



Ett sekel under segel

KUNGSÖRS 1914  2014 SEGELSÄLLSKAP

I början var det överriggade

Åren kring 1910 var det goda tider i Sverige med ekonomisk tillväxt och framtidstro.

Intresset för att skaffa sommarnöje och fritidsbåt växte bland dem som hade möjligheten.

Kring Mälaren och på många andra håll bildades segelsällskap och båtklubbar för att utveckla båtlivet.

Onsdagen den 2 september 1914 hade turen kommit till Kungsör.

En grupp unga seglingsentusiaster hade samlats för att bilda Kungsörs Segelsällskap, KSS.

I föreningens jubileumsskift från 1924 tecknas en levande bild av tidsandan när KSS bildades:

”Om vi går tillbaka till åren 1912 och 1913 eller tiden närmast före K.S.S. bildande, faller man i förvåning inför det kolossala intresse för Segelsporten, som då rådde. Möjligheterna voro små, och segelflottan bestod av vanliga roddbåtar i snipform, mestadels överriggade. Vid segelmassan fästes intet avseende, och däri låg troligtvis den humoristiska poäng, som satte blodet i svallning såväl hos dåtidens seglare som hos samhällets bebyggare i övrigt”.

Den senare kommentaren syftar på de tävlingar som Folkets Hus och Park arrangerade. De hade en anmälningstid som löpte ut omedelbart före starten utanför Ekudden. Det fick till följd att *”varje båt anlände i sista minuten, i hemlighet till oigenkännlighet överriggad med extra segel i form av klyvare, jagare och toppsegel”.*

Inspiration till bildandet av KSS hade bröderna Oscar, Bernhard och Knut Schelin hämtat från Segelsällskapet Svearna i Eskilstuna som hade bildats redan 1905. Oscar och Knut hade under åren 1912 och 1913 framgångsrikt deltagit i Svearnas öppna kappseglingar med sin gaffelriggade segelsnipa ”Lillan”.

Till ordförande i KSS första styrelse valdes Evert Lundkvist, som hade erfarenhet från andra föreningar. Oscar Schelin blev vice ordförande, Bernhard Schelin sekreterare. Ivar Johansson och Manne Karlsson var suppleanter och Knut Schelin revisor.

Bernhard Schelin berättar i ett tidningsklipp i samband med 50-årsjubileet 1964:

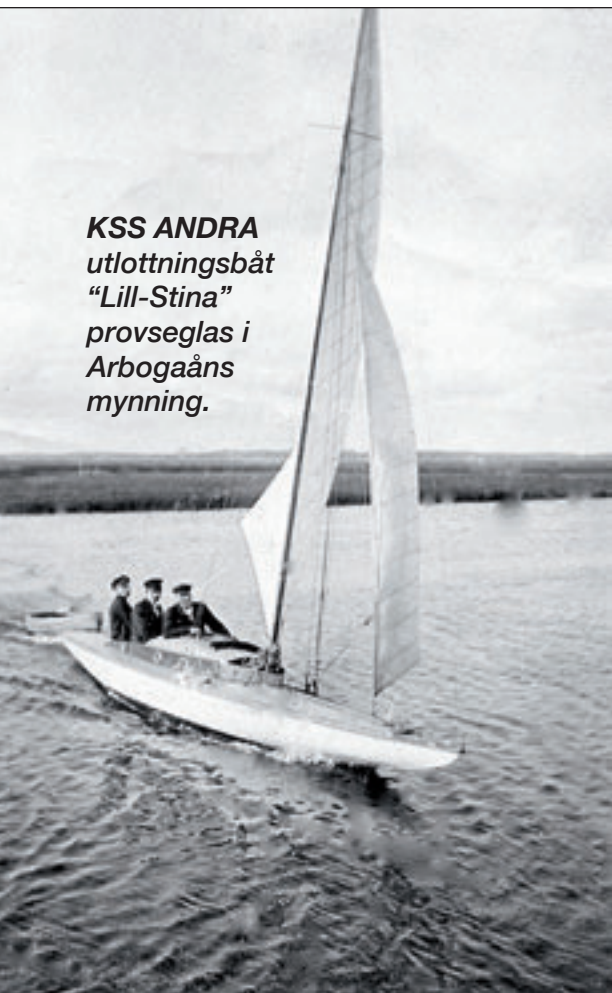
– Vi samlades i gröngräset på Kungsörs kyrkvall och pratade ihop ett sällskap. Flera av oss hade sedan präktiga skärgårdskryssare, som kostade slantar att underhålla. Därför uppstod det diskussion om medlemsavgiftens storlek. Den spikades till 25 öre första året. Under min tid har den ökat med 4,75...

Den första kappseglingen i sällskapets



MÄLARENS SEGLARFÖRBUNDS HÖGTIDSSEGLING var en stor begivenhet inom segelsporten under många år.

KSS ANDRA utlottningsbåt “Lill-Stina” provseglas i Arbogaåns mynning.



regi arrangerades redan den 20 september 1914 utanför Ekudden, alltså bara ett par veckor efter bildandet. Start- och entréavgiften var 25 öre för vuxna och 10 öre för barn. Regattan gav en intäkt på 28:05 kronor, vilket var en ansevärd summa på den tiden. Det visar också att kappsegling från början var en publiksport. Under första verksamhetsåret arrangerades också en isjaktstävling med ett halvt dussin isjakter, som var populära alternativ vintertid för dem som ville utnyttja den frusna sjön.

Redan första året hade sällskapet samlat 56 medlemmar. Kas- saomslutningen var 125 kronor och saldot 30 kronor, kan man utläsa av gamla dokument. Antalet båtar växte med tiden, delvis som följd av att nybyggda båtar lottades ut av sällskapet. Från 1920 och framåt fanns flera skärgårdskryssare med såväl 22 som 30 och 40 kvm segel representerade i KSS, som hade ett livligt utbyte med andra klubbar i västra Mälaren.

Bengt Sörberg, som länge varit aktiv i föreningen och vars far

snipor som gällde



Tävlingarna arrangerades vid midsommar och samlade deltagare från hela Mälaren. Bilden är tagen 1937 då KSS ännu hade hamn och uppläggningsplats vid Kungsudden. Första gången KSS stod som värd för Högtidsseglingen var 1925.

Erik var en av de drivande krafterna i sällskapet under mer 25 år, ger sin bild av KSS:

– Den här klubben har aldrig varit en överklassklubb, utan man umgicks med människor av alla kategorier. Det var mycket jämlikhet i klubben. Den som var duktigast att segla, det var den som var bäst, det spelade ingen roll om han var plåtslagare, fabrikör eller något annat, säger Bengt Sörberg.

När KSS firade sitt 30-årsjubileum uppmärksammades det som sig bör i lokalpressen. I Folket stod följande att läsa om Kungsörs seglare i ett klipp från juli 1944:

”Det hör nästan till livets små fröjdeämnen att träffa en av seglarna nu och då i livets vardag. Glada, vänliga, optimistiska och generösa är ett karaktärsdrag hos dem alla.

Om sjön och seglarlivet gjort dem sådana låter vi vara osagt, men ett faktum är att seglarna här i Kungsör är ett synnerligen fryntligt släkte.”

”
...däri låg
troligtvis
den humo-
ristiska
poäng, som
satte blodet
i svallning
”

”Det enda som existerade i

KSS – Segling, det var det enda som existerade för bröderna Schelin. Det fanns inte så mycket annat att göra om man ville ha lite roligt på sommaren, för det var ingen av dem som var särskilt intresserad av fotboll och sånt...

Det berättar Per Schelin om bröderna Bernhard, Knut, Oscar och Sven Schelin, som ingick i en syskonskara på tio barn, varav fem pojkar och fem flickor.

Bröderna Schelin var drivande krafter bakom bildandet av både Kungsörs Segelsällskap och Kungsörs Båtvarv, som båda startade verksamheten 1914.

Per är son till Oscar, som tillsammans med Bernhard satt med i den första styrelsen för segelsällskapet. Oscar var också den av bröderna som startade båtvarvet, bara 19 år gammal.

– Det intresset fick han av pappan Karl som var snickare och brovakt i Kungsör, bland många andra sysslor. Han byggde likkistor och små roddbåtar på sin fritid. Det började Oscar hjälpa till med och fick intresse för, och det ledde sedan till att han byggde upp varvet, säger Per Schelin.

Bernhard Schelin arbetade som ung vid järnvägen, där han råkade ut för en olyckshändelse. Ena benet hamnade under en järnvägsvagn och han fick lov att gå med ett träben resten av livet. Det gjorde att han i fortsättningen ägnade sig åt kontorsarbeten. Med tiden startade han en egen redovisningsbyrå. Det hindrade inte att han uppehöll ett stort intresse för seglingsporten och segelsällskapet. Efter fyra år som sekreterare i KSS blev han kassör 1919 och förblev så i 47 år, dvs totalt 51 år i styrelsen fram till dess han avled 1966.

Sven Schelin var möbelhandlare och glasmästare med eget snickeri. Han var också begravningsentreprenör och byggde roddbåtar, precis som sin far. Knut hade arbete på Nordiska armaturfabriken i Kungsör. Han var precis som sina bröder Sven och Oscar mycket road av kappsegling, ofta som gäst på den delägda Tersen II. Han var aktiv i KSS hela sitt liv och lite av husvärd på Skillingeudd.

Andra namn som kan lyftas fram i KSS:s historia är den förste ordföranden Evert Lundkvist, som gick bort i spanska sjukan redan efter fyra år. Långvarig på ordförandeposten under 1930- och 40-talen var Erik Granberg. Han efterträddes av Erik Sörberg, som var ordförande i 15 år efter att han först varit sekreterare i 11 år, dvs totalt 26 år i styrelsen. 1965 efterträddes han av Tord Andersson, som var ordförande i 13 år fram till 1979, då han efterträddes av Jan-Åke Brodin.



SLÄKTFOTO av familjen Schelin tidigt 1900-tal. Karl Schelin omgiven av fru och tio barn, fem pojkar och fem flickor. De fyra bröderna som kom att engagera sig i segelsporten var Bernhard, stående längst till vänster, Knut, längst till höger mellan en stående och sittande syster, Oscar, sittande längst fram, för dagen plågad av tandvärk, och så yngste sonen Sven, sittandes i pappans knä. Den äldste sonen Emil, stående bakom Karl, kom senare att emigrera till USA.

”Pappan Karl,
snickare
och brovakt,
inspirerade till
båtbyggeri
och segling”



OSCAR SCHELIN startade Kungsörs Båtvarv som 19-åring 1914. Den första tiden var varvet beläget mittemot Kungsudden på en f.d. skrothög. Därefter flyttade varvet till större lokaler vid Kristineberg, uppströms broarna över Arbogaån. 1939 etablerades varvet på sin nuvarande plats vid Tegeludden.

brödernas värld var segling”



TIDNINGSKLIPP FRÅN 1964, då KSS firade 50 år.



STYRELSESAMMANTRÄDE I KSS. Kassören Bernhard Schelin till höger, ordföranden Erik Granberg i mitten och sekreterare Erik Sörberg till höger. Erik Sörberg blev sedermera ordförande under 15 år fram till 1965. Erik Sörberg var direktör för Sörbergs Armaturfabrik i Kungsör och god vän och kompanjon med Oscar Schelin som drev Kungsörs Båtvarv. Tillsammans utvecklade och tillverkade de båda företagen välgjorda båtbeslag i mässing och brons.

Eländet med motströmmen

KSS ursprungliga hemmahamn och uppläggningsplats låg på stranden nedanför Kungsudden. Här anlades en slip med slipbod som senare flyttades till Tegeludden, när sällskapet fick en hamnbassäng anlagd där.

– Det stod båtar på rälsen utmed hela Kungsudden. Man började med att ta upp några små motorbåtar, som var lätta, och ställde dem längst bort på rälsen. Sedan fortsatte man med de större. De tyngsta tog man upp sist, bland annat en riktigt tung motorbåt som stod ända ner mot vattnet, säger Leif Schelin som var med tidigt med sin pappa Sven på den tiden.

På 20- och 30-talet fanns där ett tiotal större segelbåtar på 30- och 40 kvm tillsammans med några mindre segelbåtar. Flera båtägare hörde hemma i Köping tills de bildade egen båtklubb.

Vid Kungsudden fanns inga bryggor anlagda, utan båtarna var sommartid angjorda mellan pålar längs med strömriktningen i ån, där det var tillräckligt djupt för segelbåtar. Till och från båtarna fick man ta sig med jollar.

– Med tiden blev det trångt på Kungsudden, när det kom in fler och större båtar i sällskapet. Man ville väl inte ha oss kvar där heller, säger Leif Schelin och fortsätter:

– Sedan var det ju bökigt med strömmen, att komma upp med båtarna. Det kunde ju vara fem knops motström ibland. Man kunde tvingas dra sig fram mellan dykdalberna utmed ån, och ta hjälp av ström i motsatt riktning, när den svängde runt utmed kanten. Några motorer fanns ju inte under kriget, så det var ju lite kämpigt att ha det så, säger Leif Schelin.

Det ledde till att KSS bytte till sig mark vid Tegeludden och anlade en ny hamnbassäng där mot slutet av 50-talet.



vid Kungsudden



KSS FÖRSTA HAMN och uppläggningsplats låg vid Kungsudden. Båtarna angjordes mellan pålar utmed strandkanten. Sjösättning och upptag genomfördes med vagn och slip. Båtarna ställdes tvärs rälsen allteftersom de togs upp. Slipen och slipboden kom sedermera att flyttas till den nya hamnen vid Tegeludden. Att använda slip var en tidskrävande och vanskelig metod när båtarna blev större och tyngre. Med tiden övergick KSS till upptag och sjösättning med truck och lyftkran.



God relation mellan varvet

KSS Det nystartade Kungsörs båtvarv tog vara på det växande intresset för segelsport och fritidsbåtar i början av 1900-talet. Varvet startades av den 19-årige Oscar Schelin 1914.

