



Eros upplagd på Nannylunds båtvarv, Djurgården.

Familjens trotjänare Eros - var kan hon finnas nu?

Min farfar Gideon Lindstam kom till Stockholm från Västergötland och Tädene socken. I Stockholm fick han så småningom anställning som polisman, här träffade han också sin hustru Hildur och de fick tillsammans två barn, Harriet och Gillis.

1923 berättade han plötsligt för familjen att han köpt en Petterssonbåt.

Något år tidigare hade han med sin familj besökt släkt i Nynäshamn och de hade då fått åka på en båttur i en vit Petterssonbåt med ruff. Turen hade gått till en vik sydost om Muskö i strålände sol och medhavd picknick.

Efter detta gav det inte farfar någon ro då han ville skaffa sin familj något liknande. Så en dag 1923 berättade han för sin fru om vad han gjort, hon hade förmodligen inte en aning om detta.

Han skriver så här själv i sina minnesanteckningar 1950.

”När våra barn började växa upp an-



Från ett annat håll på Nannylunds båtvarv.



Eros vid bryggan på Gränö.

såg vi att vi måste skaffa något för fritiden, så att våra barn kunde vara tillsammans med oss. Därför köpte jag 1924 en fin motorbåt i mahogny med cabin. Med denna gjorde vi sedan färder om söndagarna och under semestern i såväl Mälaren som Saltsjön. Att göra utfärder med motorbåt anser jag vara den bästa fritiden man kan tänka sig. Då kan man styra kosan dit man själv vill. Var vädret vackert, då for man långt ut i skärgården och uppsökte någon holme med bra badplats där man fick vara fri.

Åker man ut tidigt på söndagsmorgonen och sedan kör ett par timmar innan man slår läger, då skall jag säga att det är bråttom att tända primusköket att få frukosten framburen antingen i aktern på båten eller iland. Hade man gäster med sig blev det som regel för trångt att sitta i båten, varför man inredde sig på bästa sätt på stranden.

7 500 kronor högt pris

Motorbåten har vi när detta nedtecknas haft i över 25 år, men jag kan gott säga att den är lika fin, som när jag köpte den. Visserligen har man utgifter för en båt, ty det är varvshyra, reparationer, fernissning och bensin m.m. men det har man nöje utav, och något roligt bör man ju ha."

Priset hade varit 7500: - en mycket stor summa på den tiden.

Båten var byggd på Karlstads båtbyggeri 1921 och hade körts till Stockholm på Göta kanal. Den var byggd helt i hondurasmahogny med en längd av 8,20 m och en bredd av 1,50 m. Motorn var en fem hästars Penta och med den var toppfarten 6 knop. Farfar utlyste en intern tävling i hemmet och efter mycket pusslande kom de fram till namnet EROS efter kärleksguden.

Båten låg upplagd på klubben och varvet Tre Kronor vilket då var beläget några hundra meter från S:t Eriksbron, det varvet blev dess uppläggningsplats för vintern några år framöver. När båten skulle sjösättas första gången visade det sig att motorn var defekt. Förra ägaren hade glömt att tömma kylvattnet inför vintern och därför hade blocket spräckts. Denne tog dock fullt ansvar för det och lätt reparera skadan. Hos farfar fanns inget som helst motorkunnande

Lång och smal

Båten var ett displacementbygge och ganska smal men lång. Föröver låg en ruff med två kojor på vilka det låg madrasser stoppade med kork. För att gå in och ut ur hytten kunde man skjuta en ganska stor lucka samt öppna två smala

dörrar, resten av båten var indelad i två sektioner med ett vindskydd och dörr på mitten. Både för och akterut om vindskyddet fanns det kapell dock inte med ståhöjd inunder. Båten manövrerades framför detta vindskydd på styrbordssidan där man kunde sitta på en toft med vindskyddet som ryggstöd.

Motorn låg mitt i båten, den första motorhuvu var som ett litet hus med fönster med galler över. Fram och back manövrerades med en stång och framdrivningen var en fast rak axel med propeller och ett stort roder. Motorn var en fem liters Penta med ventilfjädring vilket var den enda nackdelen bortsett att den var för svag för båtens storlek. Om någon av ventilfjädrarna gick sönder stannade motorn direkt. Efter vindskyddet fanns två långsgående tofter med lock och ett utrymme med dörr där också vajerstyrningen till rodet satt. I dessa utrymmen förvarades köksutrustning, mat och färskvatten. En gång dock när Hildur skulle laga mat flammade fotogenköket upp väldigt och hon slängde hela köket överbord.

Vårutrustning av Eros har Gillis beskrivit som ganska jobbig då han ensam fick ta det ansvaret med slipning och skrapning av den 8 m. långa båten. Han hade ingen hjälp av systern och när hon

sedan träffade en fästman utbildade han sig till och blev tandläkare och fick inte utsätta händerna för skaderisk.

