar skulle kunna vinterförvaras på land.⁶⁹ Med tanke på storleken verkar kommunens tanke ha varit att flytta all vinterförvaring av fritidsbåtar till Bränninge. Klubbarnas vinterplatser skulle då kunna bli lediga för annat. Södertälje Båtklubb och Södertälje Båtsällskap var negativa. Men båtrådet, där båda klubbarna var med, tillstyrkte.⁷⁰ Hamnen byggdes inte, men levde kvar i den kommunala utredningsapparaten.

1980 gjordes en ny skiss till hamn i Bränninge. Då stod 300 båtägare i kö för båtplatser. Båtklubbarna var fortsatt kritiska, bland annat till det kommersiella inslag med andelssystem som nu kommit in i planen.⁷¹

Bränninge blev åter aktuellt åren kring 1990 när järnvägsstationen Södertälje Syd skulle byggas. Tanken var då att den båtklubb som låg i vägen skulle flytta till

⁶⁵ Turinge och Taxinge bröt sig några år senare ut och bildade Nykvarns kommun.

⁶⁶ Drätselkammaren protokoll 7 dec 1966 § 759 och 13 sept 1970 § 118, Hamnstyrelsen protokoll 1 sept 1970 § 65 och 13 okt 1970 § 70, samt D nr 205:70 i Hamnstyrelsen, Diarieförda skrivelser 1970, E II:11.

⁶⁷ D nr 62:71 kommunstyrelsen och D nr 17:73 fritidsnämnden, Kommunstyrelsen protokoll 4 okt 1971 § 543, Kommunstyrelsen, diarieförda handlingar 1971, D nr 881:1971, i Fritidsnämnden, Protokoll med bilagor 1971–73, samt Hamnstyrelsens protokoll 25 jan 1972 § 4, i Hamnstyrelsen, Diarieförda skrivelser, 1972, E 1:5.

⁶⁸ Skrivelse 28 aug 1972, Södertälje kommun, Fritidsnämnden, Protokoll med bilagor 1971–73.

⁶⁹ Statens Vägverk, Hamnprojekteringskontoret, Dnr 118.72 – 034, 1974-04-29, i fritidsnämndens handlingar.

⁷⁰ Fritidsnämnden protokoll 29 maj 1973 § 144.

⁷¹ Protokoll Södertälje Båtråd 19 sept 1980.

Bränninge. Vid det laget hade kritikerna även miljöskäl. Naturskyddsföreningen, Fältbiologerna, kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnd och länsstyrelsen sa alla nej till den nya hamnen, som inte heller denna gång byggdes.⁷² År 2010 dök planen på småbåtshamn i Bränninge upp igen, nu som en kommersiell marina.

Småbåtshamnarnas ekonomi

Den nya storhamnen blev inte av, men utbyggnaden av båtplatser fortsatte. År 1977 hade staden 1 600 båtplatser. Året därpå byggdes ytterligare 272. Med det skulle båtplatskön vara avskaffad.⁷³ Det visade sig dock dyrt för fritidsförvaltningen att driva småbåtshamnar. Till kostnadsproblemen bidrog att strukturen ändrades. Från början låg stadens småbåtsbryggor i anslutning till en kaj där hamnförvaltningen hade personal. De var därmed lätta att titta till och reparationer kunde utföras av ordinarie personal vid tider då det inte var så mycket godshantering. Det blev en billig och flexibel organisation. Fritidsförvaltningen hade en annan uppbyggnad. Man tog dessutom över bryggor och byggde nya i kommunens utkanter, på platser där det inte fanns någon annan verksamhet eller personal. För att hålla igen på investeringskostnaderna valde man ofta enkla flytbryggor i stället för betongpontoner vilket medförde höga underhållskostnader.

Två gånger på 1970-talet fördubblades avgifterna för stadens bryggplatser. Det ledde till protester och det började förekomma outhyrda båtplatser.⁷⁴ Vid mitten av 1980-talet annonserade staden ut båtplatser i Länstidningen och Dagens Nyheter. De tomma platserna hade ökat framför allt i centrala lägen. I inre Maren hade det år 1978 funnits 226 båtplatser. 1985 fanns 91 platser kvar och bara 30 var uthyrda.

Priset spelade in. En kommunal båtplats var dyrare än en plats i båtklubb. Att kommunens båtbyggnader var rena förtöjningsplatser spelade också in. Där saknades de gemensamma anordningar, ofta med klubbhus, som fanns hos båtklubbarna. Båtklubbarnas hamnar hade blivit överlägsna ur funktionell synpunkt.

Den intensiva utbyggnaden av kommunala småbåtsplatser på 1970-talet följdes av en lika intensiv aktivitet för att föra över de kommunala hamnarna till båtklubbar.

⁷² Tekniska nämnden protokoll 27 mars 1980 § 85 samt tjänsteutlåtande 1990-03-08, Tekniska nämnden, diarieförda skrivelser 1990. Skrivelse från Kommunstyrelseförvaltningen 1990-05-11, i Södertälje Båtsällskaps arkiv.

⁷³ Fritidsnämndens protokoll 6 febr, 3 april och 8 maj 1978. D nr 1978:15. Drätselkammaren 22 mars 1978. Fritidsnämnden, D nr 1978:15.

⁷⁴ Fritidsnämnden protokoll 12 mars 1973 § 61, samt bilagan ”Taxor för upplåtelse av fritidsanläggningar gällande från den 1 januari 1974”, Fritidsnämnden, diarieförda skrivelser 1975, E I:50. Fritidsnämndens protokoll 10 april 1978, D nr 20:78, Fritidsnämnden, diarieförda skrivelser 1978, E I:80. Fritidsnämndens protokoll 10 nov 1975 § 251. D nr 1975:147.

Flera av kommunens bryggor låg nära båtklubbar och år 1977 överläts 73 platser vid Bergvik (Östra Mälarhamnen) till Södertälje Båtklubb. 1979 togs hamnarna i Underås och Eneby över av nybildade båtklubbar. Även i Måsnaren och Malmsjön, vid Torpa och i Viksberg togs kommunala bryggor över av båtklubbar.⁷⁵ De centrala bryggorna revs eller gjordes om till promenadvägar.

Jag har inte hittat något sammanhållet policydokument kring Södertäljes båthamnspolitik eller något som visar ideologiska motiveringar kring föreningsdriften. De beslut som jag har hittat har syftat till att lösa akuta problem, som att bygga bort båtplatskön och minimera kommunens kostnader.

I dag, år 2012, driver Södertälje kommun inga småbåtshamnar. De har lagts ner eller förts över till båtklubb. Bara Järnvägshamnen i yttre Maren finns kvar som gästhamn och sköts av en privat entreprenör.



Bilden visar Södertälje Uthamn på 1920-talet. Fritidsbåtar är förtöjda vid enkla bryggor och stolpar. Den här typen av informell båtförtöjning var vanlig, men försvann så småningom. Utsädesmagasinet till höger var klart 1918. Södertäljes första lyftkran, Lydia, blev klar 1923. Några tomma järnvägsvagnar väntar på last. Bildkälla: Göran Gelottes bildarkiv

⁷⁵ Fritidsnämndens protokoll 9 dec 1985 § 212, samt i D nr 1985:33, i Fritidsnämnden, Diarieförda skrivelser 1985, E I:126.

2. Båtklubbarna gör entré

Hur har då utvecklingen kring småbåtshamnar tett sig för båtklubbarna? Den första kända båtklubben i Södertälje, Södertelge Segel Sällskap, bildades år 1900 av arbetare på Centrifug AB. Företaget tillverkade mjölkseparatorer och hade flyttat till Södertälje år 1898. Arbetarna bildade snabbt en verkstadsklubb, en av de första i staden. De var med och bildade Konsum, något som hade misslyckats i Södertälje tre gånger tidigare.⁷⁶ De var de främsta på att samla in pengar när kollegorna på Jutefabriken intill gick ut i en vild strejk och inte kunde få understöd från fackförbundet.⁷⁷ Och de startade alltså Södertäljes första segelklubb.

Även arbetsgivaren utmärkte sig. När maskinerna drogs igång bjöds arbetarna på champagne och fick behålla glasen. När staden 1898 var i färd med att bygga ut sitt vatten- och avloppsnät skulle några kvarter i norra utkanten undantas. Då skrev chefen på Centrifug till staden: "Dessa gårdar bebos af 100 personer av arbetarklassen, hvilka under nuvarande sorgliga förhållanden rent av tvingas till osnygghet." Det blev vatten och avlopp även där.⁷⁸

Centrifug var således en arbetsplats där både ledning och anställda var aktiva i flera sammanhang. Men segelklubben verkar ha hamnat i svårigheter. När Svenska Seglarförbundet skulle bildas 1905 försökte grundarna få kontakt med Södertäljeklubben utan att lyckas. Troligen var klubben då vilande bland annat på grund av verkstadskonflikten 1905, som hade varit kännbar för Centrifugarbetarna.⁷⁹

Klubben kom igång igen under namnet Södertelge Segel Klubb. 1906 bjöd man in allmänheten till en båttur med ångfartyget Ejdern för att titta på kappseglingar på Järnafjärden. Till dansen spelade arbetarekommunens musikkår.⁸⁰ Många av klubbens möten hölls utomhus på Gasverksbacken, där staden hade upplåtit plats

⁷⁶ W. Sjölin, *Konsumtionsföreningen i Södertälje 50 år, 1901–1951. Minnesskrift*, Södertälje 1951, sid 14.

⁷⁷ Axel Andersson, *Södertälje Metallarbetarfackförening 1896–1936, 40 år, Minnesskrift*, Södertälje 1936, sid 18. Verkstadsklubb bildades på Södertälje Verkstäder 1901 och på Vabis 1905, aa sid 16. 1898 fanns minst fem fackföreningar i Södertälje: Typograferna, Jutevävarna, Metall, Målarna och Bagarna. Snart tillkom Grov- och fabriksarbetarna och vid slutet av 1898 fanns drygt 300 medlemmar i fackföreningarna i Södertälje. Ungefär var fjärde industriarbetare var organiserad. Garnert m fl, sid 14.

⁷⁸ Södertelge Tidning 15 februari 1898, citerad i Garnert m fl sid 13. Företaget slogs efter ett antal år samman med Separator och blev senare Alfa Laval och finns numera i Tumba. I den fabriksbyggnad i Södertälje, som blev klar år 1900, finns i dag Tom Tits Experiment. Ivan Eriksson, *Södertelge Vatten. Från Tore Källa till Djupadal*. [sid 13]

⁷⁹ Svenska Seglarförbundets arkiv, minnesanteckningar kring Seglarförbundets bildande. Sjöhistoriska museet. Volym A1:1, Omslag: 1905 – 1907. Handskrivna noteringar på lista över inbjudna sällskap.

⁸⁰ Per G Fagerholm, *Ångfartyget Ejdern, Lokaltrafik till sjöss under ett sekel*, Lund 1978, sid 109-114. Även 1907 och 1908 ordnas liknande utflykter till Brandalsund med kappsegling, dans, lekar och musik. Utflykter i olika föreningars regi var ett vanligt söndagsnöje.

för vinterförvaring på ett överblivet markområde intill hamnen. Vintertid höll klubben sina möten i någon nykterhetslokal eller i lokalen Garibaldi. Det var enkla lokaler där de nya folkrörelserna brukade samlas.⁸¹

Centrum för fritidsbåtlivet i Södertälje låg i början av 1900-talet kring Mälarhamnen och Snäckviken. Det var norr om stadens centrum och här fanns industrier och arbetarbostäder. De olika platserna framgår av kartan på sidan 23.

Segelklubben hade från början ingen egen hamn. Den bildades för att organisera intresset för att segla och bygga båtar. Vid årsmötet 1909 var hamnfrågan uppe, men bordlades.⁸² 1910 skrev klubben kontrakt med stadens drätselkammare och fick en egen hamn på östra Mälarstranden nedanför Tändsticksberget.⁸³ Marken låg i utkanten av ett företagsområde. Klubben tog itu med att ordna det praktiska, som att schakta ut en plan för båtuppställningen. Begagnade bjälkar och plank köptes billigt från gamla svängbron över kanalen. På en auktion köpte klubben ett vinschspel och man fick avgiftsfritt ta grus vid bryggeriet. Klubben bestämde att allt material skulle vara klubbens gemensamma egendom och att ingen hade rätt till ersättning för utfört arbete.⁸⁴ För att klara finansieringen sökte och fick klubben 1911 tillstånd att ordna ett lotteri. Stadens borgmästare Jacob Pettersson ombads att verkställa dragningen.⁸⁵ Här kan man se hur medlemmarna hade ett stort nätverk, ett social kapital som de använde för att utveckla föreningen.