– Det var långa smala ärtskidor till segelbåtar som gällde på den tiden. De första åren var det ganska små båtar som byggdes på varvet, men storleken ökade med tiden och båtarna förbättrades. På 20-, 30-talet var det mest skärgårdskryssare, såväl 30, 40 som 55 och 75 kvm stora, säger Per Schelin, son till Oscar och själv verksam på varvet i många år.

Under flera år höll varvet till i en byggnad uppströms järnvägsbron på södra sidan vid Kristineberg, men flyttade 1939 ned till området intill Tegelludden, där det fortfarande ligger. Under kriget fick varvet ett ordentligt uppsving av de minsvepare, som svenska försvaret beställde, och de stora fiskebåtar, som levererades till Tyskland.

– Vi byggde två minsvepare åt Försvaret och fyra stycken stora fiskebåtar till Tyskland på 70 ton med tretums bordläggning. Det var riktiga bjässar. Det gick inte att beställa något annat än fiskebåtar för leverans till andra länder under krigsåren. Om de sedan användes till något annat, det vet vi inte, säger Per Schelin.

Minsveparna ingick i en beställning på totalt 12 minsvepare som Försvaret lade ut på olika svenska varv. Fiskebåtarna beställdes av företaget Båttjänst i Stockholm på uppdrag av tyska intressen. Totalt levererades 45 sådana stora fiskebåtar till Tyskland från svenska varv.

– På den här tiden var det 50 man på varvet, men sedan sjönk det ju ner när det mest blev skärgårdskryssare som byggdes, säger Per Schelin.

Varvet skaffade sig sedermera gott rykte internationellt för sina välbebyggda 5,5-or, som var en OS-klass fram till slutet av 60-talet. Flera båtar har levererats till kända seglare runt om i världen efter att Lasse Thörn vann OS-guld i Melbourne 1956 i en Schelinbyggd 5,5:a. Då var varvet redan respekterat i svenska seglarkretsar för sina välseglande skärgårdskryssare. Två som ofta omnämns är båtarna Tersen II och Milonga, båda ritade av den kände båtkonstruktören K E Sjögren i Stockholm.

Bengt Sörberg, son till Erik Sörberg som länge var ordförande och drivande kraft i KSS, är full av beundran över vad Oscar åstadkom på varvet.

– Oscar Schelin var båtbyggnadskonstens Haupt (känd möbelkonstnär på 1700-talet). Han hade en egen stocksåg på varvet och importerade mahogny från Honduras. Det var åtta, tio meter långa

stockar och en meter i diameter. Sedan sågade man allt virke, som skulle vara till en båt, ur en och samma stock, så att man fick exakt samma nyans. Det var sådan perfektion i allt som han byggde, säger Bengt Sörberg.

Under 60-talet byggde varvet en egen typ av familjebåt kallad Schelinkryssare. De första exemplaren gjordes i mahogny, men sedan blev det av kostnadsskäl nödvändigt att bygga båtarna på plastskrov, som tillverkades i Köping.

– Det gillade inte Oscar, så produktionen kom med tiden att flyttas till en plastindustri i Norrland, berättar Bengt Sörberg.

– Plastbåtar vägrade Oscar Schelin att bygga. Jag tycker inte om plast, för



KUNGSÖRS BÅTVARV på sin ursprungliga plats mittemot Kungsudden.



BÅTVARVETS HUVUDBYGGNAD vid dess nuvarande plats intill Tegelludden, där varvet etablerades 1939.



FISKEBÅT TILL TYSKLAND och minsvepare för svenska försvaret, byggda under krigsåren vid Kungsörs båtvarv.



PÅGÅENDE BYGGE av en 5,5:a, en båtmodell som gav varvet internationellt anseende.

det luktar som gamla galoscher, sa Oscar, för han var ju trögubbe han...

De stora båtar som byggdes under krigsåren hade till följd att båtvarvets bassäng behövde fördjupas och breddas för att ge plats åt sjösättningarna. Oscar och Bernhard Schelin gick då ihop med Erik Sörberg om en investering i ett mudderverk, som kunde köpas för en överkomlig summa. Det fraktades nedmonterat per järnväg

OS-guldet i
Melbourne
seglades hem
i en Schelin-
byggd 5,5:a
från Kungsör

och segelsällskapet



STILSTUDIE AV 5,5-OR som var en OS-klass fram till 1968. Kungsörs Båtvarv exporterade ett stort antal 5,5-or efter att Lasse Thörn vunnit flera stora framgångar i internationella sammanhang med 5,5-or byggda av Schelin. Sammanlagt byggdes fem 5,5-or åt Lasse Thörn, alla med namnet Rush. Längs upp till vänster ses Lasse Thörn själv i en 5,5-a. Överst till höger och nederst till vänster är det Lasse Thörns Rush VII som avbildas och nederst till höger en 5,5-a med namnet Bahamas. Sammantaget byggde varvet ett 30-tal 5,5-or.

Totalt har Kungsörs Båtvarv byggt närmare 2 000 båtar sedan starten, många på export. Den största delen av produktionen har varit skärgårdskryssare och målarbåtar i olika klasser, men även Ljungströmare med storseglet inrullat i masten var en storsäljare. På 60-talet ritade Per Schelin en familjebåt kallad Schelinkryssare (bild infälld mellan de fyra 5,5-orna). Varvet byggde fyra stycken Schelinkryssare i mahogny. Därefter ytterligare ett antal på plastskrov tillverkade i Köping. Senare övertogs tillverkningen helt av en plastindustri i Norrland.

till Kungsör. Mudderverket kom också till användning, när KSS anlade sin första hamnbassäng intill varvet på 50-talet. Mudderverket anlätades också av andra båtklubbar kring Mälaren.

Den goda personkemin mellan Oscar Schelin, chef på varvet, och Erik Sörberg, ordförande i KSS, gick inte att ta miste på under de år de var aktiva.

– Erik och Oscar var bästa kompisar i hela sitt liv. De pratade

alltid med varandra om vad man höll på med på varvet och i sällskapet, så där var det ett 100-procentigt samarbete, säger Per Schelin.

Samma minnesbild har Bengt Sörberg.

– Min far och Oscar hängde ihop som ler och långhalm i alla år. Båtvarvet och segelsällskapet har levt i symbios hela tiden. De hade sådan entreprenörsanda, farsan och Oscar, de tog tag i problemen, som var svåra, och löste dem, säger Bengt Sörberg.

Lottbåtarna drog in pengar

KSS Ett av de första större besluten i det nybildade segelsällskapet var att beställa en utlottningsbåt av Oscar Schelin. Den stod färdig året därpå, 1915, och kom att kosta 550 kronor.

Knut och Oscar Schelin berättar om detta i en återblick som publicerades i dagstidningarna i samband med KSS 55-årsfirande 1970:

”Det blev en 22 kvm kappseglare – som klassen kallades – och byggdes efter K E Sjögrens ritning i vår farbror Göran Schelins verkstad. Vi hade två donatorer som betalade segel och järnkölen. Båten byggdes av furu på ekspant. När båten var färdig samlades ett 20-tal medlemmar. Vi bar båten med slingor under skrovet ut från verkstaden över gamla torget, med vilopaus, nedför backen över bron. På västra sidan vid en klappbrygga sjösattes båten. Hela landsvägsbron var fullpackad med folk. Det var en stor händelse för Kungsörs invånare.”

Båten kappseglades sedan för sällskapet under hela säsongen med goda resultat, berättar bröderna. På hösten skedde lottdragningen och vinnare av den första båten var bagarmästare H A Pettersson, Kungsör. Behållningen för föreningen var ca 500 kronor.

Året därpå byggdes en systerbåt, som också gav goda intäkter till segelsällskapet. Och så fortsatte det i flera år. En sammanställning från 1947 visar att det hade lottats ut 35 segelbåtar mellan 1915 och 1947, de flesta byggda av Oscar Schelin på varvet.

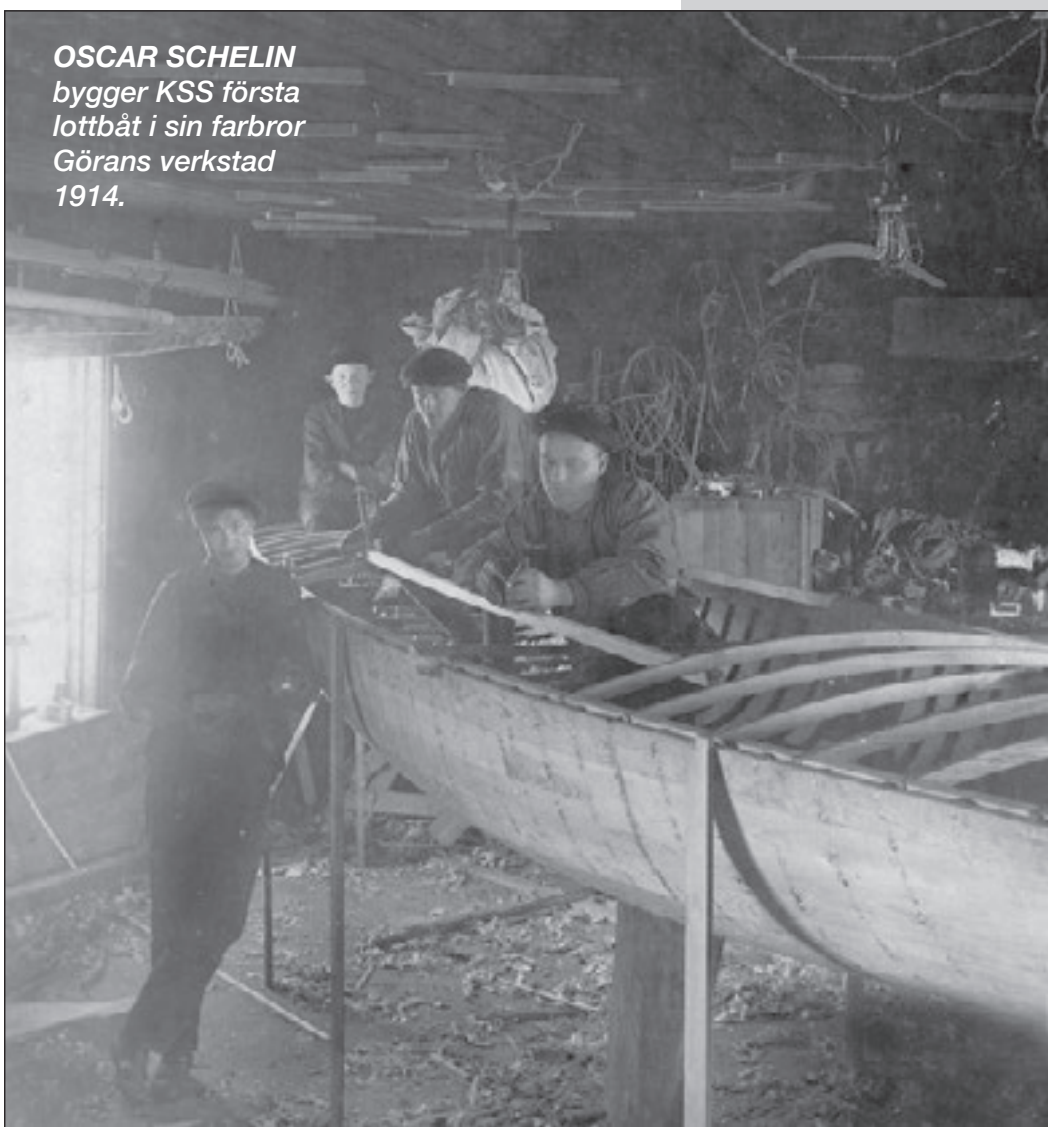
Att sälja lotter har beskrivits som ett hedersuppdrag för medlemmarna i föreningen. Med tiden kom det också att ingå två lotter i medlemsavgiften, som var oförändrad 5 kronor under 50 år. Lotterna kostade 2 kronor styck. Det gjorde också att sällskapet fick många medlemmar som saknade båt och att medlemsantalet snabbt växte till 250–300 stycken. Något år på 30-talet hade KSS över 1 000 medlemmar som följde av lottförsäljningen.

– Det var så i alla föreningar runt omkring att man hade utlottningsbåtar. Det var ett sätt att få fram fler båtar och öka intresset för segelsporten. Det gav också skapliga intäkter till föreningen, innan båtarna blev alltför dyra i inköp, säger Leif Schelin.

Hans pappa Sven Schelin byggde en av lottbåtarna, en Stjärnbåt, i sitt möbelsnickeri 1943. Det var en populär nybörjarbåt för kappsegling. Den hade 15 kvm segel, var 5,5 meter lång och 1,6 meter bred.

– Klubben höll på med lotterier ända fram till 80-talet, men på slutet handlade det mer om roddbåtar och kikare som priser, för båtarna hade blivit för dyra då,

OSCAR SCHELIN
bygger KSS första
lottbåt i sin farbror
Görans verkstad
1914.



SVEN SCHELIN
bygger KSS lottbåt
1943, en Stjärnbåt,
i sitt möbelsnickeri.



säger Leif Schelin.

Leif Schelin och några av hans generationskamrater blev själva inspirerade att bygga egna båtar. 1947 flyttade de ner en överbliven bod för likkistor från Svens möbelsnickeri till gårdet utanför invallningen vid Ekudden. Där byggde man bland annat EX-båtar för kappsegling. De byggdes i plywood i stället för att kläs med duk, som var vanligt på den tiden. Den byggboden har sedan flyttats till nuvarande klubbhamnen vid Tegeludden, där den idag används för att förvara jollar till ungdomsverksamheten.



”
...på slutet
var det mest
roddbåtar och
kikare som
priser, båtarna
blev för dyra
”

och gav anseende åt KSS

FÖRSTA LOTTBÅTEN förevisas i Arbogaån före riggningen. I bakgrunden Sofiabron och bröderna Schelins barndomshem.



