Segelbåten Kåres historia, korta formatet
Längd över allt (utan roder): 7,90 m
Bredd: 3,60 m
Klinkbyggd i enepinnad ek
I botten kopparnitad furu
Huggna spant
Kåre byggdes i Djupvik, Tjörn 1888 som vadbåt/bruksbåt antagligen ämnad för sillfiske. När sillperioden tog slut användes den mer och mer för andra frakter, främst potatis och andra rotfrukter från Tjörn och Orust till Göteborg och Uddevalla. Den kom då att kallas pärebåt och detta är antagligen anledningen till att skrovet klarat sig så pass bra jämfört med rena fiskare. När motoriseringen av yrkesbåtar tog fart i början av 1900-talet kom denna typ av båtar att säljas (ganska billigt kan man förmoda) eftersom de var för klena i akterskeppet för att kunna bära dåtidens tunga motorer.

Segelsällskapet Fram bildades 1896 på Svinholmarna syd Göteborg och blev arbetarnas förening (till skillnad från Göteborg Kungliga Segelsällskap GKSS som var mer av överklassens förening). Medlemmarna på SS Fram kom att köpa upp bruksbåtar och bygga om dem till nöjesseglare och begreppet ”Koster” för dessa båtar började användas. Man höll främst till på Klippans varv i Majorna och dåtidens varvschef på Götaverken, Hugo Hammar, var generös med hjälp till detta. Det var andra tider då och man hjälptes åt på ett annat sätt än idag.

Ivan Lamberg med två bröder, Axel och Karl, köpte båten 1910 och byggde om den till nöjesseglare och använde den flitigt i flera decennier. Ytterligare en man, Kalle ”Banco” Pettersson, fanns med i besättningen utan att vara delägare. Han hade eventuellt s.k. ”skraplott” vilket skulle innebära att han hjälpte till med alla förekommande arbeten mot en plats ombord. Antagligen byggdes andra båtar om parallellt av andra personer. Till exempel kostern Zaima visar påfallande likheter och Zaima är idag upprustad och dokumenterad på ett annat sätt än Kåre. Man var medlemmar i SS Fram och förde dess vimpel ”Killan”.

Kåre var framgångsrik i många kappseglingar. Båtkonstruktören Olle Enderlein, känd tillsammans med Arvid Laurin lär t.ex. ha kopierat Kåres bottenform. Man var upp till åtta medlemmar i ett skrapelag som hjälptes åt med båtens skötsel. Kåre var aldrig badgästseglare utan nöjesbåt. Till en början hade man kullersten som ballast med hon fick senare gjutjärnsköl gjuten på Götaverken. Hon hade heller inte peke utan var för sin tid mycket modernt riggad. Rundhultet ser förhållandevis klent ut på en bild på SS Frams hemsida.

I stort sett varje lördag under säsong var man ute och seglade. Man deltog i många kappseglingar och vann ofta. Underhållet under vinterhalvåret måste även det ha tagit en hel del tid, särskilt med tanke på den tidens långa arbetstider och korta semestrar. Seglingen var främst en manssak och fruarna var sällan med. Fruarna fick ”gilla läget” som ”seglaränkor”… När de väl var med sa man ”Ungar och Kärringar i ruffen vid förtöjning!” Förtöjningen skedde alltid i det tysta och utan åror. Man satte en ära i att alla visste vad de skulle göra utan snack. Det fanns åror att användas i nödfall och under de närmare 50 år man hade Kåre användes de endast en pinsam gång: Under en resa till Halden, Norge på 10-talet, hade man så mycket medström att Kåre inte lydde roder utan fick styras med årorna. Man tog en ”utläggare” innan segling. Det var helt enkelt en sup

innan man kastade loss. De var alltid törstiga ombord… Klädseln var blå cheviottskostym (ull), seglarmössa och vita gummiskor. Mockajacka om det var kallt. Båten skulle ha julkrans och julsup varje år. Man hade med sig kvarting, tuggtobak, kopp och färdig mat hemifrån i låda. Seglarfilosofin var att leva enkelt, t.ex. grötfrukost och eventuellt räkor på kvällen men aldrig tala arbete.

Kåre var enkelt inredd men var alltid mycket bra underhållen. Utvändigt var hon fernissad med undantag av rufftaket och luckan som var vita. Ingen randgång fanns, endast kant. Det fanns två långa och breda britsar i ruffen längs med båda sidorna. Förutom en låda med två backar öl för om masten, en byrå mellan britsarna och en proviant- och matlagningslåda med fotogenkök under bänken i sittbrunnen, fanns inga skåp och lådor. Tåg och utrustning förvarades antagligen under britsarna. I sittbrunnen fanns en rundad bänk i u-form och i styrbrunnen fanns en utdragbar bänkskiva att sitta på. Under bänken i sittbrunnen fanns träpytsar. Man använde koltjära under durkarna och trätjära ovan. Oljad garnering fanns på insidan. Det fanns två kardanupphängda fotogenlampor i ruffskottet. Seglen låg löst på britsarna när de inte användes. Den tidiga riggen hade lång bom och ganska högt pikat gaffelsegel, toppsegel, stor fock men inget peke och var på cirka 60 m2. Senare riggades Kåre ned till 45 m2, toppseglet försvann, bommen blev kortare och gaffeln nästan lodrätt pikad. Gaffeln var ledad och satt på en skena i masten. Ivan sålde båten 1957 och gick ur tiden 1959.

Kåre har haft flera ägare sedan dess, och genomgått bättre och sämre perioder. Joachim Torsson, tog över Kåre under senhösten 2004 då hon stod uppställd hos tidigare ägare. Vintern ägnades åt seriös renskrapning invändigt liksom en del kringarbeten och hon kom i sjön till sommaren 2005 utan större problem. Men sedan dess har Kåre stått på land av olika anledningar. I november 2015 gjordes en besiktning av Anders Annell. Annells båtbyggeri. Han var mycket förtjust i båten och tyckte absolut att hon var värd att sparas, 1800-talsbåt som hon är. Han tyckte inte att det var lönt att lapplaga något mer då detta gjorts i flera omgångar innan. Det enda vettiga vore en helrenovering med byte av cirka 50 % av båten, bland annat samtliga spant, hela däcket, stävarna och en hel del bordläggning. Detta skulle ta cirka 1500 timmar (!).

Nu har arbetet startat med att finansiera och organisera renoveringen av Kåre!

Joachim Torsson 2016-02-18