Sommarutflykter

Första somrarna gjordes utflykter med Eros till Kungshatt och Ekerö. En sommar ville farfar ta sig till Källvik i Tjust skärgård. Färden gick via Mälaren och Södertälje kanal och förbi Trosa samt söderut efter kusten då den sommarens väder blev riktigt dåligt med hård vind och regn. Därför sökte man hamn hos en fiskare och fick ligga vid dennes brygga och tack vare det dåliga vädret blev vistelsen minst 14 dagar innan de fick vända hem igen. Så småningom började de föröka ta sig ut i Stockholms skärgård och man slussade då genom Karl Johanslussen och det kostade pengar vid varje passage. Farfar fick ett tips om att det gick att ta sig ut i Salt-sjön genom Norrström mellan Gamla stan och Helgeandsholmen. Detta var dock ett vågspele och innan man slussade här fick man ringa för att ta reda på hur stark strömmen var. Även här fick sonen Gillis sköta båten. Ibland var strömmen ändå så stark vid färd norrut att Eros inte orkade och båten gled då tillbaka men kunde hållas på rätt kurs med full motorpåverkan. Norrström stängdes sedan av då tunnelbanan byggdes och det blev för grunt för att framföra båtar där.

En sommar tog sonen Gillis med sig systemens fästman Hans på en vecka i skärgården och de kom till Ängsö-Gränö där man möttes av en fantastisk arkipelag. På Gränö fanns en bondgård där det gick att köpa mjölk och ägg m m.



Eros lite uppifrån vid bryggan på Gränö.

Farfar köpte tomter

Farfar och farmor blev förtjusta i ön på östra sidan där det fanns en fin lähamn, i land fanns ett litet hus och farfar undersökte om det var till salu, 1932-33 köpte han tre tomter på Gränö.

Långfärden fortsatte ändå men vintern 1933 köptes en ny motor till Eros, en Penta L 4 med fyra cylindrar och på 15 hk, med denna motor ökade nu farten till 8 knop.

Eros användes för att ta sig från Stockholm till Gränö, men också på långfärder norrut mot Furusund samt ända ner mot Arkösund. Eros var ingen sjöbåt och vid kraftig sjö var hon svår att hantera. Länspumpen, den så kallade ettan, fick användas flitigt.

På detta varv fanns det hantverkare

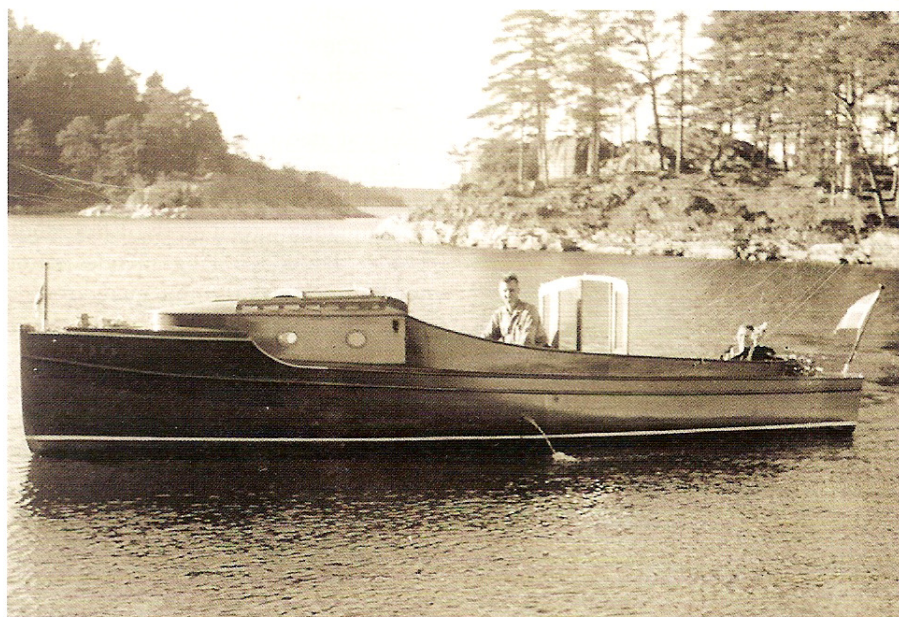
och montörer som kunde anlitas. En vinter skulle en montör sota pentan L4 som gått mycket bra och samtidigt provtrycka kylkammarna vilket fick till följd att blocket sprack. Reparation var omöjlig och en ny motor fick köpas, vilket blev en Albin O 41 4 cylindrar och 20 hk Eros gjorde nu 10 knop.

Under kriget låg båten upplagd då det inte fanns någon bensin och pappa hade en roddbåt med vilken han rodde mellan Brevik och Gränö. Hon sjösattes igen 1944 eller -45.