KSS LOTTBÅT 1924 visas stolt upp av båtbyggarna på Kungsörs båtvarv, som då låg uppströms broarna vid Kristineberg.



Seglarfesten en begivenhet

KSS En stor begivenhet i Kungsör och inkomstkälla för KSS var Seglarfesten, som arrangerades i 26 år från starten 1923. De första åren höll man till på Kungsudden, men man fick snart lov att flytta festen till Folkets Park.

Knut och Oscar Schelin berättar minnen i en återblick från 1970:

”Vi hyrde Folkets Park år från år den första söndagen i augusti månad som vi funnit vara den mest regnsäkra söndagen på året. Vi arbetade med en kommitté på ca 100 personer. Alla visste år från år vilket stånd de skulle sköta. Om man var t ex cigarr-handlare under festen var man det i 26 år. Det var sällan någon som bytte jobb. En rejäl sillsexa efter festen uppskattades alltid som full betalning”, skriver Knut och Oscar Schelin.

Seglarfesten kom att bli en sommarfest för många långt utanför Kungsör. Flera gästade kom från Stockholmstrakten, där KSS hade gott anseende för de tävlingsresultat, som kungsörare hade uppnått, och de båtar, som byggdes på varvet. Publiktillströmningen var så stor att det sattes in extratåg som stannade vid järnvägsövergången till Ekudden för att gästerna skulle slippa gå hela vägen till och från stationen. Festen lockade en publik på 6 000–7 000 personer varje år i ett samhälle som inte hade mer än ca 3 000 invånare. Rekordet var nära 9 000 år 1947, då Eskilstuna-Kuriren beskrev evenemanget så här:

”Redan på eftermiddagen började den stora folkströmmen till Kungsör, och vägar och gator var brokiga av sommarglada cyklister. Tält efter tält restes i Stallmästarhagen och på Ekudden,

På lördagskvällen var anhopningen av bilar och cyklar intill festplatsen, Kungsör Folkets Park, enorm. Sammanlagt för båda dagarna uppgick besökarantalet till nära 9 000 och enbart på lördagskvällen hade parken 5 000 besökare.

En väldig massa arrangemang för att kunna ta emot den stora publiken hade också gjorts. Dansen gick bl a på tre dansbanor med goda orkestrar på estraderna. Ett tivoli av större omfattning fanns dessutom inom festplatsen.”

Seglarfesten hade uppträdanden av kända artister som Karl Gerhard och Sigurd Wallén liksom China-varietén. Entréavgiften var under 40-talet 1 krona för vuxna och 50 öre för barn.

Leif Schelin var redan som barn med och hjälpte till på seglarfesterna.

– Dansbanor, servering och skjutbanor skötte parken om. Seglarna byggde upp en massa stånd där det såldes dricka, mjölk, smörgåsar, glass och annat som behövdes. Farsan, Sven, hade ansvaret för drickat, och det var en väldig massa backar som gick åt. Och Bernhard (Schelin), han var den som satt på kontoret och hävade in pengarna, säger Leif Schelin.

Seglarfesterna gav också ordentliga kassatillskott till segelsällskapet på upp till 7 000–8 000 kronor per gång. Den sammanlagda vinsten under 26 stora seglarfester var 76 572 kronor, berättar Bengt Sörberg, vars far Erik Sörberg var en drivande kraft bakom arrangemangen.

– Det var ju fabulöst, för det var dåliga tider då på 30-talet och ändå kunde man som ett år, 1937, få in en nettovinst på 5 327 kronor. Det var mer än en metallarbetare tjänade på ett år. Och alla jobbade frivilligt över generationerna, det var allt från unga grabbar till gamla gubbar, som byggde upp det här, och damer som stod i stånden, säger Bengt Sörberg.

En fjärdedel av behållningen från alla seglarfester skänktes till ett välgörande ändamål, som var Kungsörs tuberkulosförenings

barnkoloni i Ramsberg.

Men Seglarfesten hade också en baksida av fylleri och sanitära problem, när så många människor samlades på ett och samma ställe. Per Schelin (son till Oscar) minns hur det kunde vara:

– Jo då, det söps rätt hårt. Det stod på löpsedlarna till och med, att nu har fylleriet gått av stapeln i Kungsör. Men det hade ju inte sällskapet så mycket med att göra, för det skedde utanför parkområdet, där man tältade och höll till. Men polisen fick ju en del att göra under de där dagarna, säger Per Schelin.

I KSS klipparkiv finns också samtida vittnesmål i ämnet. Arboga Tidning hade en notis med den skämtsamma rubriken ”Seglarfes-

för hela Mellansverige



KARL GERHARD
var en av artis-
terna som förgyllde
Seglarfesterna..



ten – SM i fylla”
1945, och Eskilstuna-Kuriren skrev så här:
”Naturligtvis så kan inte en del missljud undgå vid en sådan folk-tillströmning. 10 fyllerister togos av polisen i Par-

ken på lördagskvällen. Men några allvarligare bråk förekommo inte och efter sista föreställningen på söndagskvällen hade poli-sen inte haft anledning att lägga beslag på någon som tagit sig

för mycket till det bästa.”

1948 blev det sista året som Seglarfesten arrangerades. Hyran hade år efter år höjts av Folkets Park, vilket givetvis inte uppskat-tades av sällskapet, berättar Knut och Oscar Schelin i sin återblick från 1970:

”Vi diskuterade uppkomna problem och beslutade att sluta med seglarfesterna emedan vi nu hade tillgångar som borde räcka för flera generationer fram i tiden. Så resonerade vi då”.

Folkets Park gjorde sedan ett försök att driva festen vidare i egen regi, berättar Leif Schelin.

– Men de fick inte kalla det för Seglarfesten, utan kallade det för Kungsörsfesten i stället. Men de hade inte samma resurser, och fick inte dit lika mycket publik och den sortens artister som vi hade, så det dog ut. Tiderna hade väl också förändrats, säger Leif Schelin.

En perfekt plats för segling

KSS Under 20-talet började KSS diskutera möjligheten att skaffa en egen uthamn, där man kunde hålla till på sommaren för sammankomster, kappseglingar och ungdomsverksamhet.

Valet blev Skillingeudd, där sällskapet med frivilliga krafter byggde ett klubbhus på hyrd mark 1930-32. Några år senare kunde sällskapet även köpa tomten på 7 000 kvm. Klubbhuset liksom brygganläggningen kom till stor del att finansieras av intäkterna från seglarfesterna, som blivit allt mer välbesökta.

Knut och Oscar Schelin ger en minnesbild av vilka insatser som krävdes på Skillingeudd i en återblick från 1970:

"Till skydd för nordliga vinden sänkte vi ett par gamla pråmar och sedan kom en brygga som kostat sällskapet mycket pengar och fortfarande drar mycket pengar i underhållskostnader. Något man tyvärr inte kommer ifrån".

En lite mer drastisk bild av vad anläggningen kostade klubben ger veteranen Bengt Sörberg.

– 1934 hade man en intäkt från Seglarfesten på 10 000 kronor. Det var pengar som man bokstavligen stälpte direkt ner i sjön. Man köpte tre stora pråmar som man fyllde med sten och sänkte för att bygga bryggor på, formade som i ett T. Men att isarna hade sådana enorma krafter hade man nog inte klart för sig. Sedan fick man problem med svallvågor från allt större tonnage i djupleden upp till Köping. Det här bröt sönder bryggorna, som krävde ständigt underhåll och förstärkningar utan att det någon gång blev en bra vindskyddad hamn, säger Bengt Sörberg.

Samtidigt var Skillingeudd en väl vald plats för segelsporten som sådan. Man kunde ta sig dit landvägen och det låg inte långt från samhället Kungsör. Förhöjningen på udden gjorde att man fick bra utsikt för att följa kappseglingar ute på Galten.

– Ur sportslig synvinkel var det en idealisk plats. Det väckte intresse bland ungdom att börja med segling och sport. Det var flera omgångar med grabbar, som etablerade sig där och blev intresserade av sjön. Dit kunde man komma ner med cykel i 12–13 årsåldern redan, och följa vad som pågick. De är många som blivit fostrade till framgångsrika seglare där, säger Bengt Sörberg.

Kappseglingar pågick i stort sett varje vecka, och i augusti var det större öppna regattor med 70–80 deltagande båtar.

– Då blev det fullt med folk som cyklade ut och tittade, och som tyckte det var spännande. Idag har ju kappseglingen helt torkat ihop. Segling har blivit något man gör mera som rekreation, säger Bengt Sörberg.

Det utsatta läget för vind och svall var också det som till slut fick KSS att se sig om efter någon annan lämplig uthamn. Den sista öppna kappseglingen med ett 80-tal deltagande båtar genomfördes i augusti 1976. Vid midnatt uppstod kaos i hamnen med master som slog ihop och folk som ramlade ur sina kojor efter att de gått till sängs i lugnt och stilla väder.

Det visade sig vara Cementas största båt, som hade skapat en kraftig undervattensvåg, när fartyget på natten hade gått från Köping i 12 knops fart. Båten hade skjutit en svallvåg framför sig med riktning rätt på Skillingeudd innan båten girade vid grundet Broken. När klubben senare studerade effekterna av en likadan passage steg vattnet med tre decimeter vid Skillingebryggan och vattnet sköljde tio meter upp på stranden.

Året därpå var det bara ett fåtal båtar som kom till den öppna kappseglingen vid Skillingeudd. Tiden med KSS välbesökta regattor med 70–80 båtar varje år i augusti var över.

KSS valde sedan att sälja marken, bryggor och toaletter till kom-

”
...det är
många som
fostrats till
framgångsrika
seglare vid
Skillingeudd
”



SKILLINGEUDD BLEV DEN PERFEKTA uthamnen för kappsegling och ungdomsverksamhet, men bryggorna var illa utsatta för svall och rörelser i isen vintertid. Anläggningen krävde ständigt nya reparationer och förstärkningar och kom att kosta föreningen stora summor pengar, utan att det någon gång blev en vindskyddad, trygg hamn.

munen 1980 för 115 000 kronor. De pengarna investerades i sin tur i en muddrad hamnanläggning på KSS klubbholme Västra Glipen. Seglarpaviljongen såldes tio år senare, 1990, för 150 000 kronor och blev grundplåten för en egen kran i hamnen vid Tegelludden.

men utsatt för is och svall



KSS
bygger
med egna
krafter
seglar-
paviljongen
på Skill-
ingeudd.



Kappsegling – drivkraften

KSS Kappsegling var det drivande intresset bakom bildandet av KSS och förblev den bärande idén i många år. Bengt Sörberg som har perspektiv på KSS historia berättar:

– Genombrottet för Kungsörs segelsällskap vill jag påstå var 1925. Då var KSS arrangör av Mälarens Seglarförbunds högtidssegling. Det var stort i den här regionen inom segelsport. Den alternerade mellan de olika segelsällskapen i Mälaren varje år veckan före midsommar. Det här året var det tio segelsällskap som var representerade i Kungsör. De som kom ända från Stockholm fick lov att bogsera sina båtar hit med hjälp av ett transportbolag, så det var ett stort företag att bara att ta sig hit, säger Bengt Sörberg.

KSS ordnade många egna kappseglingar, även för isjakt vintertid. I slutet av augusti arrangerades en öppen kappsegling, som med tiden kunde samla upp till hundra deltagande båtar.

Snart började både båtar och besättning från Kungsör att på allvar hävda sig i större tävlingssammanhang. Knut och Oscar Schelin pekar ut 1926 som ett särskilt minnesvärt år för KSS i sin tillbakablick från 1970:

”Vi anmälde till förbundets stora Mälarregatta på Björkfjärden tre skärgårdskryssare som gav oss ett mycket gott resultat. I 30 kvm klassen fick Tersen, byggd 1924, andra pris av 23 båtar i samma klass. I 40 kvm klassen fick Milonga, som byggts 1925, första pris av 15 deltagare i samma klass. I 22 kvm klassen deltog Kungsörs SS lottbåt, byggd 1926. Den fick också första pris bland 34 startande båtar i samma klass.”

Senare kom förbundet att i efterhand ändra på reglerna så att lottbåtar inte fick delta i regattan. Det innebar att seglar för två lottbåtar från KSS återkallades.

”Vi hade dock presenterat oss med god kappsegling”, konstaterade Knut och Oscar Schelin. Ganska nöjt kan man förmoda.

Milonga, som är en 12 meter lång elegant skärgårdskryssare i mahogny, byggd av Oscar Schelin, skaffade sig snart rykte om sig att vinna det mesta i Mälaren med ägaren Erik Sörberg som skeppare. Namnet Milonga är hämtat från den argentinska tangon, men kanske har namnet mera syftat på att båten var lång, tror KSS-aren Leif Schelin. Han minns att det fanns flera båtar i samma storleksklass att mäta sig med på kappseglingarna i Mälaren.

– En gång hände det sig att Eriks Sörberg mötte Stockholms segelsällskaps ordförande, Birger Gustavsson, som kom i sin skärgårdskryssare ute på Björkfjärden. Honom kallade de mälaramiralen, för han var kung i Mälaren. De låg på kryss när Gustavsson kom på ofri bog och försökte skrämma Sörberg med att skrika: Slå annars seglar jag rätt över! Men Sörberg slog inte, så Gustavsson fick slå och förlorade, berättar Leif Schelin.

Tersen II, som lånat namnet från en populär omskrivning för den tredje supen, var också flitigt förekommande i resultatlistornas toppskikt med Sven Schelin, far till Leif, som skeppare.

– 1930 var de uppe i Sandhamn på Europaveckan och då vann de mot åtta nationer med Tersen. För det fick de en inteckning högst upp på ett stort fint vandringspris, som överlämnades av en grevinna av något slag. Det stod sedan utställt i en vecka i ett skyltfönster här i Kungsör, innan man fick lov att lämna tillbaka priset, berättar Leif Schelin.

En annan legendarisk båt som vunnit många tävlingar är S30-an Monica III med Erik Söderberg, Sothöna kallad, som kapten.