1911 bytte klubben namn till Södertelge Yacht Klubb för att öppna för motorbåtsfolket. Motorbåtar var ännu ovanliga av kostnadsskäl, men började förekomma.⁸⁶ Kopplingen till arbetsgivaren på Centrifugen fanns kvar. Yachtklubben fick t ex 1915 en paviljong av företaget som klubbhus. En kommitté med stadens ledande arkitekt, en ingenjör samt en advokat utsågs för att ordna med uppförandet.⁸⁷ Här avspeglas en annan social sammansättning än i klubbens barndom. I början träffades medlemmarna utomhus eller i någon nykterhetslokal. Mot slutet höll klubben sina möten på Stadshotellets eller Badhotellets restaurang.

Ett annat tecken på social skiktning är en omröstning kring frågan om man skulle anlita betalda dragarlag eller om båtägaren själv måste vara med vid

⁸¹ Protokollsbok Södertelge Yachtklubb, Södertelge Segelklubb 1908, 1909, 1910, 1911, 1912. Även senare protokoll finns i denna bok. Möten hölls på Gasverksbacken den 2, 16 och 29 juli 1908. Möten på Nykterhetsarmén hölls t ex 30 mars och 27 april 1908, på Garibaldi t ex den 6 aug och 11 aug 1908.

⁸² Södertälje Segel Klubb protokoll 21 mars 1909, § 7.

⁸³ Södertälje Segel Klubb protokoll 21 oktober och 15 dec 1910. Berget hade sitt namn efter tändsticksfabriken som låg intill.

⁸⁴ Protokoll vid Södertälje Segel Klubbs styrelsemöte den 21 okt och 15 dec 1910.

⁸⁵ Södertälje Yacht Klubb, protokoll 22 juni 1911.

⁸⁶ Södertälje Segel Klubb, protokoll från styrelsemöte den 5 juli 1910 § 5, årsmöte 5 mars 1911 § 3.

⁸⁷ Södertelge Yachtklubb protokoll 24 april 1915.

båttupptagningen. Beslutet blev att medlemmarna själva måste delta i det praktiska arbetet. Det anmärkningsvärda är att man röstade om en sådan sak.⁸⁸

Södertälje Yacht Klubb lades ner 1918. Orsaken var att hamnen med bryggor, slip och uppläggningsplats, var på väg att fyllas med grus. Södertälje kanal skulle bli bredare, djupare och rakare. Massor av grus grävdes undan och småbåtshamnen blev bokstavligen begravd.⁸⁹ Ombyggnaden av en stor kommunikationsled gick inte att stå emot. Till nedläggningen bidrog även att intresset för kappseglingar i klubbens regi minskat. Sista året före nedläggningen genomfördes bara två kappseglingar; under klubbens första år hade man haft tiotals varje år. En hel del medlemmar hade också lämnat klubben.

Yachtklubben var inte den enda föreningsdrivna verksamhet som tvingades bort när kanalen breddades. Sedan 1890 hade Frälsningsarmén haft årliga stora sammandrag i Södertälje. 1916 tog det slut när staten köpte in lägerområdet Tältet. En del av marken grävdes bort, en del fylldes ut.⁹⁰

3. Var får en båtklubb en hamn?

Södertälje Segel Klubb fick sin hamn genom att förhandla med stadens myndigheter. Platsen var ett överblivet markområde som staden ägde i utkanten av ett företagsområde. Här ska jag undersöka var andra klubbar har fått sina hamnar. Jag börja med att redovisa två tabeller som gäller båtklubbarnas hamnar och de markägare som ställde platserna till förfogande.

Tabell 1 på nästa sida visar de båtklubbshamnar som ingår i undersökningen.

⁸⁸ Henn Avasalu, *Södertälje Båtklubb 1919-1994*, Södertälje 1993, sid 10.

⁸⁹ Södertälje Yachtklubb protokoll från möte på Badhotellet 27 mars och 9 april 1918 och Joel Andersson (red), *SBK 1919-1944, Protokollen berättar*, Södertälje 1944.

⁹⁰ Ulf Sundblad, *Stridsrovet 1911*, minnesutgåva, broschyr i samarbete med Torekällbergets museum 2011. I dag finns badhuset Sydpoolen ungefär på det område där Frälsningsarmén tidigare hade sitt läger.

Tabell nr 1: Småbåtshamnar i klubbregi i Södertälje
Sorterade efter år då hamnen byggdes eller övergick i klubbregi

<u>Hamn</u>	<u>Startad år</u>	<u>Båtklubb</u>	<u>Nedlagd</u>
Tändsticksberget	1910	Södertälje Segel Klubb	nedlagd
Karlberga	1920	Södertälje Båtklubb	
Kanalholmen	1925	Södertälje Båtklubb	nedlagd
Korpudden	1937	Östertälje Båtklubb	nedlagd
Lina Tegelbruk	1940-tal	Lina Båtklubb	
Hall	1940-tal	Halls Båtklubb	
MälARBadet	1945	Södertälje Båtklubb	
Torpaviken	1948	Södertälje Båtsällskap	
Oaxen	1948	Oaxens Båtklubb	nedlagd
Pershagen	1949	Pershagens Båtklubb	
Lusthusudden	1951	Mölnbo Båtklubb	nedlagd
Måsnaren	1951-52	S-tälje Amatörfiskekl.	
Ytterjärna	1953	Järna Båtklubb	
Mölnbo, Lillsjön	1961	Mölnbo Båtklubb	
Viksberg *	1963	Viksbergs Båtklubb nr 3 *	
Åbynäs, Hölö	1964	Hölö Båtklubb	
Baltic/Uthamnen	1966	Baltics Båtklubb	nedlagd
Lövsta, Enhörna	1969	Lövsta Båtklubb	
Vällingen, Vackå	1971	Vällingens Segelsällskap	nedlagd
Eriksö	1974	Eriksö Båtklubb	
Ragnhildsborg	1976	Skepparklubben	
Enhörna	1976	Enhörna Båtklubb	
Underås	1978	Underås Båtklubb	
Viksängsviken	1983	Östertälje Båtklubb	
Ytter – Eneby	1978	Eneby Båtklubb	
Skansholmen	1987	Oaxens Båtklubb	
Viksberg	1995	Viksbergs Båtklub	

* Viksbergs Båtklubbar nummer 1, 5 och 6 startades senare i samma tomtområde. Jag räknar dessa fyra "sifferklubbar" och hamnar som en klubb och hamn. Viksbergs Båtklubb är en annan klubb.

Markägare

De markägare som har upplåtit plats för klubbhamnarna är av olika kategorier: kommun, stat, samfällighet, privat markägare och kyrkan. I centrala Södertälje dominerade stat och kommun som markägare. De privata markägarna upplät plats dels i ytterområden, dels då det gäller klubbar som bildats i anslutning till en arbetsplats. Tabell 2 på nästa sida redovisar de olika kategorierna av markägare.

Ungefär hälften av båtclubbarnas hamnplatser ställdes till förfogande genom kommunen. Några av de här hamnarna låg i andra kommunen när de bildades men finns nu inom Södertälje kommun.

Tabell 2. Olika typer av markägare vid båtklubbars hamnar

Hamn / Klubb Kategori markägare	Markägare när hamnen startades eller övergick i klubbregi
Privat markägare	
Korpudden, Östertälje Båtklubb (1937)	Igelsta sågverk
Lina Båtklubb	Lina Tegelbruk
Oaxen, Oaxens Båtklubb (1948)	Karta&Oaxen AB
Skansundet, Oaxens Båtklubb (1987)	Hörningsholms gods
Lusthusudden, Mölnbo Båtklubb (1951)	lokal privat markägare
Lillsjön, Mölnbo Båtklubb (1961)	lokal privat markägare
Enhörna, Enhörna Båtklubb	lokal privat markägare
Parkudden, Lövsta Båtklubb	Lövsta gård
Samfällighet och liknande	
Viksberg, Viksbergs båtklub nr 1, 3, 5 och 6	Tomtäger- och vägförening
Vällingen, Vackå, Vällingens segelsällskap	Sommarstugeförening
Kyrkan	
Järna Båtklubb	Ytterjärna församling
Kommunen/staden	
Tändsticksberget, SSS/SSK/SYK	Södertälje stad
Karlberga, Södertälje Båtklubb	Södertälje stad
Måsnaren, Södertälje Amatörfiskeklubb	Södertälje stad
Mälarparken, Södertälje Båtklubb	Södertälje stad
Torpaviken, Södertälje Båtsällskap	Södertälje stad
Pershagen, Pershagens Båtklubb	Tveta/Östertälje kommun
Åbynäs Hölö, Hölö Båtklubb	Hölö kommun
Ragnhildsborg, Skepparklubben	Södertälje kommun
Underås, Underås Båtklubb	Södertälje kommun
Ytter-Eneby, Eneby Båtklubb	Södertälje kommun
Viksängen, Östertälje Båtklubb (1983)	Södertälje kommun
Staten	
Kanalholmen, Södertälje Båtklubb	Staten, Väg- o Vattenbyggnadsstyrelsen
Hall, Halls Båtklubb	Staten, Kriminalvården
Eriksö, Eriksö Båtklubb	Staten, Domänverket

Även några klubbar inom kanot-, rodd och fiskesporterna fick tillgång till båthus eller små hamnar genom kommunen. Det gäller Kanotföreningen Kanotisterna ⁹¹, Svenska Maskinverken roddsektion (senare Scania) ⁹², Södertälje

⁹¹ Kanotföreningen Kanotisterna bildades 1935 som en utbrytning från Södertälje Båtklubb. Klubben har kanothus både vid Mälarparken och i Måsnaren.

⁹² 1945 fick Scania Vabis tillstånd att bygga ett skjul för kapprodningsbåtar vid Östra Mälärstranden. 1948 fick Svenska Maskinverkens idrottsförening, Roddsektionen, tillstånd att bygga ett båthus och lägga ut en pontonbrygga vid Östra Mälärstranden. Hamnstyrelsens protokoll 29 sept 1945, § 52. Jag har inte lyckats utröna om det här är olika roddbåthus eller samma. Företagen har gått samman.

Windsurfingklubb⁹³ och Södertälje Sportfiskeklubb.⁹⁴ Dessa mindre båthus och hamnar har jag inte räknat in i undersökningen.

Hamnplatsens karaktär

Avgörande för om en båtklubb har fått tillgång till en hamnplats visade sig dock inte vara vilken kategori markägaren tillhör utan om marken behövs till annat eller inte. De platser där båtklubbarna fick sina hamnar var dels sådana som för tillfället inte behövdes till annat, dels sådana som på grund av sin beskaffenhet inte kunde användas till annat, i vart fall inte något som gav markägaren inkomster. En plats kunde bli tillgänglig för båtklubben av flera olika skäl.

a. Stadens markreserv

Flera klubbar har fått sina hamnar vid ett markområde som staden har köpt in för att ha som reserv för framtida utbyggnad. Det gäller Södertälje Båtklubb, som 1920 fick arrendera en strandremsa vid Karlberga norr om staden⁹⁵ och Södertälje Båtsällskap, som år 1948 arrenderade ett område vid Strömsviken. Både Ström och Karlberga hade köpts in som markreserv för kommande exploatering och hamnplatserna uppläts i avvaktan på vad staden skulle ha området till. Skepparklubben fick 1975 arrendera ett område vid Ragnhildsborg norr om staden. Detta område var tänkt för fritidsändamål, men kommunen hade inte bestämt exakt hur det skulle användas.

b. Intill industri eller kaj

Fem båtklubbar fick sina hamnar intill industrier. Dessa båtklubbar bildades av anställda vid en arbetsplats. De fick sina hamnar intill arbetsgivarens kaj och betalade inget för platsen. Det gäller Lina, Baltics, Halls och Oaxens båtklubbar, som bildades av anställda vid respektive Lina Tegelbruk, Baltics verkstäder, fångvårdsanstalten Hall och Håga samt Karta&Oaxen kalkburk. Lina Båtklubb fick till och med marken som gåva och är den enda klubb i min undersökning som i dag själv äger sin mark. Baltics Båtklubb skiljer ut sig genom att medlemmarna förtöjde vid stadens bryggor, som fanns intill Baltics verkstäder. Det var alltså inte företagets

⁹³ Klubben har två baracker vid Farstanäs söder om staden. Arrendeavtal mellan Södertälje Windsurfing Club och Järna Kommunalsnämnd den 17 mars resp 7 mars 1993. Ett tidigare avtal är från 1985.