Jag sov på durken

1944 föddes jag och mina första minnen är att vi åker med båten på långfärd och jag får sova på durken midskepps då jag i tidig ålder var ganska kortväxt, manöverstången till fram och back fick tas bort för att jag skulle få plats. De korkstoppade madrasserna hade bytts ut mot madrasser stoppade med tagel som vi tog med från sommarstugan. Jag är nu i femårsåldern och som jag har förstått efteråt av bilder och pappas texter gjordes långfärder även under vår tidiga uppväxt. Bl a finns en bild från en brygga vid Möja där jag c:a 3 år trillat i vattnet utan flytväst och pappa fiskade upp mig med den långa båtshaken som alltid fanns med. Farfar hade en gång skaffat den då han hade svårt med manövreringen i trånga vatten och vid angöring och då paddlade eller stakade han sig fram med den.

1951 gick farfar bort och sonen Gillis ärvde båten, Nu kunde pappa själv bestämma över användandet, som enda skillnad då han alltid själv tagit hand om båtens skötsel och framförande.



Eros under långsam gång framåt.



Sista bilden på Eros i vår ägo. Bredvid ligger nyinköpta klinkbyggda Mysingen 4, då vitmålad, som döptes till Amoress 1966.

1953 föddes Bob och vi var nu tre barn. Långfärderna med Eros fortsatte men det blev ganska trångt ombord.

Jag minns också de farofyllda färdena genom Norrström som jag som liten trodde var enda vägen fram och åter mellan Mälaren och Saltsjön. Vi var ganska ensamma om att göra detta och varje gång pappa gick mot Mälaren stod folk och tittade på i en ganska stor skara. Även åt andra hållet var det svårt då om strömmen var stark. Det gick väldigt fort och det gällde att hålla kursen.

Järnskruvar

Någon gång på senare delen av femtiotalet skulle pappa kolla skruvarna i Eros och upptäckte att det var järnskruv överallt, ett gigantiskt projekt vidtogs och nästan alla skruvarna byttes mot mässingsskruv, det var inte underligt att båten läckte. Eros styrdes från styrbordssidan med en ratt som satt så att man förde stora tjocka pinnar fram och åter för att svänga, den var förbunden med en kedja och vajer till det stora rodret. Det hände att vajern gick av när sjön var svår och det fanns då en rorkult som gick att stoppa in ett fyrkantigt hål på hjärtstocken som stack upp genom akterdäcket.

Någon båtplats på den sidan fanns

inte att tillgå på Djurgården annat än på KMK mot astronomisk ersättning. Pappa blev dock bekant med dåvarande ägaren av Restaurang Godthem vilken även ägde bryggan nedanför mot Djurgårdsbrunnsviken där han fick lägga Eros. På somrarna jobbade pappa på Djurgårdens polisstation och kunde därför se till båten när den låg för ankar, han hängde även sin polisskärmmössa på backslaget och båten fick vara ifred.

På slutet av femtiotalet fick pappa möjlighet att göra en enkel brygga vid Tyresö Brevik i sjön Maren och Eros kunde flyttas dit sommartid. Långfärderna blev färre än förut då sommarstället byggdes ut åt den växande familjen och Eros blev en person- och godstransportbåt mellan Brevik och Gränö.

I början på sextiotalet började pappa tröttna på underhåll och värutrustning av Eros eftersom jag gick på skola i Skåne och reste jorden runt med flottans fartyg Älvsnabben och Eros skänktes till dottern Maud och hennes man Hans.

Eros såldes

De hade dock ingen vana att ta hand om en så stor båt och tröttnade ganska snart och Eros såldes 1967 till en som troddes vara entusiast men även denne man tröttnade ganska snart och Eros

såldes igen. Pappa själv köpte då en Mysingen 4 vilken jag hittat på båtmässan i Storängsbotten och den fick ära uppläggningsplatsen på Djurgården och pappa gjorde som farfar, överlät all skötsel på mig. Denna båt hade utombordsmotor och den lärde han sig aldrig att förstå. Så småningom såldes även denna då jag tror att pappa längtade efter att få komma ut på några långfärder igen och en Nimbus 26 köptes med vilken han kom ut på några långfärder igen innan han gick bort 1983.

Eros gav dock pappa ingen ro eftersom båten var en stor del av hans liv och började söka efter henne men lyckades aldrig nå kontakt med den dåvarande ägaren. Eros sågs dock i början av åttiotalet vid Långholmskanalen, då i ett bedrövt skick och påbyggd med rutor fram på hyttens tak.

Han skriver då att han gärna skulle vilja ta hand om Eros igen och ge båten ett värdigt slut.

Pappa gick bort 1983 och han fick aldrig se henne igen och detta har plågat mig och det skulle nu vara kul om någon efter denna artikel vet något eller vad som hänt. Kanske ligger hon på någon sjöbotten och är ledsen att hon blev övergiven efter lång och trogen tjänst.

CLAS LINDSTAM