Leif Schelin själv startade sitt kappseglande med EX-båt, en experimentbåt i plywood med centerbord och 15 kvm segel. Den

”
...Tersens
vandringspris
från Sandhamn
stod utställt i
ett skyltfönster
i Kungsör
”



KAPPEGLING under
20-talet på Galten.



forts

innan båtarna blev för stora

KAPPSEGLING VAR DET STORA intresse som förenade seglare från olika håll i Mälaren. Vid Skillingeudd ordnades varje år i augusti en öppen regatta med ett stort antal deltagande båtar, som regel 70-80 stycken, innan problemet med stora vågsvall från yrkestrafiken skrämde bort deltagarna.



SEGLARE samlas vid Skillingeudd efter dagens kappsegling.

”...dagens båtar är inte roliga, man seglar ju lätt om dem med de båtar vi hade då

forts

kunde man bygga själv med en byggsats från Kungsörs Båtvarv. Det byggdes flera sådana i Kungsör och det gjorde att man kunde locka till sig EX-båtar från Stockholm och Sundbyberg för kappseglingar på Galten.

– De skickade hit sina båtar på järnväg i öppna vagnar varje pingst för tävlingar. Då lastade vi av dem här på lastkajen, sjösatte och riggade båtarna åt dem. Det var ju mest bara vi och de däruppe som hade den där sortens båtar, säger Leif Schelin.

Sven Olle Andersson var en KSS-are som blev särskild framgångsrik i EX-båt under 50-talet. Leif Schelin har vunnit många tävlingar med sin M22 och Tord Andersson har många vinster med M25 att tänka tillbaka på:

– Vi hade ju förmågan, det här gänget från Kungsör, att ta hem förstapriserna i stort sett överallt. Många andra ansåg ju att de hade ingenting på tävlingarna att göra, när kungsörarna var där, skämtar Tord Andersson som hade sina bästa år efter kriget och fram till 1960.

– Jag deltog varje år i Sandhamnsveckan. 1949 vann jag samtliga kör i min klass och det gick bra flera år efter det. Och segrarna firades sedan med middag, dans och prisutdelning på Grand Hotel i Stockholm, berättar Tord Andersson.

Mats Wahlgren har också varit en hängiven tävlingsseglare med många pokaler i sin samling.

– Jag började med EX-låda, hade sedan två Starbåtar och en Folkbåt och numera en Smaragd. Den största framgången med min Folkbåt var i Hangö 1971 (”Finlands Sandhamn”) när jag tog hem segern bland 56 Folkbåtar vid söndagens tävling efter att det hade gått lite sämre de första två dagarna. Då började stockholmarna tala med mig, innan dess var jag inte värd så mycket, säger Mats Wahlgren med glimt i ögat.

Lars Ivar Wikberg och Lasse Blom var två seglare som höll sig väl framme i Finnjolle med många segrar. Bland yngre förmågor på 60- och 70-talet kan man lyfta fram Håkan Holmér och Thomas Andersson, son till Tord, som var en framgångsrik OK-jolleseglare. Thomas blev nordisk mästare i Finland och utsågs till Kungsörs bästa idrottsman 1969.

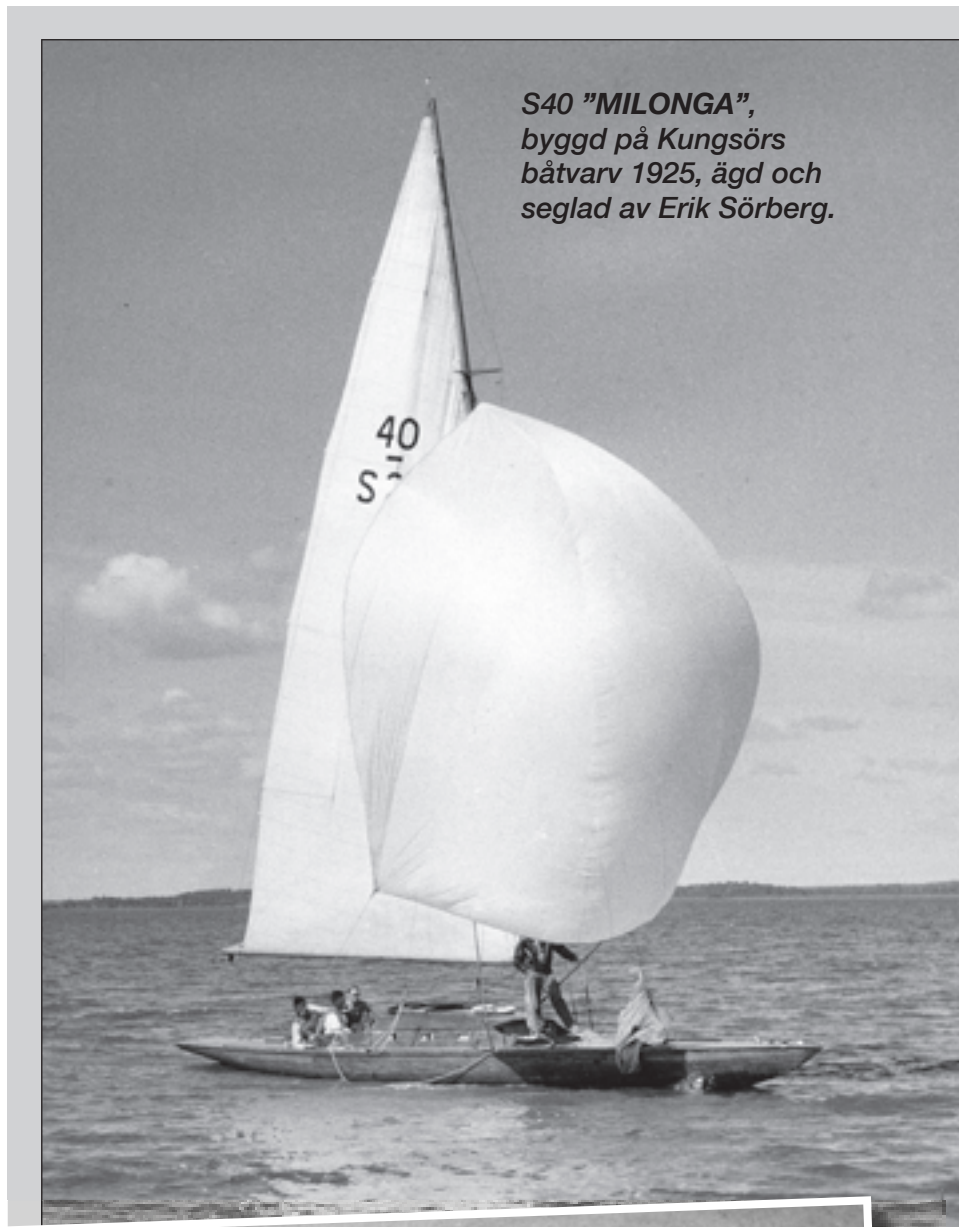
Efter denna kavalkad av manliga utövare är det roligt att lyfta fram Helena Brodin som var föreningens främste utövare på 80-talet. Som 17-åring kom hon på 17:e plats i E-jolle i VM 1987 och samma år tog hon brons i SM.

Under senare decennier har intresset för kappsegling svalnat högst betydligt i takt med att båtarna blivit större och mer bekväma att bo i – men inte lika smidiga och snabba att kappsegla med – som klassiska M-båtar och skärgårdskrysare. Leif Schelin ger sin syn på saken.

– Det är inga roliga båtar som görs idag, de seglar man ju om hur lätt som helst med de båtar vi hade då. Det är stor skillnad på båttyper. Att kunna sitta med armbågen i vattnet på däck, som vi gjorde, det blir ju mycket roligare segling, säger Leif Schelin.

Kappseglingar för träning lever dock kvar i Onsdagsseglingarna, som arrangeras tillsammans med Köpings Seglarclubb, men seglingarna samlar inte fler än 5–10 startande per gång och trenden har varit vikande i flera år.

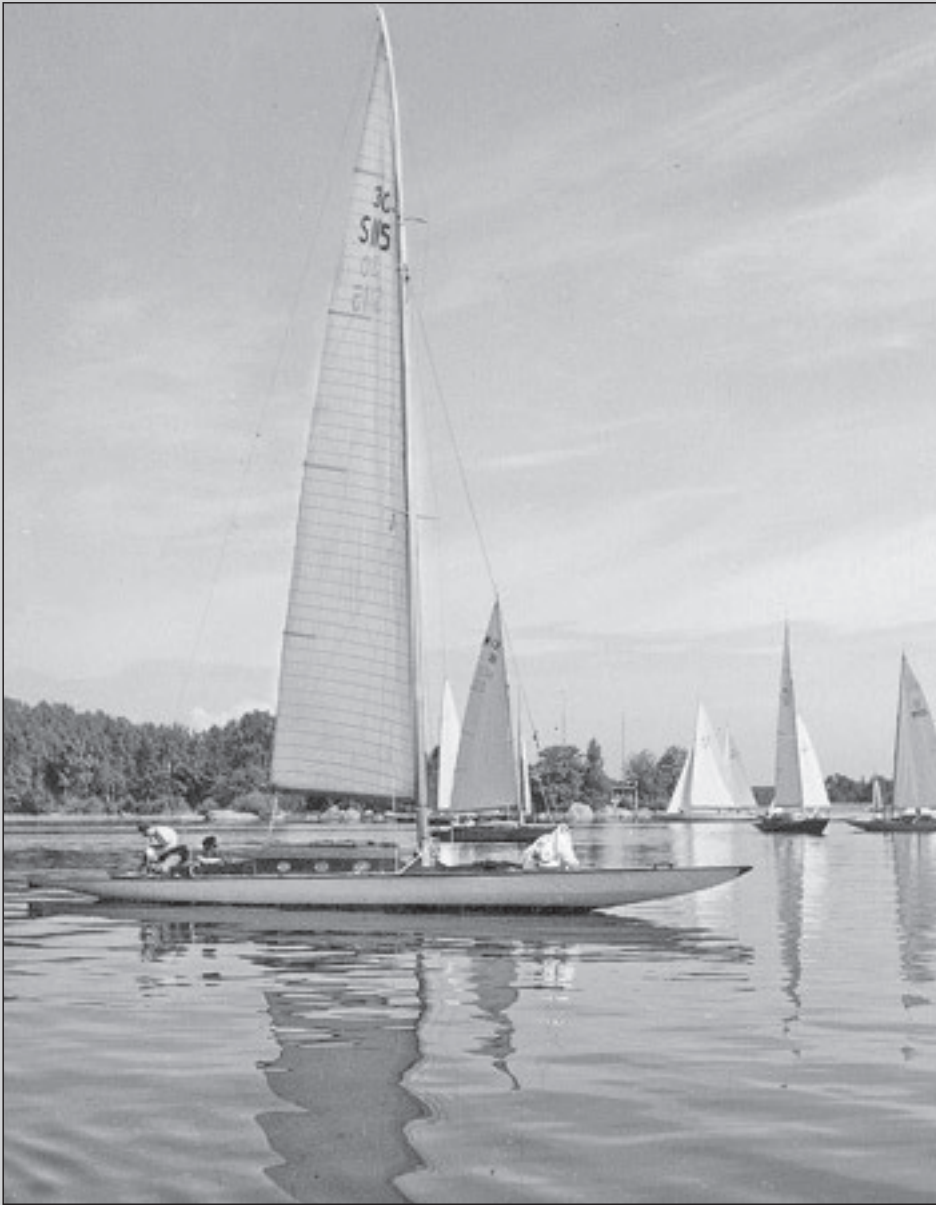
Den mer familjära Skrammelseglingen finns kvar med som regel 20–30 startande båtar varje gång. På senare tid har det traditionella höstarrangemanget i september fått en motsvarighet på våren som en startpunkt för seglingssäsongen. Båtarna får individuella starttider anpassade efter båtens SRS-tal, vilket gör att målgången blir densamma som placeringen. Skrammel syftar på att deltagarna själva skramlar till priserna, som de tävlande får välja efter omvänd turordning i resultatlistan. I äldre tider på Skillingeudd serverades rotmos och fläsk som middagsmat efter tävlingarna. På senare tid har det ersatts med en enklare meny bestående av ärtsoppa och punsch...



S40 "MILONGA", byggd på Kungsörs båtvarv 1925, ägd och seglad av Erik Sörberg.