⁹⁴ Sportfiskeklubben bildades 1964 som en mer tävlingsinriktad utbrytning ur Södertälje Amatörfiskeklubb. Klubben har haft bryggor vid Södertälje kommuns egendom Eknäs vid sjön Vällingen. Marken såldes 1995 till en privatperson och klubben blev uppsagd år 2005. Sedan dess har sportfiskeklubben haft några båtar vid Vackstanäs gymnasium. Klubbens hemsida på internet. intervju med Arnevi Jonsson.

⁹⁵ Södertälje stad, hamnstyrelsens protokoll 18 mars 1920 § 7 inklusive bilaga A och B, som innehåller utdrag ur drätselkammarens protokoll 3 mars 1920 § 17 samt klubbens skrivelse.

brygga. Baltics båtklubb började 1966 betala för sin hamn. Det var en följd av den nya policy för arrendefrågor som staden antagit två år tidigare. (se sid 25)⁹⁶

Östertäljes Båtklubb bestod till stor del men inte helt av anställda vid Igelsta sågverk. Klubben arrenderade sin mark genom företaget och har hela tiden betalat för sin plats. Även intill Halls Båtklubbshamn låg ett sågverk där intagna arbetade.⁹⁷

Arbetsplatsklubbarna fick båthamnar i utkanten av arbetsplatsen på ett område som arbetsgivaren inte just då behövde. Ofta var det grunda områden intill en djupare kaj.⁹⁸ I den meningen finns en likhet med de kommunala småbåtsbryggorna, som oftast byggdes i utkanten av den vanliga gods- och passagerarhamnen. Områdena kan också karaktäriseras som en privat markreserv, som var ledig i avvaktan på eventuell utbyggnad. När företaget behövde platsen kunde båtklubben sägas upp. 1942 sade t ex företaget upp en av Östertälje Båtklubbs tre bryggor när företaget behövde den själv.⁹⁹

Dessa fem klubbar fick alltså hamnar där det fortfarande fanns en arbetsplats. Andra båtklubbar hittade sina hamnar på platser där det tidigare hade funnits företag. Lövsta Båtklubb ligger i den vik där Lövsta tegelbruk hade haft sin lastplats. Bruket lades ner på 1920-talet. När båtklubben bildades år 1969 fanns skorstenen och några halvt raserade ugnar kvar. Båtklubben rev skorstenen och använde en del av teglet till en pir.¹⁰⁰ Även Viksbergs Båtklubb ligger vid ett tidigare tegelbruk. Resterna av lastkajen där finns kvar liksom en del stolpar i vattnet. Även vid Ragnhildsborg, där Skepparklubben fick sin hamn, fanns tidigare ett tegelbruk och ett nedgången skeppsvarv som drivits av Sveabolaget.¹⁰¹

Gemensamt för de här platserna var att de var relativt lämpliga som småbåtshamnar. Den industriella verksamheten hade sökt sig till en plats där en hamn kunde ordnas. Men de var grunda. De kunde användas av äldre tiders grunda lastpråmar men inte av modernare tonnage. Dessa platser kunde tas över av båtklubbar sedan den industriella verksamheten hade försvunnit.

⁹⁶ Hamnstyrelsens protokoll 4 mars 1936 §§ 146 och 147. Arrendekontrakt och skrivelse i bilaga till Drätselkammarens protokoll 3 mars 1969 § 161. Bryggorna är inritade på sjökort. För källor om Lina, Hall och Oaxens båtklubb se källförteckningen.

⁹⁷ Halls Båtklubb på SMBF:s hemsida, intervju med Per Erik Andersson, Mats Andersson Karlström och Jan Karlsson.

⁹⁸ Sjökort över Södertälje Kanal, upplaga 1984.1. Alla uppgifter om hamnarnas djup bygger på sjökort.

⁹⁹ Östertälje Båtklubb, verksamhetsberättelse 1942, brev från Igelsta Trävaru AB den 13 maj 1942, i Östertälje Båtklubbs arkiv.

¹⁰⁰ Christer Cederberg, *Tegelbruk i Södertäljetrakten*, Stockholm 1969. Intervjuer med Jack Hagström, Alarik von Hofsten och Jan Scherman.

¹⁰¹ Cederberg sid 14. Tegelbruket fanns 1925 men var nedlagt 1950.

c. Övergivna kommunikationsleder

Nära knutet till industrier är öppnande och nedläggning av kommunikationsleder. Hölö Båtklubb bildades 1964 av ett tiotal båtägare som fick tillstånd av kommunen att bygga en brygga vid Åbynäs vid Stavbofjärden, intill en före detta ångbåtsbrygga. Trafiken var då nedlagd sedan flera decennier.¹⁰²

Den nya breda kanalen genom Södertälje var klar 1924. Mitt i centrum bildades en ny holme mellan den gamla krokiga och den nya raka kanalen. Kanalholmen var för liten för bebyggelse och kunde inte användas till något annat. Södertälje Båtklubb arrenderade 1925 holmen och byggde bryggor i den gamla kanaldelen.¹⁰³ Det kanalbygge som begravnade den första båtklubbens hamn skapade alltså även förutsättningar för en ny småbåtshamn.

d. Sanka, dyiga och smutsiga platser

En annan kategori av platser var sank, hade dålig bärighet, var fyllda av sly eller smutsiga. Här följer en genomgång av dessa hamnar.

Många klubbhamnar ligger nära utloppet från en å eller bäck. Det gäller Lövsta, Järna, Östertälje, Halls, Hölö och Eneby båtklubbar och Södertälje Båtsällskap. Positivt med dessa platser ur hamnsynpunkt är att de ofta ligger i naturliga vikar, som kan erbjuda skydd för vind och vågor. Negativt ur båtklubbens synpunkt var att platserna ofta var sumpiga och grunda. Marken måste stabiliseras för att kunna användas som båtuppläggning och botten måste muddras för att båtarna skulle komma in. Ofta krävdes också röjning av växtlighet. Detta jobb gjordes i allmänhet av båtklubbarnas medlemmar. Material till utfyllnader fick klubbarna gratis eller till en låg kostnad.

Nära besläktade med åmynningar är smala sund. I sundet mellan Mörkö och Eriksö hittar vi Eriksö Båtklubb. Hamnen är skyddad, men marken är mycket blöt och har dålig bärighet.¹⁰⁴ Även i Mölnbo fick klubben sin andra hamnplats på en mycket sank plats. Klubben tvingades fylla upp och stabilisera väg och hamnplan. Marken där Vällingens segelsällskap höll till var också sank. Södertälje kommun ordnade både sand och ett arbetslag som hjälpte till med markarbeten.¹⁰⁵

¹⁰² Klubbens hemsida på internet. Intervju med Lars Nordström och Sven Johansson. Hölö kommun lämnade 1971 Sörmlands län och gick in i Södertälje i Stockholms län.

¹⁰³ Henn Avasalu, *1919-1969, SBK 60 år*, sid 18, samt arrendekontrakt i SBK:s arkiv, kapsel A2:1

¹⁰⁴ Klubbens sida på Sörmlandskustens Båtförbunds hemsida på internet, samt intervju med Hans Pralits.

¹⁰⁵ Intervju med Gert Björk och Ewert Arldén

De här blöta platserna i sund och åmynningar var inte användbara för någon annan verksamhet. Det är som jag ser det en förklaring till att båtklubbarna kunde få disponera dem.

Några hamnar har etablerats vid platser som varit starkt nedsmutsade av avloppsvatten eller industriella föroreningar. Tydligast är detta då det gäller Mälärbadet, som Södertälje Båtklubb fick ta över 1945. Badet hade då stängts för att orenat avloppsvatten rann ut alldeles intill och kommunen hade beslutat om badförbud. Samtidigt behövde Södertälje Båtklubb fler båtplatser. Även staden ansåg att det behövdes fler båtplatser, framför allt för vinterförvaring. Markhyran blev en "markeringshyra", alltså ett symboliskt belopp, liksom vid Karlberga. Detta på grund av klubbens stora betydelse för staden.¹⁰⁶ Efter några år förlängde staden avloppsröret så att det mynnade lite längre ut från stranden.¹⁰⁷

Även området där Östertälje Båtklubb fick sin första hamnplats var delvis nedsmutsat. Det var ett industriområde där olika företag hade funnits. Dessutom gick en ledning med orenat avloppsvatten från samhället ut i stort sett rakt under båtbyggarna. Klubben fick sin andra hamn på platsen för ett nedlagt reningsverk. Viken var vassig och dyig.

Klubbarna vid Östertälje och Hall startade intill sågverk, som fick timmer flottat sjövägen. Området kring hamnarna hade då stora likheter med den beskrivning Eva Eriksson ger av Rålambshov i Stockholm vid den tid när båtklubbarna etablerades där (se sidan 10). Platserna var också smutsiga på grund av impregnering, men det diskuterades inte när hamnarna etablerades. Det har uppmärksammats senare och lett till byggförbud och badförbud. Området vid Hall blev klassat som ett av de mest förorenade i Stockholms län, men marken har efter det sanerats.¹⁰⁸ Marken vid före detta Igelsta Sågverk är ännu år 2012 kraftigt förorenad.

e. Gamla kommunala båthamnar

Flera klubbar har bildats för att ta över tidigare kommunala småbåtshamnar. Dessa hade redan etablerats på en plats som kommunen valt. Klubbarnas övertagande har varit en följd av att kommunen inte längre har velat driva småbåtshamnarna i egen

¹⁰⁶ Hamnstyrelsens protokoll 12 april 1945, § 18 och 11 juni 1945, § 40 samt 17 aug 1945, § 47 samt bilaga 33, som är protokollet från Folkhälsoinstitutet, D:nr 9229/4. Hamnen kom senare att kallas Bergvik, eftersom ett nytt Mälärbad öppnades längre norrut.

¹⁰⁷ Hamnstyrelsens protokoll 14 dec 1948 § 72, samt bilaga 86, 9 maj 1949, § 41, samt bilaga 36 och 37 och 29 nov 1949 § 85. Båtklubbens brev är daterat 23 nov 1948.

¹⁰⁸ Elisabeth McCann, Bo Ljungberg, *Sjöar och vattendrag i Södertälje*, Södertälje 2004, sid 232.

regi, så som beskrivs tidigare. Det gäller Underås, Eneby och Viksbergs båtklubbar, som ligger i kommunens ytterområden. I Underås och Viksberg var bryggorna i dåligt skick när klubbarna tog över. Arrendet sattes lågt mot att klubbarna tog på sig att renovera bryggorna.

Hamnen i Eneby, i tidigare Järna kommun, startades i kommunal regi. Eneby Båtklubb bildades 1978 och tog över driften inför 1979 års säsong. Hamnen vid Underås i Mälaren började med att Södertälje stad 1961 ordnade en badplats. 1963 byggde staden tre båtbyggor intill badet.¹⁰⁹ Underås Båtklubb bildades 1978 och tog över hamn och bryggor. I Viksbergsviken vid Mälaren norr om Södertälje fanns småbåtsbryggor som följde med när Viksberg 1974 fördes från Salems till Södertälje kommun. Hamnen var dock inte bra. Den behövde muddras och en vindskärm behövdes också. Men det blev inget av detta. Viksbergs Båtklubb bildades 1995, och tog över hamn och bryggor.¹¹⁰

Bestämmelser i kontrakt

Båtklubbarna investerade i sina hamnar, både material och arbete. Då ville man veta att man fick ha den kvar. De båtklubbar som hyrde sina hamnplatser av kommunen fick i allmänhet kontrakt på tio år. De som hyrde av privata markägare hade ofta kortare kontrakt. Klubbarna önskade få längre kontrakt. 1924 begärde till exempel Södertälje Båtklubb ett längre kontrakt, men det blev avslag. Staden ansåg att klubben borde nöja sig det tioåriga avtal man redan hade.¹¹¹ Östertälje Båtklubbs kontrakt med den privata markägaren löpte på ett år i taget. Klubben försökte få ett längre kontrakt, men markägaren sade nej. 1945 sa hyresvärden åter nej till ett längre arrende. Så länge företaget inte har behov av marken fick kontraktet förlöpa, skrev man, "under förutsättning att en välbehövlig uppstädning kommer att verkställas av Eder, så att området ej kommer att verka så ovårdat som det gjort under en längre tid."¹¹² Den här typen av klagomål från hyresvärdar och grannar, om att båtclubbens område ser skräpigt ut, är vanliga.

¹⁰⁹ Fritidsnämndens protokoll 21 jan 1963 § 19, 21 jan 1963 § 19 och 6 febr 1963 § 28, samt D nr 124-63. Protokoll fritidsnämndens första sektion 16 jan § 12 och 6 februari 1963 § 28, i Fritidsnämnds protokoll, 1961-63, A1a:1, Fritidsnämnden. Diarieförda skrivelser 1963, E I:10.