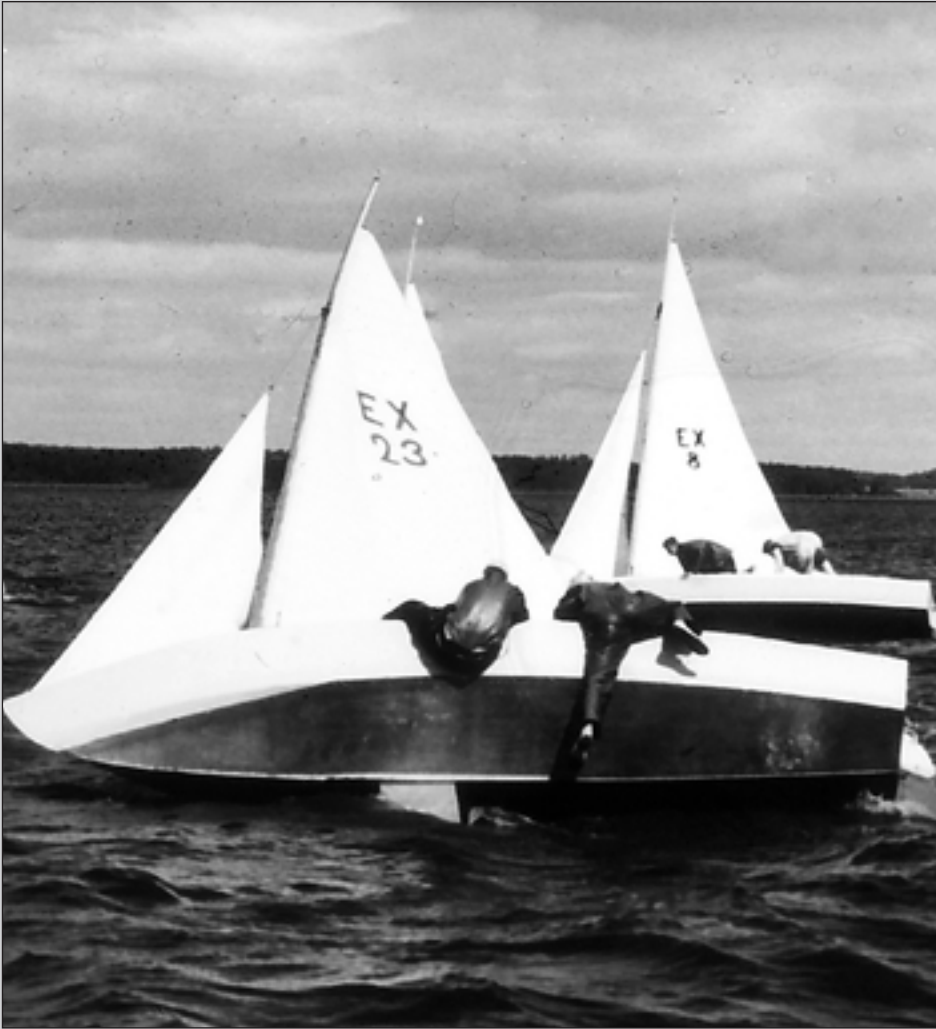
S30 "MONICA III", ägare Erik Söderberg "Sothöna".



S30 "TERSEN II", byggd av varvet 1924, ägd och seglad av bröderna Sven och Knut Schelin.



FOLKBÅT, en vanlig båtmodell i Mälaren.



EX-LÅDOR på väg att kapsejsa under kappsegling på Galten.



En trotjänare i Mälarens vatten, M22.

Med Tegeludden fick KSS

KSS Med tiden blev hamnen och uppläggningsplatsen vid Kungsudden allt mindre lämplig. Utrymmet var begränsat, det saknades bryggor och strömmen i ån var ett problem för segelbåtar som ännu saknade hjälpmotor.

Det ledde till att segelsällskapet under 50-talet hyrde in sig på Kungsörs Båtvarv, där det fanns platser i de bassänger som hade muddrats upp för att ge plats åt större tonnage. Så småningom väcktes idén att sällskapet skulle muddra upp en egen hamnbassäng intill varvet med hjälp av det mudderverk som Oscar Schelin hade köpt in i kompanjonskap med Bernhard Schelin och Erik Sörberg i KSS. Marken kom man över genom att byta mark, som KSS hade option på mellan varvet och Ekudden, mot mark öster om varvet intill Tegeludden.

1957 kom man igång med att stämpa för kaj och bryggor.

– Där fanns ju bara vass på den tiden, där man kunde slå gäd-dor på våren. Vi blev våta ända upp till midjan, när vi var där och pålade med en ställning vi hade till hjälp. Sedan använde vi bakar från sågen för att hålla muddermassorna på plats, men det rasade ju in ibland i alla fall, så det var ett slit, berättar Leif Schelin som deltog i arbetet.

Med muddermassorna kunde man bygga upp fastare mark omkring bassängen på samma sätt som man gjort på varvet så att upp-ställningsplatser och parkeringar skapades i det vattensjuka området. Här byggdes också ett mastskjul och en mastkran.

– Det var ju självbevaringsdrift att bygga en egen hamn. Vi låg på varvet innan. Där kostade det pengar att ligga, samtidigt som det började bli trångt. Men från början var vi inte så många här på Tegeludden, kanske en 15, 16 stycken båtar, så det fanns ju plats i hamnen då, för den byggdes för 40 båtar, säger Leif Schelin.

Till Tegeludden flyttades också slipen från Kungsudden och den tillhörande slipboden där spelet förvarades. Den boden är nu redskapsskjul och elcentral m m för hamnen.

I KSS fanns också ett antal motorbåtsägare. De kom med tiden att bilda en egen klubb, KMBK, för att tillgodose sina intressen. KSS-aren Hasse Eriksson ger en bild av bakgrunden till det.

– I många fall var det vanliga arbetare och anställda i Kungsör som skaffade motorbåt, medan fabrikerarna och cheferna valde att ha segelbåt. De kom också att bestämma mycket i segelsällskapet, precis som på jobbet. Det bidrog till att motorbåtsägarna valde att bilda egen klubb, där man faktiskt sa nej till medlemskap för segelbåtar, medan segelsällskapet förblev öppet för motorbåtar, säger Hasse Eriksson.

KSS klubbhus är en gammal träslöjdslokal, som hämtades från Karlaskolan i Kungsör på 60-talet. Innan dess hade den använts som militärbarack. Till en början användes större delen av byggnaden till varvslokal, där en uppochnedvänd takbalk fick tjäna som stöd för skroven.

– Det är några båtar som har byggts där, bland annat min Folkbåt och brorsans Mälar-22:a. Sedan var det flera som köpte färdiga plastskrov och byggde de färdiga där, men någon plastning har inte skett där, säger Leif Schelin.

Klubbmedlemmen Jan Johansson, Snickar-Janne kallad, lade tillsammans med flera andra ner mycket arbete på förbättringar av klubbhuset, där den tidigare varvsdelen senare byggdes om till mötes- och festlokal.

1977 bekostade kommunen utgrävningen av ytterligare en hamnbassäng närmast Tegeludden, för 50 motor- och segelbåtar. 1993 kom den nya bassängen att tas över och delas mellan KMBK och KSS så att segelsällskapet fick den östra kajen och motorbåtsklubben den västra. För sin del av den bassängen med bryggor fick KSS betala 104 000 kronor som klubben lånade upp på två år.

1990 tog klubben också det viktiga beslutet att bygga en egen kran som kostade 174 000 kronor. En förutsättning för köpet var



EN NY HAMNANLÄGGNING vid Tegeludden kunde anläggas med hjälp av ett mudderverk som hade köpts in av ett konsortium som Erik Sörberg och Oscar och Bernhard Schelin bildat för båtvarvets behov i första hand. 1957 började arbetet med att påla och skona in hamnbassängen som hade plats för ett 40-tal båtar.



att klubbstugan på Skillingeudd kunde säljas för att få fram tillräckligt med pengar. Den såldes för 160 000 kronor till en privatperson. Mats Wahlgren kommer ihåg hur det gick till.

– Checken kom fram bara någon timme före medlemsmötet då beslutet skulle tas. Idén kom från västkusten, där Snickar-Janne hade sett att det blivit en vanlig lösning att ha egen kran, men det var inte alla som var med på det. Så det blev omröstning och ett majoritetsbeslut efter en hård strid, säger Mats Wahlgren, som var med om att utveckla hamnen på 90-talet.

Orsaken till vändorna var att Kungsörs Båtvarv samma år hade investerat i en bockkran, som klubbens medlemmar kunde utnyttja för upptag och sjösättning. Flera ville av lojalitetsskäl att klubben skulle välja den lösningen, medan andra såg en möjlighet att själva ta hand om intäkterna av båtlyften och bli mer självständig i förhållande till varvet. Vid beslutet användes röstsedlar och medlemmar som inte var närvarande kunde rösta via ombud med hjälp av fullmakter.

en bra hamn med egen kran



”
*...till slut blev
det en riktigt
bra affär
för klubben*
”

– Det var svårt för många kungsörare som var kompis med sche-linarna att sätta upp en egen kran, när det nu fanns en på varvet, men man var ju tvungen att hålla isär företaget och föreningen. Det var bäst för föreningen att få den här kranen, säger Mats Wahlgren.

Att det var en infekterad fråga kan även Hasse Eriksson intyga.

– Man försökte på olika sätt få styrelsen att ändra uppfattning och gå emot köpet av kran, trots medlemsmötets beslut. I så fall hade styrelsen fått avgå och bli ”expeditionsministär” fram till årsmötet. Det kunde ha äventyrat hela idén, för vi ville genomföra köpet före årsskiftet, då en kraftigt höjd moms skulle fördyra affären, säger Hasse Eriksson, då i hamnkommittén och senare ordförande.

Men styrelsen stod fast vid ett ja till egen kran. Redan samma höst 1990 var den på plats utan att försena upptagningen med mer än tre veckor. Flera motståndare valde dock att fortsätta använda varvets kran och flera inblandade hade svårt att tala med varandra på många år efteråt.

– Kommunen bidrog också med 25 000 kronor till köpet, så

kranen blev till slut en riktigt bra affär för klubben, säger Hasse Eriksson.

En annan konflikt som man fick hantera något decennium tidigare gällde ett förslag att modernisera anläggningen. Hamnkommittén ville ta bort den gamla slipen, som gjorde upptag och sjösättning till tidsödande procedurer med risk för att större båtar stälpte omkull, vilket hände någon gång, dock utan större skador. I stället ville man bygga en betongplatta där man kunde sjösätta och ta upp båtarna med hjälp av truck.

– Vår gamle hedersordförande Erik Sörberg gillade aldrig den idén, så när beslutet skulle tas en andra gång begärde han att beslutet skulle rivas upp, och det var ingen som protesterade mot det. Han var för stor här på byn, för att man skulle opponera sig. Men efter att Erik dog, blev det fart och vi fick igenom det mesta av våra tankegångar, säger Mats Wahlgren.

När betongplattan väl var byggd fanns också en förutsättning klar för att gå vidare och skaffa en egen kran.

Glipen – fynd för klubben

KSS I juli 1969 såg KSS-aren Gunnar Larsson en annons i Bärgslagsbladet, där en stuga på en holme i Mälaren bjudits ut till försäljning. Ön var Västra Glipen med en markyta på 2 834 kvm och en nybyggd stuga på 42 kvm. Ön ligger 3,5 sjömil från Tegeludden. Priset var satt till 30 000 kronor.

Gunnar Larsson förstod genast att den ön skulle kunna bli en lämplig natthamn i Galten, där det annars är svårt att finna skyddade ankringslägen. Klubben hade också fått allt större problem med svall och is vid Skillingeudd. Gunnar tog kontakt med kassören Per Schelin, som också insåg att här fanns ett unikt tillfälle att komma över en ö i Galten, där det inte fanns så mycket att välja på och de flesta öar var bebyggda.

Det var semestertider och svårt att samla föreningen till ett så snabbt beslut som krävdes.

– Då tog jag kontakt med Hugo Gren och Erik Sörberg, vi satt ju alla tre i styrelsen. Vi kom överens om att försöka köpa ön. Vi fick en tid klockan 12 samma dag hos mäklaren i Västerås. Vi åkte dit alla tre och klockan 12.30 var det köpt. Erik Sörberg hade en postväxel med sig på 30 000 av egna pengar som han lade ut, säger Per Schelin.

Köpet kunde sedan godkännas med stort bifall under ett extra medlemsmöte efter semestern. Om Erik Sörberg sägs, att om klubben inte hade köpt Glipen, så hade han tagit den själv.

Vintern 1970 byggdes en 30 meter lång brygga i lärkträ vid Glipen, där det inte fanns möjlighet att lägga till direkt mot land. Bryggan utgick från stenhällen strax efter inloppet mellan Västra och Stora Glipen, ungefär där jollarna har sin uppläggningsplats idag. Redan vintern därpå demolerades bryggan av kraftiga rörelser i isen och sjöhävning från den intilliggande fartygsleden. Leif Schelin minns hur problemen hanterades.

– Bryggan reparerades flera gånger och kunde till nöds vara kvar till 1976. Sedan ersatte vi den med en 20 meter lång pontonbrygga i betong som vi köpte från ett företag i Nyköping för 52 000 kronor 1978. Det var mycket pengar då, men det var en bra investering för den håller än, där den idag ligger som skydd för ostliga vindar på Glipen, säger Leif Schelin, som var med i arbetet på att anlägga en hamn på Glipen.

Då hade segelsällskapet utan framgång krävt att Sjöfartsverket skulle anlägga en skyddande pir ut mot farleden eller på annat sätt bistå klubben med att anordna en trygg natthamn. I stället gick klubben vidare med en tidig tanke att anlägga en mer skyddad hamn genom att muddra upp en bassäng i det grunda och dyga vassområdet längre in mellan Glipenöarna.

forts



ENSKILDA KSS-ARE var snabba att i semestertider 1969 svara på en annons om att ön Västra Glipen var till salu. Köpet på 30 000 kronor gjordes upp samma dag som annonsen fanns i Bärgslagsbladet och bekräftades

som sökte en trygg uthamn



med entusiasm på ett senare medlemsmöte. Följande vinter byggdes den första bryggan, men den demolerades av is och svall från fartygstrafiken vintern därpå. Tio år senare kom bygget i gång av en muddrad hamn i mer skyddat läge längre in bland Gliparna.

SKISS över hamn-
anläggningen på
Glipen där ca 55 000
m³ lermassor skulle
muddras upp och
läggas som fyllnads-
massor innanför
skoningen för bryg-
gor. Flygfotot visar
resultatet som det
ser ut i dag med den
flytande betong-
bryggan som en
skyddande pir mot
ost.



”

...det gick åt sex gubbar för att trycka ner en påle

”



DET GICK ÅT mycket mankraft för att få pålar på plats för bryggor och skoning på Glipen vintern 1980.

forts Det förutsatte att klubben kunde komma över vattenrättigheterna, som en lantbrukare i Sjöboda till en början inte ville sälja. Först 1977 kunde en ansökan lämnas in till lantmäterimyndigheten och efter ytterligare förhandlingar med fastighetsägare och godkännande från byggnadsnämnd och länsstyrelse kunde arbetet påbörjas 1980. En byggnadskommitté bestående av Karl-Henning Gotthardsson, Bengt Larsson och Leif Schelin bildades.

– Det gick åt folk varje helg för att jobba med det här. Vi hade en budget på 120 000

kronor för att muddra och skaffa fram pålar och korrugerad plåt för skoning. Till en början drog vi ner pålar med mankraft. Det gick åt sex gubbar för att trycka ner en påle. På lite större djup gick det lättare när vi hade hjälp av en grävmaskin. Själva muddringen kunde genomföras på en höst av Mudder-Kalle från Kvicksund, säger Leif Schelin.

På det sättet skapades en hamnbassäng på 40 x 45 meter med ett djup på 2,2 meter. En inseglingränna behövde också muddras. Den totala mängden muddermassor uppskattades

till 5 500 kbm. De lades upp som utfyllnad mellan öns fasta mark och bassängen.

Ordförande i KSS vid den tiden, Tord Andersson, lyfter fram den betydelse som Karl-Henning Gotthardsson hade för projektet.

– Han la ner ett jättejobb på det här, både när det gäller planering, markundersökning och genomförande. Han var byggnadsingenjör på kommunen och kunde hantera kontakterna med kommun och lantmäteriet. Så det mesta av jobbet skedde med överinseende av Gotthardsson, säger Tord Andersson.



EFTER EN TID byggdes också gångbryggor utmed inloppet till hamnbassängen.



HAMNBASSÄNGEN skonades först med plåtspont. Efter 15 år var den rostangripen och byttes mot träspont.

Efter cirka 15 år hade stålsponten rostat så mycket att skoningen behövde göras om. Då gjorde man en ny sarg av träspont, än en gång med hjälp av mycket frivilligt arbete inom klubben. Senare byggdes också en långsgående brygga utmed invallningen mellan bassängen och udden med dagens toa och bastu.

Det utdragna arbetet på att skapa en trygg hamn gjorde att det dröjde ett tiotal år innan Glipen kom att spela den roll som klubbholmen har idag. Samtidigt hade problemen vid Skillingeudd med stora svallvågor från farle-

den blivit mer påtagliga efter att leden börjat trafikeras av allt större fartyg. Det gjorde att många medlemmar tyckte att det var lika bra att göra sig av med Skillingeudd och satsa på Glipen i stället, när det fanns en trygg natt-hamn där. Men det var inte alla som var med på det vägvalet, utan hellre ville fortsätta att satsa på Skillingeudd.

Mats Wahlgren som var med i den diskussionen ger sin minnesbild.

– Vi hade för mycket att ta hand om, dels Skillingeudd, att sköta underhåll och bryg-

gor där, och dels det här nya med Glipen och dessutom det som redan var på Tegeludden. Det blev för mycket jobb. Jag kan förstå att det sved i de gamla som varit med sedan 30-talet, men som jag såg det hade Skillinge haft sin tid. Det gick inte att vara där längre på grund av de problemen vi hade, säger Mats Wahlgren.

Marken vid Skillingeudd såldes till kommunen för 115 000 kronor 1980. Det gav pengar till att bekosta hamnen på Glipen, som kom att kosta ungefär lika mycket.

Farleden vid Glipen – lång

KSS Svall och sjöhövning från yrkestrafiken i farleden norr om Gliparna har varit ett ständigt bekymmer. När KSS köpte Västra Glipen 1969 fanns det en förväntan om att farleden skulle flyttas till söder om Torpa fyr där farleden för mindre båtar går idag. Saken utreddes, men Sjöfartsverket kom fram till att farleden av kostnadsskäl skulle ligga kvar norr om Gliparna, vilket fastställdes i en vattendom 1973. Tord Andersson, som var aktiv på den tiden, minns hur förgäves ansträngningarna var att få farleden flyttad.

– Erik Sörberg och jag var hos Sjöfartsverket och framförde vår syn på detta, men vi blev ordentligt nedtryckta i skoskaften av Sjöfartsverket och deras advokat, bror till Olof Palme. Erik Sörberg kunde ju tala för sig och hade riktiga argument, men de lyssnade inte. Att flytta fartygen dit in bland öarna var ju vansinne, tyckte vi, säger Tord Andersson.

KSS lyckades inte heller få Vattendomstolen att ålägga Sjöfartsverket att bidra till en skyddande pir eller hamnanläggning, trots flera skrivelser till myndigheter och departement.

Sällskapet ansökte också utan framgång om statsbidrag från Naturvårdsverket för en hamn på Glipen. Även landstinget i Västmanland avlog en ansökan om att bidra till halva kostnaden. Inte heller kommunstyrelsen i Köping var villig att skjuta till några pengar.

Nu visade det sig att svall och sug från farleden inte blev ett så stort besvär under de närmast tio följande åren efter att hamnen blev byggd vid Glipen. Det framgår av en skrivelse som KSS skickade till Sjöfartsverket 1993, då problemen hade aktualiserats på nytt.

”Under de senaste åren har dock ett mycket besvärande sug uppkommit hamnbassängen vid passage av större fartyg i leden. Besvären har blivit märkbart större under 1993 varvid i hamnen förtöjda båtar slagit emot varandra och mot brygga. Vår tunga betongbrygga har svajat betänkligt och slitit i sina förtöjningar. Vid dessa tillfällen har en avsänkning med ca 40 cm uppmätts i bassängens yttre del. Glipenhamnen är inte längre den säkra uthamn i Galten som den tidigare varit”, skriver KSS.

Sällskapet begär att Sjöfartsverket vidtar åtgärder för att eliminera suget från fartygstrafiken, som KSS bedömer håller en fart av 10–12 knop förbi Glipen. KSS föreslår i första hand en hastighetsbegränsning och i andra hand en uppmuddring och fördjupning av sunden mellan Stora Glipen och de andra gliparna. Än en gång påpekas att den radikala lösningen vore att flytta huvudfarleden till en rakare sträckning söder om Torpa fyr.

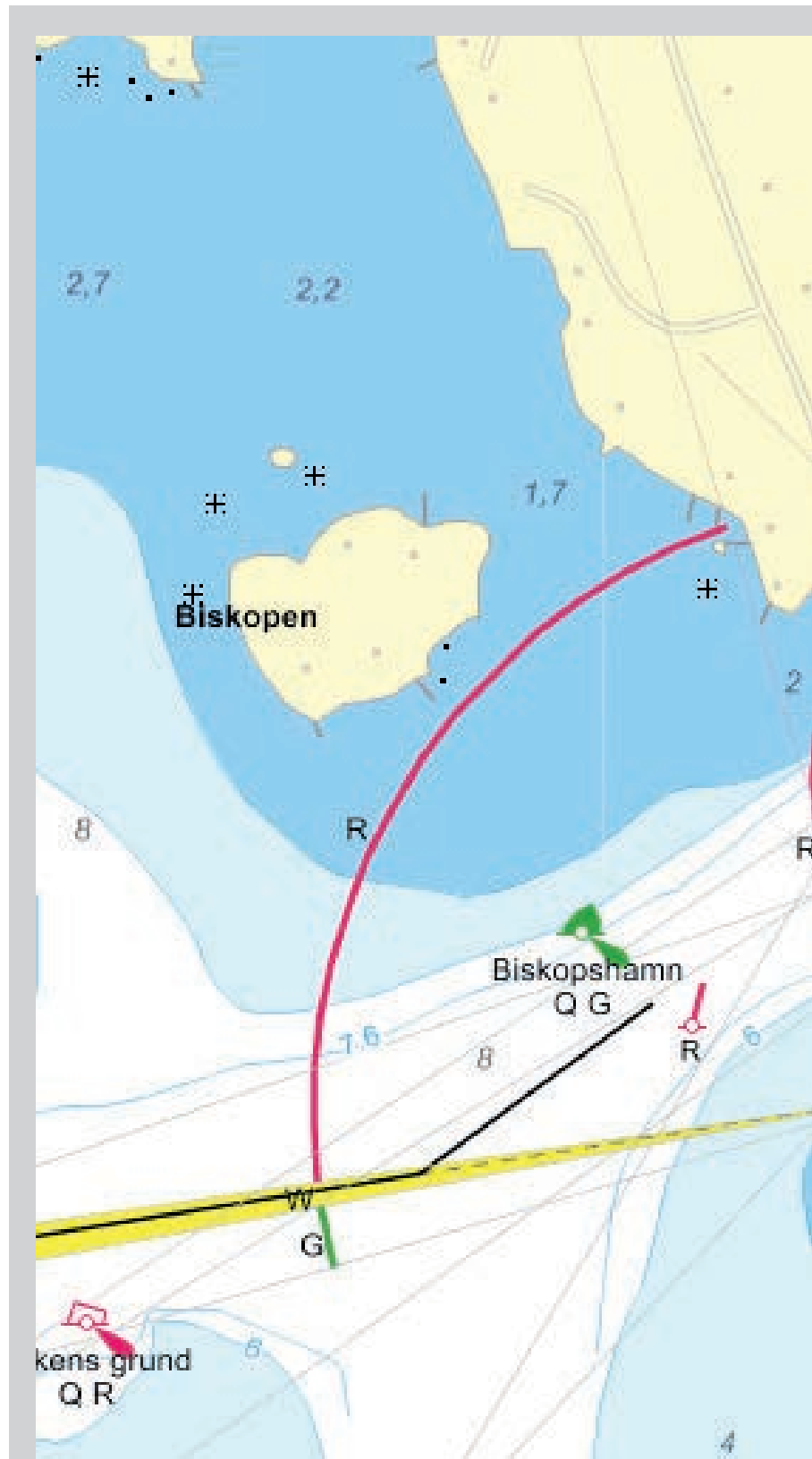
Inget av dessa önskemål kom att uppfyllas. Däremot lyckades en privatperson få Länsstyrelsen i Västmanland att i december 2010 införa en hastighetsbegränsning till 7 knop i Galten, men det beslutet överklagades av både Sjöfartsverket och Transportstyrelsen hos regeringen, som gav stöd för överklagan. I juni 2011 upphävdes beslutet i en ny föreskrift, så det är fortsatt fri fart i Galten, eller max 12 knop vintertid.

– Sjöfartsverket är vanligen restriktivt mot hastighetsbegränsningar. Det ska verkligen finnas ett skäl, och i det här fallet har man inte tyckt att det finns det. Att köra de stora fartygen i låg fart i de där girarna är inte heller att rekommendera med tanke på vindförhållanden och annat, säger Carl-Göran Rosén, sektionschef på Transportstyrelsen.

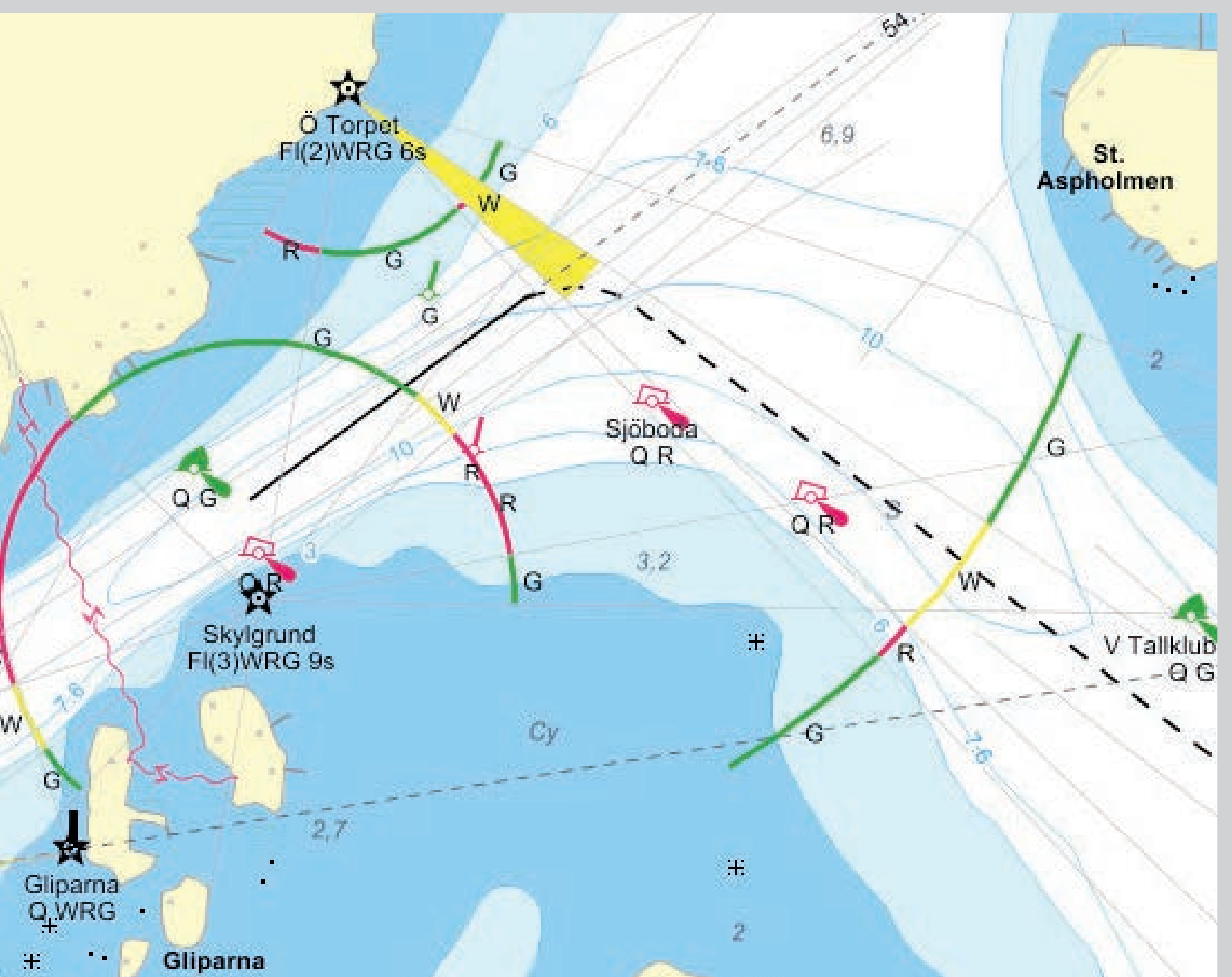
I normala fall är det inga höga farter på de fartyg som passerar Glipen, men det är upp till fartygsbefäl och lots att bedöma hur passagen ska hanteras, och väga det mot strandintresset. Det finns heller inga planer på en annan sträckning av farleden.