¹¹⁰ Fritidsnämndens protokoll 9 dec 1985 § 212 samt D nr 1985 – 33, i Fritidsnämnden Diarieförda skrivelser E 1:126. Arrendekontrakt 2001 mellan Södertälje kommun och Viksbergs Båtklubb. Intervju med Anders Stenius och Birgit Johansson.

¹¹¹ Skrivelse från Drätselkammaren till Södertälje Båtklubb 17 dec 1924. I SBK:s arkiv.

¹¹² Östertälje Båtklubb, protokoll från årsmöten 31 jan 1945 och 30 jan 1946. Brev från A Duritz, för John Alderins Sterbhus den 10 dec 1945, i Östertälje Båtklubbs arkiv.

I de tidiga kontrakten mellan kommun och båtklubb betonades att klubben inte hade rätt till ersättning, varken i ny mark eller i pengar, om den efter arrendetidens slut måste flytta. Kommunen försäkrade sig på det sättet om sin handlingsfrihet och förberedde sig för att kunna köra bort båtklubbarna om marken skulle behövas till annat. Båtklubbens mark var en reservmark, som man för tillfället inte hade användning för men som var tänkt för framtida utbyggnad. I undersökningen har jag dock funnit flera exempel på att kommunen som markägare, trots dessa hårda villkor, har hjälpt klubbar till en ny hamnplats när de har sagts upp från den gamla. Mer om detta i nästa avsnitt.

Det fanns också strikta bestämmelser kring hur klubben skulle sköta sig. Här är ytterligare några exempel på villkor som finns i så gott som alla kontrakt mellan båtklubbar och kommunen: Klubben måste vara ansvarsförsäkrad, hålla området välvårdat, städat och snyggt och svara för underhåll, även av egendom som tillhör kommunen. Klubben måste upplåta båtplats även till icke medlem, som bor i kommunen. Den får inte ta högre avgift av icke-medlem än av medlem för att utnyttja sjösättningsramp och liknande. Allmänheten måste ha fri passage och gångvägar får endast stängas av begränsade tider vid sjösättning och upptagning. Försäljning får bara ske av färg, fernissa och penslar till egna medlemmar och reklamskyltar får bara handla om den egna verksamheten. Dessutom måste klubbarna följa miljölagar och förordningar.¹¹³

På 1980-talet fick de flesta båtklubbarna 25-årskontrakt med kommunen. Det ser jag som ett tecken på att företeelsen båtklubb och småbåtshamn definitivt var etablerade i samhället.

¹¹³ Arrendekontrakt med Pershagens och Östertälje Båtklubbar, Skepparklubben, Södertälje Båtklubb, Scania CV AB, Kanotföreningen Kanotisterna, Viksbergs, Eneby och Hölö Båtklubbar, Södertälje Vindsurfing Club samt Underås Båtklubb, i pärm märkt ”Avtal och debitering Park. löpande” hos Södertälje kommun. Både aktuella och en del äldre kontrakt finns i pärmen.

4. Hur båtklubben får sin plats: Föreningsvägen

Enligt föreningspraxis anses, att för att en sammanslutning ska kunna kallas en förening, ska den ha medlemmar, styrelse och stadgar. Den exakta tidpunkten när samverkan mellan båtintresserade vänner övergått till att bli en förening har jag inte alltid hittat. Men huvudriktningen är klar. Informella samarbeten formaliserades. Allt fler båtklubbar bildades.

Undersökningen visar att nästan alla båtklubbar i Södertälje har bildats i nära anslutning till att man skaffade en hamn. Drivkraften för att bilda klubben har varit att ordna hamnfrågan. Eller annorlunda uttryckt, vägen att ordna hamnfrågan har varit att bilda en förening.

Undantag är den första segelklubben, som bildades för umgänge och segling, liksom andra klubbar i segelsportens barndom. Även Södertälje Motorbåtsklubb bildades för själva sporten och samvaron. Klubben startades 1922 som en utbrytning ur Södertälje Båtklubb. Man ordnade tävlingar men hade ingen egen hamn. I stället verkar medlemmarna ha förtöjt vid stadens bryggor eller privat.¹¹⁴ Även Vällingens Segelsällskap bildades för själva seglings- och tävlingsintresset. Ingen av dessa klubbar finns kvar i dag.

Övriga klubbar bildades alltså i samband med att man skaffade en hamn. Ofta har klubbarna fått tillgång till platsen genom att ta kontakt med markägaren. Det har även förekommit att markägare tagit kontakt med en klubb eller ett antal båtägare för att förmå dem att bilda en klubb.

Staden blev under undersökningsperioden allt mer angelägen om att småbåtshamnarna skulle skötas i klubbregi. Jag har upptäckt två drivkrafter. Den ena var att skapa ordning. Den andra var att båtägarna skulle ta över administration, skötsel och kostnader från kommunen. När Södertälje Båtklubb 1945 skulle ta över Mälarbadet uttryckte stadens hamnkaptens att både estetiska problem och ordningsproblem skulle kunna lösas. Klubben planerade hallar som täckte båtarna under vintern. Därmed skulle "mindre tilltalande täckningsmaterial försvinn[a] ur stadsbilden." Staden uttalade klart att man ville att en förening skulle sköta vinterplatserna. Motiveringen var att avlasta hamnkontoret besväret med att skaffa

¹¹⁴ Södertälje Motorbåts Klubb bildades den 24 nov 1922 på Stadshotellets klubbbrum. Klubben dominerades av stans företagare. Många medlemmar kom från Södertälje Båtklubb, några från nedlagda Yachtklubben. 1923 bytte man namn till Södertälje Motorsällskap, SMS, eftersom man även ägnade sig åt tävling med bil och motorcykel vintertid. Sture Ring, *Greven gav oss lov*, Stockholm, 2009, sid 23-24. SBK:s verksamhetsberättelser visar att antalet motorbåtar i klubben minskade från 40 till 20 mellan åren 1922-23 och 23-24. SBK:s arkiv.

uppläggningsplatser och övervaka ordningen bland båtarna.¹¹⁵ Från stadens sida skulle spekulanter på uppläggningsplatser hänvisas till klubben.

I två fall har jag funnit att kommunen har initierat att det bildats en klubb för att ta hand om en ny småbåtshamn som kommunen börjat göra i ordning. Det gäller Södertälje Båtsällskaps hamn i Torpaviken (se sidan 24-25) och Järna Båtklubbs hamn intill Ytterjärna kyrka. Denna klubb bildades 1953 när kommunen höll på att göra i ordning en hamn i Järnafjärden. Klubben bildades, enligt protokollet, efter önskemål från fritidsstyrelsen. Man måste bo i Järna för att få ha båt i klubben.¹¹⁶

Ytterligare tre klubbar, Eneby, Underås och Viksberg, har bildats för att ta över befintliga kommunala hamnar. Det är inte båtägarna som har gått samman och tryckt på kommunen för att få en hamn. I stället har kommunen som en del i sin service till medborgarna byggt båtbygggar. Det har varit en följd av att enskilda båtägare har ställt sig i båtplatskö. När kommunen ett antal år senare velat bli av med hamnen har båtägarna bildat en klubb. Klubben har avlastat kommunen en besvärlig arbetsuppgift och kan vid starten liknas vid en underentreprenör. Sedan kan klubben utvecklas, allt eftersom medlemmarna får besluta och arbeta med verksamheten, på det sätt som Nina Blomberg beskriver deltagardemokrati.¹¹⁷

Förändringar i omvärlden var många gånger en drivkraft till att bilda båtklubb och skriva kontrakt om en hamnplats. I kranskommunerna har båtklubbarna i Pershagen, Mölnbo och Järna bildats åren kring 1950. Min tolkning är att det hänger samman med den stora kommunsammanslagning som genomfördes 1951-1952.¹¹⁸

Vid ändrad drift på arbetsplatsen, markägares död och liknande har båtägarna också känt ett behov av att formalisera tidigare muntliga överenskommelser om bygggar och uppläggningsplatser. Östertälje Båtklubb bildades 1937 för att säkra tillgången till byggplatser när markägaren Alderin hade dött. Klubben arrenderade mark, brygga och delar av ett båthus av Alderins dödsbo för 300 kronor om året.

¹¹⁵ Hamnstyrelsens protokoll 20 feb 1945 § 7 samt bilaga 2 och 3. Ärendet tas också upp den 12 april § 18, 1 juni § 35, 11 juni § 40 och 17 aug § 47.

¹¹⁶ Protokoll från möte den 11 maj 1953 i lunchrummet på Östblads Skridskofabriks i Järna, Järna Båtklubbs arkiv, samt intervju med Erik Andersson och Arne Karlsson. Hamnplatsen ligger i dåvarande Ytterjärna kommun, som 1951 hade gått samman med Överjärna och Vårdinge till nya Järna kommun.

¹¹⁷ Nina Blomberg: "Övning ger färdighet, i Håkan A Bengtsson (red), *I rörelse, en bok om folkrörelserna och demokratin*.

¹¹⁸ Pershagens Båtklubbs hemsida. Intervju med Christer Hjelmfeldt och Björn Andersson. Protokoll från möte för bildande av Mölnbo Båtklubb 19 okt 1951, § 6. I Mölnbo Båtklubbs arkiv. Intervju med Hans Götlin.

Tidigare hade båtägarna haft sina farkoster vid tre olika bryggor, en som hörde till sågen, en som Alderin byggt och en brygga som några båtägare byggt själva.¹¹⁹

Att båtarna blivit större har också varit en drivkraft för att bilda en klubb och skaffa en reguljär småbåtshamn. Jag hämtar exempel på det från ön Oaxen söder om Södertälje. Ön ägdes av kalkföretaget Karta&Oaxen och i stort sett bodde bara anställda och deras familjer på ön. Så gott som alla familjer hade båt som drogs upp på stranden.¹²⁰ När båtarna blev större och utrustades med motor och köl behövdes mer ordnade brygg- och vinterplatser. Oaxens Båtklubb bildades 1948 av 30 arbetare på ön.¹²¹ Bolaget ställde en hamnplats till förfogande utan kostnad.

Storleken spelar också in för Skepparklubben, som organiserar ägare till större fritidsbåtar. Ända fram till 1960-talet fanns det flera varv i Stockholmstrakten där sådana skutor kunde tas upp. Men dessa varv började läggas ner. Det nedlagda varvet vid Ragnhildsborg dög inte längre som reguljärt varv, men kunde rustas upp och användas av skutägare på ideell basis.¹²²

En formalisering av båtförtöjningen har skett både på privat och kommunal mark. En grupp båtägare som förtöjt informellt har gått ihop, bildat klubb och skrivit avtal med den lokala markägaren. I Enhörna bildade 1976 en grupp båtägare Enhörna Båtklubb, gjorde upp om arrende med en lokal lantbrukare. De hade tidigare haft enkla privata bryggor.¹²³ Vid Lövsta fanns på 1960-talet folk som förtöjde sin båt här och var utan tillstånd. En klubb bildades och försökte i samråd med markägaren få båtägarna att flytta sina båtar till klubbens hamn, som arrenderades av ägaren till Lövsta Gård. I Viksberg finns en samfällighetsförening och en tomtägarförening med ett tätt samarbete. En av deras ordningsregler handlar om att båtägare inte får lägga ut egna bryggor på samfälld mark. För att ordna upp båtfrågan har fyra båtklubbar bildats, Viksberg Båtklubb nummer 1, 3, 5 och 6. Alla har sina hamnar på tomtägarnas gemensamma mark utan särskild kostnad.¹²⁴

¹¹⁹ Rune Eriksson och Sven Hjelm, *Östertälje Båtklubbs historia*, på klubbens hemsida. Hyreskontrakt mellan Östertälje Båtklubb och Direktören John Alderins sterbhus den 9 mars 1937 samt Gåvobrev brygga 10 maj 1937, i Östertälje Båtklubbs arkiv.

¹²⁰ Åke Janhem, *Landsort – Blå Jungfrun*, Stockholm 1955. Emanuel Jansson, *Det gamla Oaxen. Flaggjunkaren Emanuel Jansson skildrar livet på kalkbruksön Oaxen vid 1800-talets slut*, 2003 (stencil).

¹²¹ Ulla Jansson, *Lite OBK-historik*, 2009, på Oaxens Båtklubbs hemsida, samt intervju med författaren.

¹²² Skrivelse 28 aug 1972, Södertälje kommun, Fritidsnämnden, i Protokoll med bilagor 1971–73.

¹²³ www.skepparklubben.se 2 april 2009. Arrendekontrakt och skriftväxling mellan Skepparklubben och Södertälje kommun i pärm ”Avtal och debitering Park. löpande” hos Södertälje kommun

¹²⁴ Klubbens hemsida på internet. Intervju med Sten Fält och Nils Hedengren.