I KSS råder i dag en rätt uppgiven inställning till möjligheten att få farleden flyttad.

– Det där är väl något vi får lov att leva med, säger Roger Öhman, som ofta är på Glipen.



följetong av krav på åtgärder



SJÖKORT ÖVER GALTEN



TUNGT TONNAGE
passerar i leden utanför den betongbrygga, som kom att ersätta den första träbryggan på Glipen. Träbryggan var för vek för att klara påfrestningar av is och svall från far-tygstrafiken.

Glipen allt populärare efter

Ett bekymmer för KSS, i likhet med de flesta andra båtklubbar, är den stigande medelåldern i klubben. Tillströmningen av yngre båtägare är inte den samma som den var på 70- och 80-talen. Då tog båtintresset fart på allvar med de bekväma och lättsköta plastbåtar, som kom ut på marknaden, ofta som halvfabrikat till överkomliga priser.

– Nu hoppas vi att Glipen ska locka fler yngre familjer med barn att vara där ute och inspirera andra i samma åldrar att skaffa båt. Det är ju såna vi vill ha in i klubben. Det är ju A och O för många i 30-åldern att det finns någonting för ungarna att göra. Därför försöker vi få till det så att barnfamiljer kan trivas där ute, säger Tommy Lindgren, som är Glipen-ansvarig i KSS.

Lekstuga, studsmatta, bollplan, rutschbana, badstrand och optimistjollar är exempel på sånt som finns för barn på Glipen. Klubbholmen har också blivit ett allt mer populärt utflyktsmål för alla andra i takt med de förbättringar som har gjorts under årens lopp.

En betydelsefull investering var elektrifieringen av ön 2008. Därmed kunde båtarna förses med 220 volt och öns underhåll skötas med elverktyg. Det möjliggjorde också en installation av en modern mulltoa som ersättning för det gamla torrdasset. Den senaste stora förbättringen är inglasningen av altanen som skydd för västlig blåst och regnrusk.

– Det har blivit en väldig förändring sedan vi köpte Glipen, vi kan ju nästan bo där ute nu, säger Roger Öhman som varit aktiv i KSS sedan slutet av 60-talet. Om vi som mest var ett tiotal båtar där per helg på 80-talet så är vi kanske 20, 30 båtar nu, när det är bra väder. Och när det är fester är det knöckfullt.

Särskilt väl besökta tillställningar är midsommarfesten och kräftskivan, men även vår- och höstskrammelseglingarna, samlar många medlemmar.

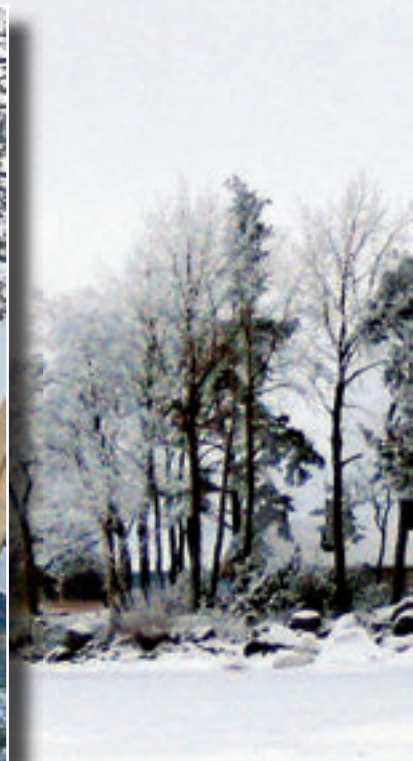
Andra förbättringar som bidragit till att Glipen blivit ett uppskattat utflyktsmål är bastun, som blev klar 1998, och fick en badbrygga ut mot inloppet i hyfsat lääge. Ved- och arbetsboden kom till 2001 och Knuttes stuga, som är lekstuga idag, kom på plats 2006. Kring den finns en särskild historia att berätta.

– Den stugan hörde ihop med paviljongen som vi hade på Skillingeudd, men den ingick inte i försäljningen av klubbhuset, hade vi luskat ut. Den hade använts av Knut Schelin som en liten sommarstuga medan han samtidigt var något av husvärd där ute. Stugan var från 1935 och den tyckte vi var värd att ha kvar inom klubben, säger Roger Öhman.

Stugan lyftes upp på en pick-up, kördes till hamnen och lyftes upp på en ponton för transport ut till Glipen. Där baxades den på plats på räls som lagts ut. En viktig förbättring på Glipen var också förstärkningen av bryggorna 2011, då 80 nya pålar trycktes ner i dyn med hjälp av en grävmaskin på flotte.

Längre tillbaka i tiden har hamnbassängen muddrats en andra gång 1982. Syftet var att få upp mer lermassor ur bassängen och höja nivån på det torrlagda området, men resultatet var tveksamt. Det mesta kan ha varit vatten som kom upp vid det muddringsarbetet. Vid den tiden hade all muddring skapat en blöt leråker innanför skoningen.

– Det såg ju ut som en öken i Afrika ungefär, med stora sprickor i



”...det har blivit en väldig förändring, vi kan ju nästan bo därute nu”

leran när det torkade upp på sommaren. Så det var ingen attraktiv omgivning där de första åren, säger Roger Öhman.

Två misslyckade försök har också gjorts för att spränga bort den bergvägg som sticker upp ur dyn vid den södra bryggans mittparti i hamnbassängen, där bara båtar med mindre djupgående kan ligga idag.

Den flytande betongbryggan, som köptes in för dyra pengar 1978, har däremot visat sig fungera väl sedan dess, särskilt efter att förankringen förbättrades 2002, då nya hål grävdes för ankrings-

många förbättringar



stenarna. Den bryggan var en investering som egentligen låg utanför klubbens förmåga.

– Det visar hur schelinare kunde styra klubben på den tiden. Glipenkommittén hade efter mycket kämpande fått en budget beviljad på max 15 000 kronor av styrelsen för att skaffa nya flytbryggor på Glipen. Då dök Per Schelin upp och sa att han hittat en betongbrygga för 52 000 kr och frågade om vi inte kunde köpa den i stället. Och det gick alla med på, trots att det egentligen inte fanns några pengar till det, säger Tommy Lindgen.

– Schelin och Sörberg styrde och ställde med det mesta på den tiden. De var de duktiga seglarna och de hade pondus. Den där betongbryggan kostade ju mer än hela ön, fyller Roger Öhman i.

Ett större projekt som kan bli aktuellt på Glipen är att stämpa för nya bryggor runt den sydostliga udden i bassängen och öka djupet utanför. I övrigt är fortsatt underhåll och mindre förbättringar på gång eller på förslag, som fler eluttag, vatten indragen i klubbhuset, bättre skydd för duschen utanför bastun och en varmvattenberedare.

Ungdomsverksamhet med

KSS Som en del av intresset för kappsegling har KSS under alla år haft en ungdomsverksamhet för att väcka intresse för segelsporten och få fram nya tävlingsintresserade ungdomar.

– Det började med två volontärbåtar som klubben köpte in 1936. Det var två Stjärnbåtar med nummer 90 och 91 som ungdomarna fick sköta om, vårrusta och sjösätta med Knut Schelin som handledare. Sedan kunde de få känna på att ro de där båtarna till tävlingar i Rasta när det var kryss, berättar Tord Andersson, mångårig ordförande i KSS.

På 50-talet var det OK-jolle, segelkanot och Finnjolle som gällde bland ungdomarna i klubben. Jollesegling vid Skillingeudd blev också något som lockade ungdomar från andra håll.

– Skillingeudd låg ju väldigt centralt till för jollesegling. Det var lätt att ta sig dit landvägen med bil och släp. Man kunde köra ända ner till stranden och sjösätta. Det gick det ju inte att göra på många andra ställen, så det var jättebra för jollesegling där, säger Tord Andersson.

Med det lades också grunden för Seglarveckan på Skillingeudd. Den samlade stora grupper ungdomar från Kungsör och näraliggande orter för utbildning i segling och sjövätt veckan före midsommar. Verksamheten startade 1970 och höll på i 15 år. En drivande kraft under flera år var Karl Schelin. Många juniorer ställde också upp som handledare och assistenter under Seglarveckan.

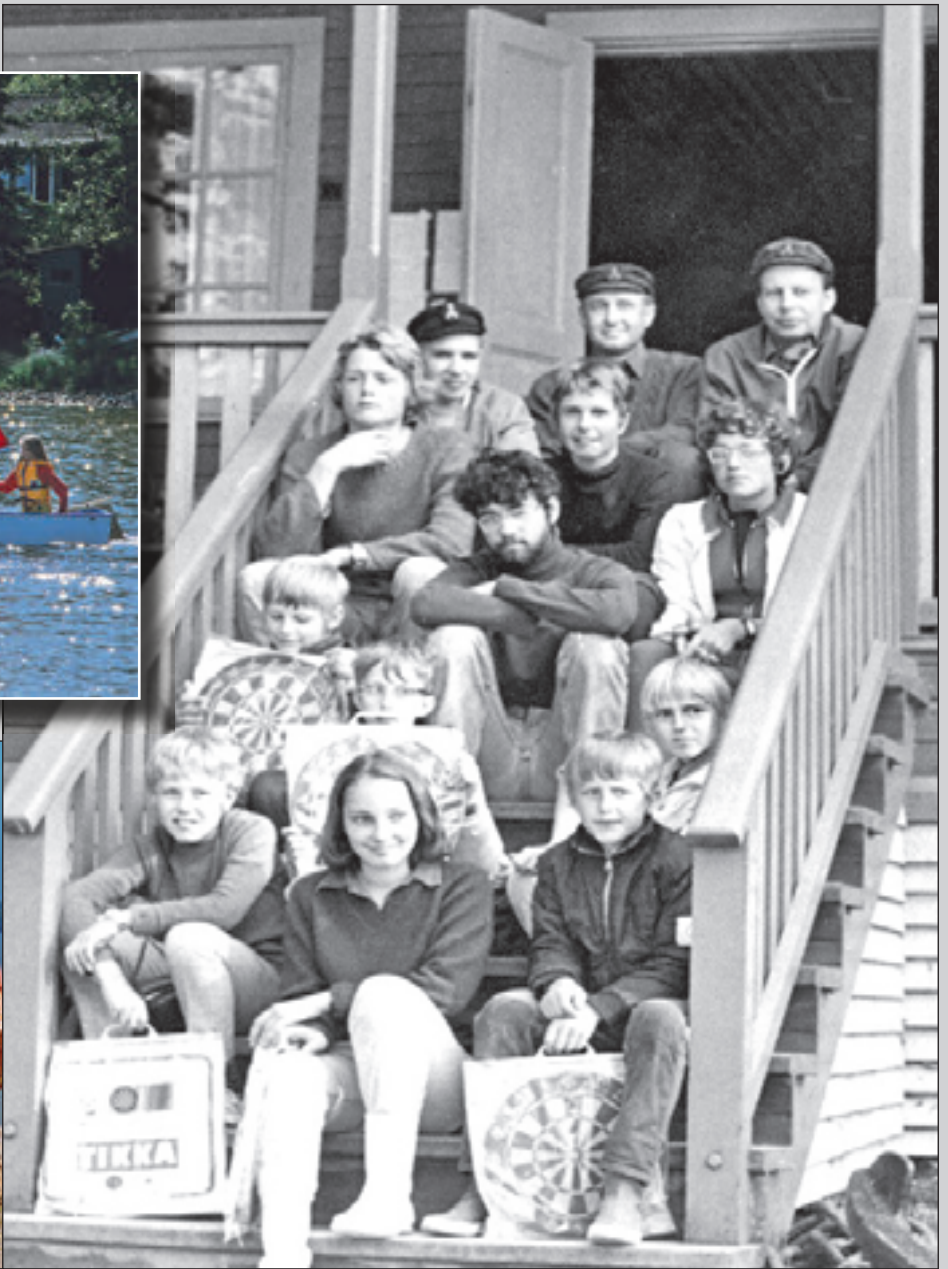
– Det fanns nog ungdomar som kunde sova över uppe på vinden också under den där veckan, och det fanns fruar i föreningen som såg till att de fick något i magen, säger Tord Andersson.

Ungdomsverksamheten är fortsatt i gång med hemmahamnen vid Tegeludden som bas, men efter Skillingeudd är det mest medlemmarnas egna barn och ungdomar som är engagerade. Vissa tecken på ett uppsving har noterats den senaste tiden, då jollesegling stått på programmet på skolornas friluftsdagar. Det har också ordnats gemensamma aktiviteter och en seglarskola ihop med seglarklubben i Köping.

KSS har tillgång till ett tiotal optimistjollar som kan användas i ungdomsverksamheten.



perfekt läge på Skillingeudd



”
...det var lätt
att ta sig dit
landvägen med
bil och släp.
Man kunde
köra ända ner
till stranden
och sjösätta
”

Dags att rusta och förbättra

KSS har idag 87 båtplatser fördelat på tre hamnar; den ursprungliga KSS-hamnen, Tegeludden-hamnen och så det senaste tillskottet längre upp i ån, den sk Västra hamnen, nedströms järnvägsbron.

forts





”
...det är ju
kul att nästan
alla som sökt
har fått plats,
tidigare hade
vi alltid kö

”

forts

– Idag har vi egentligen ingen kö till båtplatserna, och det beror delvis på att vi har fått tillgång till den västra hamnen. Där har vi just nu platser över. De är för smala för en lite bredare båt som vi har fått säga nej till, men alla andra som sökt har fått plats, och det är ju kul, säger Göran Östman som jobbat i hamnkommittén sedan han kom in i klubben på 90-talet.