¹²⁴ www.viksberg.org, 16 mars 2012. Intervju med Solveig Nurmimäki, Lennart Johnsson samt Lennart Sveijer.

Småbryggor, som ansetts skräpiga, har därefter rivits. Båtklubbarna har alltså varit redskap när tomtägarföreningen har velat få bort privata bryggor och vild förtöjning. Att skapa ordning var också ett motiv när Södertälje Amatörfiskeklubben år 1955 ville expandera och hyra Ormholmen vid Hovsjö gård i Måsnaren, bygga ut sin bryggja och skaffa en ny vaktstuga.¹²⁵

När båtklubben har bildats och hamnen kommit igång har fler anslutit sig. Några exempel: 20 båtägare bildade Östertälje Båtklubb år 1937. Vid årets slut hade klubben 106 medlemmar. Vid andra årets slut fanns 120 medlemmar och 78 båtar i klubben som redan behövde fler båtplatser.¹²⁶ Fem-sex båtägare bildade Enhörna Båtklubb. När klubben hade kommit igång var man snabbt 20-25 medlemmar. Vid starten fanns 11 båtar i Järna Båtklubb, mest roddbåtar, men när klubben kommit igång anslöt sig fler.



Mölnbo Båtklubbs första hamn vid Lusthusudden, Lillsjön åren 1951 – 1961. Hamnen och båtarna är typiska för denna tid. Nuvarande hamnplats ligger tvärs över viken, till vänster och utanför bild.
Bildkälla: Mölnbo Båtklubb.

¹²⁵ Fritidsstyrelsens protokoll 11 november 1955, samt bilaga 166, samt 3 februari 1956, § 43, Fritidsstyrelsens protokoll, 1955 och 1956, A1a:5.

¹²⁶ Östertälje Båtklubb, Årsberättelse 1937, styrelseprotokoll 26 mars 1938.

5. Faktorer som kan påverka en båtklubb negativt

Jag har funnit information om sju båtklubbshamnar som har lagts ner. Ytterligare en har hotats av nedläggning, men finns kvar, liksom de flesta i undersökningen. Däremot har hamnarna i kommunal regi försvunnit, antingen genom att läggas ner, eller genom att de har förts över till en båtklubb, så som beskrivits tidigare.

Yttre faktorer

Både faktorer utanför klubben, och inre faktorer kan påverka klubben och hamnen. Först ska jag undersöka om yttre faktorer tvingade eller kunde ha tvingat en båtklubb att flytta från sin hamnplats. Det gäller vad som hänt när andra intressenter gjort anspråk på den plats vid stranden där en båtklubb hade sin hamn. Har andra intressen varit starkare än båtklubben? Eller har båtklubben kunnat behålla sin plats, trots tryck från andra intressenter? Varför har man i så fall lyckats med det?

Jag väljer Östertälje Båtklubb som exempel eftersom flera olika yttre faktorer har påverkat klubbens hamnar. Klubben har ställts inför att en brygga sagts upp, att marken bytt ägare, att kommunen infört nya brandsäkerhetskrav, att kommunen velat bygga en brandövningsplats, att en privat marina sökt etablera sig på platsen och att bostäder planerats både där den första hamnen fanns och där en ny planerades. De flesta av dessa krafter utifrån har klubben lyckats bemästra.

Den första händelsen, när markägaren 1942 sa upp en av klubbens bryggor kunde klubben inte göra något åt. Företaget behövde bryggan själv.¹²⁷

Några år senare, 1949, köpte Södertälje stad marken där Östertälje Båtklubb hade sin hamn. Klubben förhandlade med fastighetskontoret i Södertälje, fick nytt kontrakt och kunde vara kvar.¹²⁸ Förändringen blev alltså odramatisk. Med staden som hyresvärd fick klubben tioårskontrakt i stället för de tidigare ettårskontrakten.

1962 flyttade en ny industri in som granne till Östertälje Båtklubb. Kommunen krävde då en brandgata på minst 15 meter mellan båtklubben och företaget. Det inkräktade på uppläggningsplatsen så att 20 båtar inte längre rymdes. För att klara situationen hyrde klubben, med hjälp av kommunen, ett område en bit bort, som

¹²⁷ Östertälje Båtklubb, verksamhetsberättelse 1942, brev från Igelsta Trävaru AB den 13 maj 1942, i Östertälje Båtklubbs arkiv.

¹²⁸ Östertälje Båtklubb styrelseprotokoll 13 jan 1949.

kunde användas för mindre båtar.¹²⁹ Här var det risk för inskränkning men kommunen hjälpte klubben att lösa problemet.

I slutet av 1970-talet ville Södertälje kommun bygga bostäder på den mark man hade köpt i Östertälje nästan 30 år tidigare. Sågverket var nedlagt och rivet och nästa steg blev att säga upp båtklubben. Kommunen var dock inriktad på att hjälpa klubben till en ny hamnplats. Ett reningsverk hade en tid funnits norr om båthamnen, även det var nedlagt. Därmed fanns möjligheten att flytta småbåtshamnen norrut. Men området var attraktivt även för andra verksamheter. En planskiss med bostäder ritades, bostäder som alltså skulle komma till utöver dem som planerades på sågens gamla område. Kommunen ville därtill använda området för brandförsvaret, som behövde en plats att öva brandsläckning i olja och kemikalier. En privat marina ville etablera sig. Detta företag kunde tänka sig att upplåta 80–100 uppläggningsplatser till båtklubben. I resten av viken och på land skulle företaget ha verkstad, skeppshandel, utställning, restaurang och försäljning av båtar samt båtplatser vinter och sommar. Det skulle ge ett 15-tal arbeten, lovade företaget.

Resultatet av denna konflikt mellan många intressenter som ville använda marken blev att ett mindre bostadsområde och båtklubben fick plats. Kommunen sa nej till den privata marinan, av handlingarna framgår inte varför.¹³⁰ Brandövningsplatsen mötte motstånd av miljöskäl. Röken kunde vara besvärande för såväl båtar som bostadshus, skola och järnvägsstation som fanns ganska nära. Brandövningar förekom under en kort tid men upphörde.

1984 och 1985 flyttade Östertälje båtklubb till sin nya hamn, som var större och bättre utrustad än den gamla. Antalet medlemmar växte kraftigt, från 181 till 329 medlemmar.¹³¹

Inom båtklubben fanns ofta en oro inför de olika hot som dök upp mot hamnen. Styrelsen ägnade mycket tid åt förhandlingar. Resultatet visar att klubben klarat av de olika utmaningarna och att kommunen hjälpte båtklubben. Jag ser förklaringen i de täta förbindelser som funnits mellan de aktiva i båtklubben och i kommunen. Klubbens medlemmar har även varit aktiva i en rad andra organisationer och i det

¹²⁹ Verksamhetsberättelse 1962 Östertälje Båtklubb, Stencil 4.9.1962 till båtägare från klubben. Till kravet bidrog säkert tidigare bränder vid sågverket. Det var Vickströms mekaniska Verkstad som flyttade in.

¹³⁰ Fritidsnämndens protokoll 14 maj 1979 § 146, kommunstyrelsens protokoll 19 nov 1979 § 646, i D nr 1979:40 Fritidsnämnden. Omslaget innehåller handlingar från åren 1979-82. Kommunstyrelsen D nr 405-78 och D nr 538-78.

¹³¹ Östertälje Båtklubb, Verksamhetsberättelse 1981, 1984, 1985, 1986, 1987.

kommunala livet. Det har skapat det förtroende som Robert Putnam funnit att föreningslivet tillför i ett samhälle.¹³²

De planerade bostäder som tvingade Östertälje Båtklubb att flytta är ännu år 2012 inte byggda. En orsak är de impregneringsmedel som sågverket hade använt och som fortfarande finns kvar i marken.¹³³ Det illustrerar Rasmus Waerns iakttagelse att det är dyrt att sanera nedsmutsad industrimark. Det nya som byggs måste locka fram många bostadsköparens betalningsvilja.¹³⁴

Även bostadsplaner i vattnet utanför en båthamn kan innebära inskränkningar. I början av 2000-talet ville ett företag placera en bostadspråm vid Karlberga, där Södertälje Båtklubb hade sina bryggor. Avsikten var att hyra ut till studenter och forskare. Om planerna genomfördes skulle en stor del av båtklubbens brygga bli blockerad och oanvändbar. Kommunen sa nej och motiveringen från samhällsbyggnadskontoret är intressant: "Ett bygglov ... skulle ... innebära stora kostnader för kommunen genom att den då drabbade båtklubben skall ersättas med nytt mark- och vattenområde samt flyttkostnader. Utifrån tidigare erfarenheter vet vi att en sådan här flytt är en mycket dyrbar process."¹³⁵ I det arrendekontrakt som fanns med klubben stod dock att "arrendatorn är ej berättigad till ersättning vid arrendetidens slut." Kommunen hade också några år tidigare av den statliga arrendenämnden fått godkänt rätten att återta en fastighet från en båtklubb om marken behövdes för andra ändamål.¹³⁶ Kanske kan man tala om dolda klausuler i arrendeavtalen. Kommunen skriver så att den formellt har full frihet. I praktiken vet man att det är svårt att avhysa en båtklubb och man känner sig tvingad att hjälpa klubben att få en ny plats när det behövs.

Industriell utbyggnad, infrastruktur

Även industriplaner kan tvinga bort en båtklubb. Det hände Baltics Båtklubb när staden år 1969 skulle bygga bergrum för oljelagring och ville tippa sprängmassor i den vik där båtklubben höll till. Det utfyllda området skulle sedan bli ny mark för hamnen och industrier. Intressant är att staden hjälpte klubben till en ny plats trots att man inte behövde göra det. I kontraktet med staden, som bara var tre år gammalt,

¹³² Robert Putnam, *Den fungerande demokratin*.

¹³³ Impregnering förekom mellan åren 1942 och 1977, McCann, Ljungberg, sid 232.

¹³⁴ Rasmus Waern, "Ritat vid vatten" i Eva Eriksson (red), *Stockholms stränder. Från industri till bostäder*.

¹³⁵ Ansökan om förhandsbesked för nybyggande av flytande studentlägenheter/forskarlägenheter, från Claes Jernbeck, Flytande bostäder Holding AB daterad 2002-05-03. Yttrande daterat 2002-05-30 från samhällsbyggnadskontoret. I pärm Avtal och debitering, se not 113.

¹³⁶ Hyresnämnden/arrendenämnden i Stockholm, ärende A 303/88-05. I pärm "Avtal och debitering Park. löpande" hos Södertälje kommun.

stod att klubben fick hyra "till dess området behöver ianspråktagas för i stadsplan avsett ändamål". Då hade staden rätt att säga upp klubben, som varken hade rätt till ekonomisk ersättning eller nytt område.¹³⁷ Trots detta kontraktsvillkor beslutade hamnstyrelsen att ordna en provisorisk uppläggningsplats åt klubben vid Havsbadet lite längre söderut och avsatte även pengar. Det visade sig sedan att även Södertälje Båtsällskap ville ta emot båtarna från Baltic, ett 40-tal.¹³⁸ Den lösningen blev enklare och billigare för staden, så Baltics medlemmar och båtar fick flytta in hos Södertälje Båtsällskap i Torpaviken.¹³⁹

En förklaring till att staden hjälpte klubben kan vara att flytten måste gå fort. Sprängningarna var redan igång. Att avhysa en båtklubb, som inte själv vill flytta, kan ta lång tid. Andra arbeten måste också göras. Ledningar till en transformatorstation måste flyttas och viken skulle muddras. I det perspektivet är stadens satsning på att ordna en ny plats åt båtklubben inte särskilt stor.

Jag har inte återfunnit handlingarna från Baltics Båtklubb. I handlingarna från Baltics Verkstadsklubb hittar jag bland de förtroendevalda samma namn som har undertecknat och bevittnat arrendeavtalet för Baltics Båtklubb. Det satt alltså folk med organisations- och förhandlingsvana i båtklubbens styrelse. Ordföranden i Baltics Båtklubb var även ledamot i drätselkammaren, men har inte skrivit under arrendeavtalet.¹⁴⁰

En ny stor kommunikationsled, järnvägen Svealandsbanan och stationen Södertälje Syd, var i slutet av 1980-talet mycket nära att göra slut på Södertälje Båtsällskaps hamn i Torpaviken. En högbro och en station skulle byggas rakt över klubbens uppläggningsplats. Kommunen planerade även ett nytt företagsområde kring stationen. Den mark där båtklubben fanns skulle då upplåtas till olika företag. Både SJ och kommunen ville att båthamnen skulle flytta.

Klubben hade sedan starten haft tioåriga arrendeavtal som förlängts flera gånger. När järnvägen blev aktuell förlängdes avtalet bara för ett år i taget.¹⁴¹ I det

¹³⁷ Arrendekontrakt mellan AB Baltic båtklubb och Drätselkammaren i Södertälje, i Hamnstyrelsen, Diarieförda skrivelser 1966, E II:1, i omslag märkt Balticviken. D nr saknas.

¹³⁸ Hamnstyrelsen protokoll 15 april 1969 § 16, Drätselkammarens protokoll 3 mars 1969 § 161, D nr saknas, samt och 8 april 1969, Skrivelse till DK från Stadskansliet 28 feb 1969, Hamnstyrelsen, Diarieförda skrivelser 1966, EII:7. Vid denna tid hade även Havsbadet stängts på grund av dåligt vatten.

¹³⁹ DK protokoll 2 juni 1969 § 332, Drätselkammaren, Diarieförda skrivelser 1969, 370 – 393, E II:183, D nr 384:6 samt kommunstyrelsen protokoll 5 april 1971 § 204, hamnstyrelsens protokoll 2 mars 1971 § 25 i kommunstyrelsen diarieförda skrivelser D nr 380:1971.

¹⁴⁰ Baltics Verkstadsklubbs handlingar finns i Föreningsarkivet Södertälje-Nykvarn. Här finns dock inga uppgifter om båtklubben.

¹⁴¹ Arrendeavtal mellan Södertälje Kommun och Södertälje Båtsällskap 1978-1987, Fritidsnämndens brev till klubben 19880426, Informationsblad SBS 93 10 11, allt i Södertälje Båtsällskaps arkiv. Intervju med Stig Viktorsson och Per Göran Traung.

gällande arrendekontraktet fanns dock en klausul som innebar att kommunen skulle hjälpa klubben att finna en ny plats om man skulle tvingas flytta på grund av stadsplaneändring.¹⁴² Därför erbjöds klubben olika alternativ, vid Farstanäs och Bränninge, båda söder om staden. Men dessa hamnar skulle ta tid att göra i ordning. Klubben skulle tvingas till provisoriska hamnplatser. Medlemmar började söka sig bort och klubben förlorade nästan halva sitt medlemstal.

Till slut bestämdes att båthamnen fick vara kvar. 1994 fick man ett nytt arrendekontrakt på 20 år. Klubben måste dock lämna vissa delar av området och fick andra i stället. Kommunen betalade ombyggnadskostnader, som togs ut genom att arrendekostnaden höjdes kraftigt, från cirka 20 000 kronor (år 1978) till 125 000 kronor per år. En folkpartist i kommunstyrelsen ville höja arrendeavgiften ännu mer, till nästan det dubbla mot vad det blev.¹⁴³

I dag står järnvägens höga bropelare mitt i båtuppläggningsplatsen. Det är exceptionellt att en klubb har kunnat ha kvar sin hamn mitt i ett järnvägsbygge. Jag ser en förklaring i det sociala nätverk klubben representerar. Lågkonjunktur och miljökrav stod också på klubbens sida. Företagens intresse för ny mark svalnade betydligt. Och naturvårdsintressen satte sig emot en hamn i Bränninge, dit kommunen tänkt utlokalisera båtklubben (se sid 28).

Företagsnedläggning och ny markägare

Flera klubbar i min undersökning har ställts inför att marken där de har sin hamn har bytt ägare. I Östertälje tog kommunen över tidigare privat mark. Vid Enhörna och Lövsta båtklubbar tog nya privata markägare över. Dessa klubbar förhandlade med de nya ägarna och fick nytt kontrakt. För Oaxens båtklubb däremot slutade skiftet av markägare med flytt.

Kalkbrytningen på Oaxen lades ner 1974 och marken såldes till nya privata intressenter.¹⁴⁴ Dessa planerade en stor marina på östra sidan av ön, där den industriella hamnen hade funnits. Båtklubben sades upp och båtägarna hänvisades till den nya marinan. Höga kostnader och svall från farleden ledde till att båtklubben började söka efter en ny hamn. Man hittade den i viken innanför Skansholmen,

¹⁴² Fritidsnämndens protokoll 9 jan 1978 § 7, D nr 17–78 i Fritidsnämnden, diarieförda skrivelser 1978, E I:80. avtalet ersatte klubbens första arrendeavtal från 1949.

¹⁴³ Kommunstyrelsen 17 juni 1994 § 199 och 24 febr 1994 § 56. Folkpartisten Christina Berlin ville ha ett arrende som motsvarade 500 kr per båtplats.

¹⁴⁴ Carl-Henrik Ankarberg, *Oaxen – Kulturhistoriska miljöbilder från ett kalkbruk*, 1975.

närmare Södertälje och arrenderade området av Hörningsholms gods. Klubben flyttade 1987. Den nya privata marinan på Oaxen fick ett kort liv och är nu nedlagd.

Även Lina tegelbruk har lagts ner. Det skedde 1974. Under en tid förekom båtbyggeri i tegelbrukets gamla lokaler, men de revs 1980. Båtklubben har kunnat vara kvar genom att man själv äger sin mark.

Park, sommarkafé eller båtupplag?

En strand är attraktiv för rekreation, som park eller för ett kafé. Vid sådana planer kan det komma önskemål om att flytta en båthamn. I Pershagen låg båtklubbens vinteruppläggning mellan villorna och vattnet. En del av uppläggningsplatsen var enligt stadsplanen parkmark. I slutet av 1970-talet ville kommunen ändra planen och göra båtuppläggningsreguljär. Men det fanns kritik. Båtuppläggningsreguljären var ful, enligt gatukontoret. Eftersom vinteruppläggning hade funnits så länge fick den vara kvar. De upplagda båtarna fick dock inte vara högre än tre meter inklusive täckning av hänsyn till utsikten från villorna. En centerpartist reserverade sig och ansåg att platsen skulle vara park. Han skrev att kommunen borde kunna hitta ett annat område för båtarna. Han ansåg alltså, trots sin kritik, att det var kommunens uppgift att finna en ny plats. Att överlämna saken till båtägarna och den fria marknaden verkar inte ha föresvävat honom.¹⁴⁵

På 1990-talet hade en privatperson planer på att ordna ett sommarcafé på Kanalholmen i centrala Södertälje. Planen kunde ha tvingat bort Södertälje Båtklubb från hamnen.¹⁴⁶ Det hela genomfördes inte. Ett skäl kan vara att holmen saknade vatten och avlopp. Cafvéverksamhet var därför inte realistisk.

Höjda kostnader har i år (2012) lett till att båtklubben har lämnat Kanalholmen. Staten aviserade om kraftigt höjd arrendekostnad. Det ledde till att Södertälje Båtklubb sa upp hamnplatsen och lämnade den. Beslutet påverkades även av att Södertälje kanal ska fördjupas för att kunna släppa igenom större fartyg. Det kommer att medföra sug och förändringar i vattenståndet, som kan skapa problem för förtöjda båtar. Att inte alla platser varit uthyrt de senaste åren kan också ha spelat in för klubbens beslut. De båtar som låg i hamnen erbjöds nya platser vid klubbens övriga två hamnar.¹⁴⁷

¹⁴⁵ Gatunämnden D nr 89:82 och 94:79, Gatunämnden protokoll 13 sept 1979 § 273, och 3 nov 1982 § 264.

¹⁴⁶ Henn Avasalu, *Södertälje Båtklubb 1919–1994*, Södertälje 1994, sid 17-18, 43.

¹⁴⁷ Intervju med Torgny Holmvall. Författarens iakttagelser vid hamnen.

Inre faktorer som påverkar klubbhamnen

Även faktorer inom båtklubben kan påverka möjligheten att vara kvar vid en hamn. Minskad aktivitet och dalande intresse kan leda till att en klubb och en hamn försvinner. Det är ovanligt men har förekommit.

Den allra första klubben lades ner när klubbhamnen begravdes i grus. Utgången hänger enligt min tolkning även samman med att det inte fanns en tillräcklig sammanhållning och motivation för att driva klubben vidare och försöka skaffa en ny hamn. Det fanns kommunala bryggor att tillgå för medlemmarnas båtar.

Vällingens Segelsällskap lades ner år 2001. En orsak var att intresset minskade. Klubben hade en renodlad ungdomsverksamhet och byggde till stor del på en person, som var drivande. Föräldrar hade varit engagerade som ledare och i styrelsen, men när barnen växte ur jollarna avtog intresset. När eldsjälén försvann kunde klubben inte leva vidare. Vällingens Segelsällskap hade en annan karaktär än övriga klubbar i min undersökning. Seglingen med tävlingar och utbildning stod i centrum. Klubben liknar därmed föreningarna från segelsportens barndom.¹⁴⁸

Att fler medlemmar ansluter sig borde vara positivt. Men det leder också till att hamnplatsen blivit för trång. Ofta har klubben klarat att utvidga intill befintlig plats. En klubb, Södertälje Båtklubb, skaffade ytterligare hamnplatser (se ovan). I Mölnbo tvingades båtklubben i stället flytta. Tio år efter starten 1953 blev hamnen för trång. Klubben förhandlade med en annan privat markägare och 1963 flyttade man tvärs över viken till den hamn man har än i dag. I mitten av 1980-talet utvidgades hamnen i Mölnbo ytterligare. Ett 20-tal båtägare som hade haft sina båtar vid en privat brygga vid Irsta kunde inte ligga kvar där. De gick in i båtklubben och tog med sig sin brygga som klubben gjorde plats för.¹⁴⁹

De mest centrala båtplatserna i Södertälje har varit Södertälje Båtklubbs hamn vid Kanalholmen och stadens många bryggor. Dessa hamnar är i dag borta. Småbåtarna har emellertid inte trängts ut från den centrala staden av ett exploateringsstryck. I stället har båtägarna i huvudsak självmant flyttat därifrån. En orsak var den bro som byggdes över Maren 1962. Vid den tiden gick riksvägen genom centrala Södertäljes. För att avlasta centrum byggdes en bro. Efter det kunde

¹⁴⁸ Uppgifter på telefon från Svenska Seglarförbundet, Sjöar och vattendrag i Södertälje, sid 137, Fritids- och Kulturguide Södertälje 2000/2001, Intervju med Gert Björk och Ewert Arldén.

¹⁴⁹ Mölnbo Båtklubb, protokoll från årsmöte 20 mars 1985. Irsta ligger två kilometer söder om Mölnbo.

bara låga motorbåtar, under 1,7 meters höjd, ta sig in i hamnen och yrkestrafiken försvann definitivt. Tillsynen blev sämre och båtägarna började känna att de inte fick ha sina båtar ifred. Att bilägandet blev vanligare spelar också in. I centrala staden blev det svårt och dyrt att hitta parkeringsplats samtidigt som båtägaren ville kunna ta bilen till sin båt och parkera den tryggt.

De hot mot båtklubbarnas hamnar som jag har hittat har varit av olika karaktär. Det finns alltså inget enhetligt mönster. Gemensamt är att klubbarna har varit duktiga på att försvara sig. I de flesta fall har de kunnat vara kvar. Annars har de hittat nya platser, många gånger med hjälp av kommunen. Det visar, enligt min mening, att båtklubben har blivit en accepterad verksamhet i samhället. Det hänger i sin tur samman med klubbarnas förankring och engagemang i samhället.

Klubbarna ägnade sig inte enbart åt båtfrågor. I Östertälje exempelvis skänkte klubben pengar till sociala ändamål, som skor till skolbarn, pris till idrottstävlingar och bidrag till Finlandshjälpen.¹⁵⁰ Klubben var även med och utrustade kommunalhuset med både servis och piano.¹⁵¹ Huset var träfflokal för många föreningar, som hjälpte till. Engagemang på ett annat plan visade Södertälje Båtklubb som i slutet av 1920-talet försökte hjälpa båtkonstruktören Gustaf Estlander från Finland att få svenskt medborgarskap.¹⁵² Estlander ritade sedan den första Mälarbåten, M-22:an. Båtklubbarna och deras medlemmar var alltså brett engagerade i samhället. Jag tolkar det som exempel på en sådan samhällsanda som Robert Putnam har visat kommer av engagemang i föreningar.¹⁵³

¹⁵⁰ Östertälje Båtklubb, protokoll från medlemsmöte 8 april 1938 och årsmöte 30 jan 1940.

¹⁵¹ Östertälje Båtklubb protokoll från medlemsmöte 22 dec 1941, årsmöte 17 febr 1943 och styrelsemöte 26 jan 1944.

¹⁵² Brev från Södertälje Båtklubb till Segelsällskapet Aelous i Göteborg den 23 -11- 1926.

¹⁵³ Robert Putnam, *Den fungerande demokratin*.

Sammanfattning

Min hypotes när jag började denna undersökning var att båtklubben fick tillgång till en överbliven plats för sin hamn, en dålig plats eller en plats som markägaren för tillfället inte behövde.

Min andra hypotes var att båtklubben normalt inte kan stå emot starka ekonomiska och tekniska intressen, som t ex samhällets eller företags utbyggnad, framdragandet av nya kommunikationer, nya stora bostadsområden och liknande. Redan planer på sådana förändringar kan tvinga bort en klubb.

Min tredje hypotes var att klubben inte var hjälplös inför samhällsutvecklingen och att föreningsformen spelar roll för hur båtklubben lyckas skaffa och behålla en hamn, utvidga hamnen och skaffa material. Den egna hamnen spelar i sin tur roll för att föreningen ska utvecklas. Det är alltså en ömsesidig påverkan.

Undersökningen har visat att de här hypoteserna stämmer.

I berättelsen om den första båtklubben i Södertälje finns många ingredienser som visade sig viktiga i den fortsatta undersökningen. Det gäller förhållandet mellan kommunala båtbyggare och klubbhamnar, som visade sig mycket invävda i varandra. Det gäller båtklubbens knytning till en arbetsplats, något som visade sig gälla flera båtklubbar. Och det gäller klubbmedlemmarnas sammanhållning och kontakter i samhället, klubbens och medlemmarnas sociala kapital. Det gäller slutligen hur man får tillgång till en plats för sin båthamn, i detta fall genom kontakter med kommunala instanser, och vad som tvingar bort klubbhamnen, i detta fall bygget av en ny stor kommunikationsled parat med dalande engagemang.

Från början var fritidsbåtarna få, små och kunde förtöjas och dras upp lite var som helst där det fanns plats. Drivkraften till att bilda båtklubb och ordna hamn var att båtarna blev fler, större, utrustades med motor eller segel, inte fick ligga ifred eller att markägaren började knorra och ville ha ordning och få slut på "vild båtförtöjning". Denna utveckling kom först i centrala Södertälje och så småningom även i kommunens utkanter. I vår moderna tid vill man ha ordnade förhållanden också på landsbygden. Ofta hade båtägarna och markägaren ett gemensamt intresse av att klubben bildades. Klubbens organisering förenklade för markägaren och båtägarna fick ett forum att arbeta genom.

Båtklubbarna var inte ensamma om att ordna småbåtshamnar. Staden byggde egna småbåtsbryggor innan båtklubbarna gjorde det och de byggdes ut ända fram till 1970-talet. Södertälje stad tog alltså ansvar för att det fanns bryggor där fritidsbåtarna kunde förtöjas. Man verkar i stadens styrelse inte ha haft tanken att bryggor fick båtägarna ordna bäst de kunde eller annars avstå från att ha båt. Förklaringen är de problem som då skulle uppstå med båtar förtöjda utan ordning. Att Södertälje sedan gammalt var en hamnstad spelade säkert in. Att bygga småbåtsbryggorna blev en naturlig fortsättning på en verksamhet som redan fanns i hamnförvaltningens regi.

De första lustbåtarna låg sida vid sida med torgförsäljarnas rodd- och segelbåtar, intill ångbåts- och lastkajer. Undersökningen visar att båtklubbarna sedan fick tillgång till överblivna platser för sina hamnar. Platserna var tillgängliga i avvaktan på annat. De hade lämnats för att den blivit oanvändbara eller de var så dåliga att de inte kunde användas till annat. De flesta platser där båtklubbarnas hamnar etablerades var sådana övergivna eller överblivna platser som min första hypotes talade om.

Det finns inget exempel i min undersökning på att en båtklubb har trängt ut en annan existerande verksamhet för att etablera en småbåtshamn. Däremot finns det tre exempel på att en båtklubb har legat i vägen för en ny kommersiell verksamhet, som inte har lyckats tränga undan klubben.

Båtlivet har vuxit och utvecklats. Leif Yttergrens och Carl Heidekens resultat bekräftas, att föreningen först organiserade ett existerande idrotts- eller båtliv och sedan var en förutsättning för att det skulle utvecklas vidare.¹⁵⁴ Det styrker min hypotes att den egna klubbhamnen är central för klubbens verksamhet. Den är platsen där man träffas, där medlemmarna arbetar tillsammans, både med den egna båten och med gemensamma uppgifter. Genom det gemensamma arbetet har både klubben och hamnen utvecklats. Detta stämmer också med Robert Putnams och Nina Blombergs teorier om socialt kapital och effekten av deltagande demokrati.¹⁵⁵

¹⁵⁴ Carl Heideken, *Båten mot sjön*, och Leif Yttergren, *Täfvlan är lifvet*.

¹⁵⁵ Nina Blomberg: "Övning ger färdighet" i Håkan A Bengtsson (red), *I rörelse, en bok om folkrörelserna och demokratin*, och Robert Putnam, *Den fungerande demokratin. Medborgerandans rötter i Italien*.

Genomgående är att efter att båtklubbarna bildats har fler anslutit sig och hamnarna utvecklats och förbättrats. Det blev möjligt genom att medlemmarna arbetade gemensamt i en förening.

Båtklubbarna har varit kreativa då det gällt att försvara det strandnära läge de har fått tillgång till. Denna kreativitet har uppstått ur det gemensamma arbetet kring hamnen. Några båtklubbar har dock tvingats bort från sin hamn. Orsaken har varit en stor samhällelig investering, som kanalbygge, kaj och industribygge eller bostadsbygge, eller industrinedläggning med följande ägarskifte. Min andra hypotes, att en båtklubb inte kan påverka och normalt inte stå emot sådana fysiska och ekonomiska förändringar, stämmer alltså. De klubbar som har tvingats flytta har i allmänhet lyckats hitta en ny hamnplats.

Ett överraskande resultat i undersökningen är att kommunen har hjälpt båtklubbarna mer än man bundit sig för. De arrendekontrakt som kommunen har skrivit med klubbarna har varit mycket restriktiva. Enligt kontrakten hade kommunen rätt att utan ersättning avhysa klubbarna vid arrendetidens slut. Ändå visade det sig i praktiken att kommunen hjälpte flera klubbar till nya hamnlägen när de gamla hamnplatserna har behövts till annat. I ett fall använde man den formellt ej existerande skyldigheten gentemot klubben som argument mot en privat etablering. En förklaring är att det kan ta lång tid att bli av med en båtklubb som inte själv vill flytta, även om kommunen har juridiken på sin sida. En annan orsak är vad jag vill kalla dolda klausuler i kontrakten. Kontrakten var restriktivt skrivna men det verkar ändå ha varit underförstått att kommunen skulle hjälpa klubben till en ny plats. Orsaken till det är att småbåtshamnen under undersökningsperioden har gått från att vara en tillfällig verksamhet på överskottsmark till att bli etablerad som något som ska finnas i ett samhälle och är inskriven i stadsplanen.

Några båtklubbar har bildats på kommunalt initiativ. Till en början verkar de ha varit underavdelningar till den kommunala förvaltningen. Jag har inte studerat båtklubbarnas inre liv på djupet, men ändå läst många båtklubbshandlingar. Inget som jag har funnit tyder i dag på en mindre självständighet bland dessa klubbar. Därmed har jag inte funnit att den risk, som Mikael Löfgren pekat på, nämligen att

folkrörelsernas inlemmande i samhällsapparaten har skett till priset av deras självständighet, stämmer på de klubbar som jag har undersökt.¹⁵⁶

Undersökningen har visat hur kommunen inte har velat behålla sina hamnar utan lämnat över dem till klubbar och hur privata försök att bygga marinor har misslyckats i Södertälje under den tid jag har undersökt. Även försöket från kommunens sida att etablera en stor marina i Bränningeviken misslyckades. En förklaring kan vara att detta projekt hade klen förankring bland båtägarna, som inte ville ha sina båtar där. Min slutsats är att föreningsdrift, där båtägarna själva bestämmer och arbetar gemensamt, visat sig mer effektiv och lyckosam. Det är de föreningsdrivna hamnarna som har överlevt och utvecklats.

Exploateringstrycket mot stränderna har under undersökningsperioden inte trängt undan båtklubbarna, som i stort sett har lyckats bemästra konkurrensen från nya bostadsområden. För framtiden är läget mer osäkert. Inom Södertälje kommun har det till och från funnits planer på att bygga bostäder vid Hall. Marken där kriminalvårdens sågverk låg har sanerats och tillträdesförbudet är borta. För några år sedan gällde byggplanerna sågens gamla område. Då fanns en risk att båtklubben skulle tvingas flytta. I de byggplaner som nu finns på Södertälje kommuns hemsida står i stället att man vill bevara båtklubben, kanske utvidga den och erbjuda båtplatser till de nyinflyttade.¹⁵⁷ Båtklubben har transformerats från något som ligger i vägen till ett lockbete för hugade bostadsköpare. Men kommunen vill inte uppmuntra till bad på platsen.

Även i Pershagen planeras nu bostäder nära båtklubben. Intill Pershagens båtklubb finns sedan länge ett litet småbåtsvarv som även sysslar med underhåll och reparationer. Nu, år 2012, planeras nya strandnära bostäder där varvet ligger. Varvet kommer troligen att flytta. Men båtklubben får enligt planerna vara kvar.

Nya bostadshus i bostadsrättsform har byggts vid Bergviks strand, alldeles söder om Södertälje Båtklubbs hamn vid gamla Mälarmälarbadet. Detta område, som varit en smutsig utkant av staden, har blivit attraktivt. Ytterligare bostäder planeras. Vattnet är numera rent och bostadsrättsägarna har skruvat fast en badstege på den bit som finns kvar av kommunens gamla småbåtsbrygga.

¹⁵⁶ Mikael Löfgren: "Har folkrörelserna någon social utopi?" i Bengtsson, *Folkrörelserna och demokratin*.

¹⁵⁷ Södertälje kommun, Planprogram, detaljplan för Hall 4:3, D nr 2009-00058-214.

Bilaga 1. Tabell

Tabell 3: Båtklubbar i undersökningen efter år då de bildades

<u>Årtal</u>	<u>Båtklubb</u>	<u>Kommun vid bildandet</u>	<u>Nedlagda klubbar</u>
1900	Södertelge Segel Sällskap Sörertelge Segel Klubb (namnbyte) Södertelge Yacht Klubb (namnbyte)	Södertälje	nedlagd
1919	Södertälje Båtklubb	Södertälje	
1922	Södertälje Motorbåts Klubb Södertälje Motor Klubb (namnbyte)	Södertälje	nedlagd
1929	Södertälje Amatörfiskeklubb	Södertälje	
1937	Östertälje Båtklubb	Östertälje	
1940-tal	Lina Båtklubb	Södertälje	
1940-tal	Halls Båtklubb	Östertälje	
1948	Södertälje Båtsällskap	Södertälje	
1948	Oaxens Båtklubb	Mörkö	
1949	Pershagens Båtklubb	Östertälje	
1951	Mölnbo Båtklubb	Mölnbo	
1953	Järna Båtklubb	Järna	
1963	Viksbergs Båtklubb nr 3 * Viksbergs Båtklubb nr 1, 5 och 6*	Salem	
1964	Hölö Båtklubb	Hölö	
1969	Lövsta Båtklubb	Enhörna	
1971	Vällingens Segelsällskap	Södertälje	nedlagd
1974	Eriksö Båtklubb	Södertälje	
1975	Skepparklubben	Södertälje	
1976	Enhörna Båtklubb	Södertälje	
1978	Underås Båtklubb	Södertälje	
1978	Eneby Båtklubb	Södertälje	
1995	Viksbergs Båtklubb	Södertälje	
okänt	AB Baltics Båtklubb	Södertälje	nedlagd

* Viksbergs båtklubbar med siffror räknas som en klubb i undersökningen.

Källor och litteratur

Arkiv (Otryckt material)

Södertälje Stadsarkiv, Södertälje

Nordiska Museets arkiv

Svenska Seglarförbundets arkiv, äldre delar, i Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Föreningsarkivet Södertälje-Nykvarn, hos Södertälje Stadsarkiv:

- Oaxens Båtklubb, Kasaböcker, verifikat 1962 – 1974. Kapseln innehåller mest ekonomiskt material, men även några årsberättelser och medlemslistor. Arkivet är inte fullständigt.

- Södertälje Båklubbs arkiv

- Södertälje Yachtklubb, Södertälje Segelklubb Protokollsbok 1908, 1909, 1910, 1911, 1912. Även senare protokoll finns i dessa böcker. Förvaras i Södertälje Båtklubb arkiv, Volym A1:1 mötesprotokoll 1908–1954.

- De Ideella föreningarnas Representantskap / Södertälje Föreningsråd.

- Baltics Verkstadsklubbs arkiv

- Kanotföreningen Kanotisterna, Södertälje

Mölbo Båtklubbs arkiv, hemma hos Hans Gömlin.

Östertälje Båtklubbs arkiv, i klubblokalen i Östertälje

Södertälje Båtsällskaps arkiv, i klubblokalen i Södertälje

Muntliga källor och internet

Här redovisas källor utöver arkiv, tryckta källor och litteratur.

Eneby Båtklubb

www.enebybk.org, 4 febr 2009

Enhörna Båtklubb

www.enhornabatklubb.se, 30 aug 2009

Sten Fält, ordförande, samt Nils Hedengren, styrelseledamot, som var med och bildade klubben 1976.

Eriksö Båtklubb

www.skbk.se, eriksö, 20 mars 2012.

Hans Pralits, ordförande.

Halls Båtklubb

www.smbf.org/visaMedlemsklubb, Halls Båtklubb, 28 juli 2009

Per Erik Andersson, tidigare ordförande, som varit med i förmånsnämnden vid Hall och Håga, Mats Andersson Karlström och Jan Karlsson. Per Erik Andersson.

Hölö Båtklubb

www.holobk.se, 10 mars 2012.

Lars Nordström, kassör, och Sven Johansson, tidigare ordförande

Järna Båtklubb

<http://jnk.sodertalje.org>

Håkan Skagerdal, ordförande, Karl-Erik Fridsén, kassör, Gunnar Pettersson, hamnfogde, samt Erik Andersson, som var med och bildade klubben. Arne Karlsson, ordförande i fastighetsnämnden i Södra Öknebo Kyrkliga samfällighet, där bl a Ytterjärna församling infår.

Lina Båtklubb:

www.smbf.org/visaMedlemsklubb, Lina BK, 28 juni 2009
Bengt Ahlberg, hamnkaptén, medlem sedan 1974.

Lövsta Båtklubb
www.lovstabb.se, 6 aug 2009
Jack Hagström, som var med och bildade klubben, Alarik von Hofsten, vice ordförande, Jan Scherman, ordförande.

Mölnbo Båtklubb
Hans Götlin, kassör och mångårig medlem, Bo Sjöberg, revisor

Oaxens Båtklubb
www.oaxenbk.se
Ulla Jansson, *Lite OBK-historik*, 2009, på klubbens hemsida.
Christer P Johansson, kassör, Ulla Jansson, tidigare sekreterare.

Pershagens Båtklubb
www.pershagensbatklubb.se, 4 febr 2009.
Christer Hjelmfeldt, ordförande, och Björn Andersson, kassör.

Skepparklubben
www.skepparklubben.se, den 2 april 2009
Anders Berg, ordförande

Svenska Båtunionen
www.sbu.se

Södertälje Amatörfiskeklubb
www.safk.se, 21 sept 2009
Gunnar Tano, kassör

Södertälje Båtklubb
Henn Avasalu, styrelseledamot
Torgny Holmvall, ordförande
www.sbk.se

Södertälje Båtsällskap
www.sodertaljebs.se, 2 sept 2009
Stig Viktorsson, medlem sedan klubbens start 1948.
Per Göran Traung, medlem sedan 1958, styrelsemedlem sedan 1965.

Södertälje Sportfiskeklubb
www.sodertaljesfk.se
Arnevi Johnsson, sekreterare

Underås Båtklubb
www.ubk.se, 28 juli 2009
Hans Elffors, hamnkaptén

Viksbergs Båtklubb
www.viksberg.nu, 16 mars 2012
Anders Stenius, ordförande och Birgit Johansson, sekreterare

Viksbergs Båtklubbar nr 1, 3, 5 och 6
www.viksberg.org, 16 mars 2012
Solveig Nurmimäki, ordförande i tomtägarföreningen och samfälligheten,
Lennart Johnsson, ordförande i Båtklubb nr 3, samt Lennart Sveijer, kassör i Båtklubb nr 1.

Vällingens Segelsällskap
Gert Björk, tidigare ledare och ordförande, och Ewert Arldén, tidigare ledare och kassör

Östertälje Båtklubb
www.obk.se, 27 mars 2012

Rune Eriksson och Sven Hjelm, *Östertälje Båtklubbs historia*, på klubbens hemsida
Berit Hjelm, sekreterare, Sven Hjelm, tidigare kassör

Björn Hallerdt, samtal och mejlkorrespondens.
Tomas Fermelin, Nordiska Museet, mejlkorrespondens.

Offentligt tryck

Ett förnyat strandskydd, DS 2005:23, Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet
McCann, Elisabeth och Ljungberg, Bo, *Sjöar och vattendrag i Södertälje*, Miljökontoret i Södertälje, rapport 2004.
Fritids- och Kulturguide Södertälje 2000/2001, Södertälje kommun 2000
Motion om principerna inför detaljplanearbetet av Norra Stationsområdet samt om utvecklingen av den närliggande Bellevueparken, Stockholm 2007-11-20, av Jan Valeskog, Stockholm Stad
Fritidsbåtutredningen, Båtliv. Samhället och fritidsbåtarna, Betänkande från 1970 års fritidsbåtutredning, SOU 1974:95. I betänkandet ingår som en bilaga *Fritidsbåtundersökningen*, som gjordes av SCB åt utredningen och tidigare publicerades som DsJo 1973:2, *Båtbeståndet*.
Lundström, Sven (utgivare), *Hemmahamnar för Fritidsbåtar*, utgiven av Statens naturvårdsverk i samarbete med Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet, Stockholm 1978
Södertäljes naturreservat, en guide till naturen, Miljökontoret, Södertälje kommun 2011

Tryckta källor och litteratur

Andersson, Axel, *Södertälje Metallarbetarfackförening 1896 – 1936, 40 år*, Minnesskrift, Södertälje 1936
Andersson, Joel (red), *SBK 1919-1944, Protokollen berättar*, Södertälje 1944.
Ankarberg, Carl-Henrik, *Oaxen, Kulturhistoriska miljöbilder från ett kalkbruk*, Cementa AB 1975.
Avasalu, Henn, *Södertälje Båtklubb 1919-1994*, Södertälje 1993. SBK:s jubileumsskrift.
Avasalu, Henn, (red). *SBK 1919-1969, Södertälje Båtklubb*, Södertälje 1969
Bengtsson, Håkan A (red), *I rörelse, en bok om folkrörelserna och demokratin*, Stockholm 2006
Blom, K Arne, och Lindroth, Jan, *Idrottens historia*, Stockholm 1995
Cederberg, Christer, *Tegelbruk i Södertäljetrakten*, Stockholm 1969, uppsats vid Stockholms Universitet, stencil
Davidsson, Gunnar, *Svenska Metallindustriarbetareförbundets avd 30 1896 – 1956*, Södertälje 1956
Eriksson, Eva (red), *Stockholms stränder. Från industri till bostäder*, Samfundet S:t Erik:s årsbok, Stockholm 2003
Eriksson, Ivan, *Södertälje Vatten. Från Tore Källa till Djupadal*. Förlag och tryckår framgår inte.
Fagerholm, Per G, *Ångfarfartyget Ejdern, Lokaltrafik till sjöss under ett sekel*, Lund 1978.
Garnert, Eva, Bergdahl-Nörby, Kerstin, Gelotte, Göran, *En gång skall jorden bli vår*, Södertälje kulturnämnd, Södertälje 1977.
Gelotte, Göran, *Stadsplaner och bebyggelsestyper i Södertälje intill år 1910*, avhandling, Södertälje 1980
Gelotte, Göran, *Södertälje kanal: kortfattad historik*. Östra Södermanlands Kulturhistoriska Förening, Södertälje, 1976
Gelotte, Göran, *Södertälje kommuns historia. Del 3*. Utgiven av Södertälje kommun, 2004.
Grenander, Sven, *I våra farvatten, Årsskrift för turist & långfärdssegling*, Stockholm 1923
Gråbacke, Carina, *När folket tog semester. Studier av Reso 1937-77*, Lund 2008.
Heideken, Carl, *Båten mot sjön. Om båtklubbar i Stockholm*, Stockholm 2006
Herlin, Sonja, *Blå Horisont, Svensk långfärdssegling – en krönika i ord och bild*, Svenska Kryssarklubbens årskrift 1983, Stockholm 1983.
Hildebrand, Carina, och Höijer, Susanna (red), *100 år under segel. Svensk segling 1905-2005*, Stockholm 2004. Svenska Seglarförbundets historik.
Husz, Orsi, *Drömmars värde. Varuhus och lotteri i svensk konsumtionskultur 1897-1939*, Avhandling, Hedemora 2006
Ivarsson, Tore, *Kommunernas släktträd, Sveriges kommuner 1862-1992*, Stockholm 1992. Utgiven av Svenska Kommunförbundet.
Janhem, Åke, *Landsort – Blå Jungfrun*, Stockholm 1955.
Jansson, Emanuel, *Det gamla Oaxen. Flaggjunkaren Emanuel Jansson skildrar livet på kalkbruks-ön Oaxen vid 1800-talets slut*. Redigerad av Bengt Stenberg och Elisabeth Karlsson, Hölö Mörkö Hem-

- bygdsförening, 2003 (stencil)
- Jansson, Torkel, *Adertonhundralets associationer. Forskning och problem kring ett sprängfyllt tomrum eller sammanslutningar och föreningsformer mellan två samhällsformationer c:a 1800–1870*, Uppsala 1985.
- Johansson, Ulf (red), *Kanaler*, Svenska Turistföreningens årsbok 1994, Stockholm 1995
- Jörnmark, Jan, *Övergivna platser*, Lund 2008
- Jörnmark, Jan, *Övergivna platser Två*, Lund 2009
- Kanotföreningen Kanotisterna 1935-1945, Södertälje, 1945
- Magnusson, Lars, *Sveriges ekonomiska historia*, Stockholm 1997
- Nordström, Alf, *Södertälje stads historia Del 2*. Utgiven av Södertälje stad, Stockholm, 1968.
- Persson, Björn (huvudskribent och redaktör), *Segling i Stockholm, Elva segelklubbar berättar sin historia om tävlings- och fritidsverksamhet på och kring vattnen i Stockholms län*, utgiven av Stockholms Idrotts-historiska Förening och Svenska Seglarförbundets historiska utskott, Solna 2009.
- Putnam, Robert, *Den fungerande demokratin. Medborgerandans rötter i Italien*. I samarbete med Robert Leonardi och Raffaella Y Nanetti, Stockholm 2000. Med förord av Olof Petersson och Bo Rothstein.
- Ring, Sture, *Greven gav oss lov*, Stockholm 2009. Med foton av Arne Berneklint.
- Rosen, Bo, *Allemansrätt – allemansskyldighet*, Stockholm 1984
- Saltsjön-Mälarens Båtförbund, *Kalender* 2011, 2012
- Sandell, Klas och Sörlin, Sverker (red), *Friluftshistoria, Från härdande friluftsliv till ekoturism och miljöpedagogik*. Stockholm 2000
- SBK 60 år, *Södertälje Båtklubbs jubileumsskrift* 1979, Södertälje 1979
- Sjölin, W, *Konsumtionsföreningen i Södertälje 50 år, 1901–1951. Minnesskrift*, Södertälje 1951
- Smith, Carl, *Mina Båtar och Kanoter*, Stockholm 1910
- Stenström, Bo, och Engblom, Ulf, *Ett segelsällskaps historia, SS Aros 100 år*, Västerås 2006.
- Sundblad, Ulf, *Stridsropet 1911*, minnesutgåva, broschyr i samarbete med Torekällbergets museum, Södertälje 2011
- Wahrolén, Hans, *Kryssare och kappseglare, Atelje Måsen*. Varken tryckort, förlagsort eller tryckår är angivna. Förordet daterat Stockholm i november 1980.
- Yttergren, Leif, *Täflan är lifoet. Idrottens organisering och sportifiering 1860–1898*. Stockholm 1996. Avhandling, Kommittén för Stockholmsforskning.

Kartor, sjökort, bilder

- Eliason, Gösta, *Karta över Södertälje*, 1930, skala 1:16 000, Förlag AB Axel Lundmarks bokhandel, Södertälje, Generalstabens Litogr. Anstalt, Stockholm
- Kullman, Svante, *Karta öfver Södertälje stad med omgifningar upprättad år 1892 af Sv Kullman*, Axel Lundmarks Bokhandel, Södertälje, 1892.
- Sjöfartsverket, *Båtsparkort Mälaren*, 1984, blad 1001.1 special Södertälje kanal
- Svenska Turistföreningens Skärgårdskarta, Blad A 4. Södertälje. A.-B. Kartografiska Institutet Kartförlag, Esselte AB Stockholm 1938

Bilder har ställts till förfogande av förre stadsantikvarien Göran Gelotte och Mölnbo Båtklubb.