Men det är inte bara ökad tillgång på platser som gör att kön i princip försvunnit.

– Nu är vi inne i en generationsväxling, då det är färre ungdomar som köper båt. De gamla faller ifrån och de kommer inte in så många nya, så då blir det platser över. Det är en stor förändring sedan tidigare år då vi alltid hade en kö till båtplatserna, säger Göran Östman.

Båtbeståndet har också förändrats. Ända långt in på 70-talet dominerades hamnen av träbåtar av typen Folkbåt. Sedan kom övergången till plastbåtar, som i många fall köptes in som halvfabrikat och färdigställdes med eget arbete.

– Mot slutet av 70-talet skulle ju alla bygga båtar själva. Det var halvtonnare på 30-31 fot, som Comfort, Scampi och Bison 31, säger Roger Öhman som varit KSS-are sedan 1967.

Med tiden blev båtarna större och bredare. Roger var själv en av dem som bytte upp sig till en större båt i slutet av 80-talet.

– Jag köpte min Omega 36 1990. Anders Unell hade redan skaffat en sådan året före, och efter det började det komma in allt fler båtar i storlekar kring 35-36 fot, säger Roger Öhman.

Tommy Lindgren, som kom med i KSS 1976, fyller i:

– Och det har stannat där kan man säga. I Stockholm stannar det inte vid 36-37 fot, utan där kan det gå upp mot 50 fot. Men det passar inte in i Mälaren. Det är djupgåendet här som är begränsningen, säger Tommy Lindgren.

Vad som också hänt på senare tid är att något kortare båtar kring 31-33 fot blivit både bredare och högre för att ge mer bokomfort, vilket i sin tur ställer krav på bredare båtplatser.

I dag är hamnanläggningen vid Tegeludden i behov av flera kostsamma investering-



ar. Ett viktigt projekt är en spolplatta, som tar hand om färgavfallet, när båtarna görs rena efter upptag. Ett sådant krav på miljöförbättring är att vänta från kommunen.

– Vi räknar med att bygget av en spolplatta bör vara påbörjad 2015. Sedan finns det olika lösningar som kostar olika mycket, men man får nog räkna med minst ett par

hundra tusen för en sådan anläggning, kanske mer, säger Göran Östman.

Även byggnaderna i hamnen kommer att förnyas och rustas upp.

– Klubben har ju satsat mycket pengar på Glipen genom åren, men nu är det meningen att vi ska satsa mer på hamnen. Vi ska bygga om klubbhuset som får nytt kök, handikapp-



toalett och dusch. Det har vi en arkitekt som tittar på, säger Göran Östman.

Ett mer akut problem är logen som används som reparationslokal. Väggen ut mot vägen håller på att ge vika och behöver stegas upp med nya bjälkar. Andra kommande projekt är nya bryggor och förbättrat djup i inlopp och bassänger.

KSS – en förening med god och ordnad ekonomi

KSS Medlemsantalet i KSS har legat ganska konstant kring 300 medlemmar inräknat de som har s k familjemedlemskap. Det hänger naturligt samman med att antalet båtplatser sätter en gräns för medlemsantalet, berättar Torgny Martinsson.

– Det senaste året hade vi 82 individuella medlemmar och 81 familjemedlemmar. De senare kan rymma allt mellan 2 och 5 personer, så de blir ganska många. Sedan har vi ett antal hedersmedlemmar, juniorer och pensionärer som betalar lägre avgift. Det gör att vi har drygt 300 medlemmar idag, säger Torgny Martinsson, kassör i KSS sedan 16 år.

KSS har i dagsläget 84–85 båtplatser uthyrda efter att klubben sedan ett par år kunnat utöka platsbeståndet med 12 platser i Västra hamnen, varav ett par ännu är outhyrda.

Båtplatserna kostar upp till 2 000 kronor per år beroende på båtens bredd. Varje lyft med klubbens kran kostar 300 kronor liksom medlemskapet per år. Det ger föreningen en god ekonomisk bas för verksamheten.

– Föreningens ekonomi är god, och det bygger helt och hållet på att vi har en egen hamn och en egen kran. Vi lever gott på det jämfört med vad många andra klubbar gör. Enligt senaste bokslut per den sista oktober hade vi fått in medlemsavgifter på 60 000 kronor och hamn- och lyftavgifter på 220 000 kronor, så våra samlade inkomster ligger på cirka 300 000 kronor per år, säger Torgny Martinsson.

Ärligen återkommande kostnadsposter är försäkringar av hus och utrustning liksom medlemskapet i Svenska Seglarförbundet, som bara det kostade 16 000 kronor förra året. Det ger KSS rätt att delta i tävlingar och ger en lägre premie för försäkringar med mera. Medlemskapet i Seglarförbundet och därmed i Riksidrottsförbundet gör också att klubben inte behöver deklarera och betala skatt för rörelsevinst.

Även kostnader för drift och underhåll summeras till betydande belopp, och allt som klubben byggt har skett med

egna pengar.

– På Glipen har vi byggt bastu, redskapsbod, mulltoa och glasat in verandan, och nu samlar vi på oss pengar för att ha i beredskap om vi tvingas att ha en spolplatta i hamnen. En sådan kan kosta oss flera hundra tusen beroende på vilken lösning man väljer. Nu har vi avsatt 50 000 kronor per år så att vi har 100 000 kronor i en spolplattefond vid årets slut. Vi behöver också på sikt göra något åt bryggorna i hamnen, säger Torgny Martinsson.

Planer finns också på en större ombyggnad av klubbhuset, som KSS vill utrusta med handikapptoa, dusch, bastu och nytt pentry - planer som kan förverkligas först efter att kostnadsbilden för en spolplatta har klarnat.

Med åren har klubbens ekonomi även förbättrats såtillvida att det idag finns ett sparkapital på 235 000 kronor, men så såg det inte ut när Torgny kom in som kassör i föreningen.

– Då var det egentligen ingen som hade koll på kostnaderna, utan det förväntades att kassören skulle lägga ut av egna pengar till dess det kom in tillräckligt med intäkter för att täcka utgifterna. Intäkterna kommer ju in lite stötvis i januari och april så det kunde ju hända att det saknades pengar mot slutet av året. Men det hände mig bara första året, sedan har vi haft en buffert.

Den goda ekonomin byggs också upp av allt frivilligt arbete som i många fall sträcker sig längre än de fem timmar per år som gäller för alla.

– Skulle vi tvingas köpa in alla dessa tjänster så skulle ju inte pengarna räcka lika långt. Klubbens kommittéer är också varsamma med medlemmarnas pengar och slarvar inte iväg med det första bästa man ser, utan här finns en kostnadsmedvetenhet, säger Torgny Martinsson.

KSS är ett trevligt gäng!

Jag kom in som ny medlem i början av 2000-talet och hade då aldrig satt min fot på en segelbåt, det var bara något vackert man såg på Västeråsfjärden ibland.

Välkommandet av "gamla" medlemmar kändes gott, även om det var nervöst första gången vi kom till Glipen och alla satt i klubbhuset och kände varandra, men det gick jättebra och har varit bra från första dagen.

Det var lätt att komma in i gemenskapen, att få jobba med allt som behövdes, allt ifrån att klyva ved, räfsa löv, sy gardiner, tvätta fönster till att skura bryggor, och allt mellan himmel och jord som är i behov av fixning.

Under 2000-talet hade det hänt mycket i KSS, att från uppsnyggning, el och toaletter på Glipen till flytt av varvslokalen (klubbhuset) på land.

I början var det sjösättningsfest i april och årsfest i november med mycket folk, men det blev färre och färre tyvärr. Fester som drar mycket medlemmar är de på Glipen, midsommar och kräftskivan.

Andra höjdpunkter är eskaderseglingar och skrammelseglingar. Eskadern går till någon av klubbholmarna runt Västerås mest och sedan vidare beroende på hur många dagar eskadern varar, en mycket fin gemenskapssegling är detta.

Skrammelseglingen går efter lystal och att alla som är med lämnar ett paket som efter målgång är ett pris. Den som kommer sist får välja paket först, så vinnaren får det som blir över.

Att komma som novis och segla så mycket som jag gjort under dessa år är helt otroligt! Vi har seglat till Bornholm, Danmark, Gotland, Ven, Göta Kanal (bäst), Vänern, Karlstad, Norrlandskusten upp till Töre (så långt upp man kan komma).

En underbar tid, med mycket sol, regn, blåst (då man får stå fast man sitter), samt många härliga möten med olika människor både i klubbhen och när vi varit ute på tur runt om i Sverige. KSS är lätt att bli accepterad i och är ett trevligt gäng.

Lycka till i nästa 100 år!

LILIAN L.



LILIAN LUNDBERG



Att komma utsocknes ifrån och bli väl mottagen

Kungsör är det perfekta valet av hemmahamn för den som bor längre inåt landet – som jag i Örebro – och vill korta avståndet till kusten och öppet hav.

Så resonerade jag när jag hade köpt en ny båt som hade levererats till Norrköping 2006. Jag hade då erfarenhet av att ligga i Hjälmararen med Hampetorp som sommarhamn och Örebro som upptagningsplats för vintern. Även om den stora hjälmarfjärden är imponerande med sin vida vattenyta, så har man snart besökt de få platser, där det går att stiga i land med en kölbåt, och transportsträckan genom Hjälmar kanal blir efter några gånger en återupprepning, som stjälar värdefull tid av semesterseglingen, tyckte jag.



ANDERS MUNKESJÖ

Så Kungsör blev valet, när min Bavaria 33 C skulle få en fast an-
göring efter första sommarseglingen utmed kusten.

Den första tiden fick jag ligga på varvet eftersom det var kö till bryggplatserna, där mer lokalt boende hade förtur, men vinterplats gick att ordna med en gång på parkeringen. Det gav också ett första insteg i den vänliga föreningskultur som kännetecknar KSS.

Förhållandet mellan varvet och båtklubben visade sig också vara väldigt avspänt med öppna gångytor mellan områdena. Senare har det utseendemässigt förändrats med det staket som av förklarliga skäl byggts upp runt varvet, men den nära kopplingen finns ju kvar. Efter några år fick jag en tilläggplats av KSS i den nya Västra hamnen, som fungerar bra även om strömmen i Arbogaån ställer till det ibland, särskilt på våren.

Sammanhållningen i klubben var en positiv överraskning för mig som nykomling. I andra båtklubbar, som jag haft erfarenhet av i Vänern, Hjälmararen och Stockholm, har det mesta handlat om tekniskt, praktiska frågor kring själva båtförvaret och mindre om trivsel och umgänge. KSS traditionella fester på Glipen, eskaderseglingar och vår- och höstskrammel är exempel på sådana positiva inslag, men också arbetskvällarna och umgänget i samband med sjösättning och upptag.

Hjälpensamheten är något som också finns där som en självklarhet. Det finns alltid någon att be om ett handtag eller ett praktiskt råd när det strular. Mitt bästa exempel på det är Spirres (Mats Wahlgrens) skickliga reparation av en roderskada jag råkade ut för efter att jag gått in i en alldeles för trång och grund hamn utmed Norrlandskusten med Kryssarklubbens handbok som anvisning. När jag skulle backa ut skrapade rodret mot botten och en nederkant bröts av

Det avkortade avståndet till kusten har jag också haft glädje av när båten fått sträcka ut till mål som Bornholm, Stralsund, Hangö, Gotska Sandön och Höga kusten. Och mer än så hoppas jag att det kan bli med KSS som hemmahamn många år till.

/Anders Munkesjö





B.OLSSON & SÖNER
KUNGSÖR



BARKMANS FÄRG

Industrifärg
Billack
Husfärg
Bottenfärg
Recond

Kungsgatan 87
632 21 Eskilstuna
016-51 41 95

BETONG BORRARN AB

www.betongborrarn.se




BAGARN'S
Brödbod och Café

KUNGSGATAN 14
KUNGSÖR
0227-100 40



Torghallen

Drottninggatan 23
tel 0227-102 16
Måndag-Fredag 8-20
Lördag-Söndag 9-20
ICA.se/nara/torghallen3

Hyresmaskiner från ett lokalt förankrat företag i Kungsör.

Nyhet!
Nu har vi ett brett urval av maskiner för uthyrning. Våra hyrkunder är både företag, privatpersoner och kommuner.



exhiban
0227-12210, 070-218 88 06
www.hyra-maskin.se

CAR-O-LINER®

Your safety - our mission

Det kompletta båtvarvet längst in i Mälaren



KUNGSÖRS BÅTVARV AB
SCHELIN
Etablerat 1914

Fredsgatan 22, 736 32 Kungsör
Tel. 0227-101 32 schelin@kbvarv.se www.kbvarv.se

*Alla förekommande Trä/Plastarbeten
Installations arbeten
Försäkringsskador
Krankapacitet 20 ton
1 200 kvm vinterplatser i varmhall
2 500 kvm vinterplatser i kallhall
20 000 kvm vinterplatser utomhus
130 sommarplatser
Tillbehörs butik*

Auktoriserad av Volvo Penta, Suzuki, Raymarine



Sparbanken
Västra Mälardalen



Välkommen till en äkta Sparbank.

KÖPING ARBOGA KUNGSÖR

TEL 0771-55 00 55 | WWW.SPARBANKENVM.SE





Från råmaterial till färdig produkt

till offshore- och produktionsindustrin



Kungsörs Mekaniska Verkstad
Box 134 | SE-736 23 Kungsör
+46 (0)227-141 00 | Fax: +46 (0)227-128 11
E-post: info@kmv.se | www.kmv.se



Vi arbetar med invändig bearbetning och borrar hål – upp till 13 meters längd med Ø 2-600 mm. Vid snävare toleranskrav henar vi med ytfinhet ner till Ra 0,05 mm.

Vår CNC-avdelning klarar det mesta inom svarvning och fräsning av både små och stora detaljer.



Wallóns Motor



Reparationer - Service - Reservdelar

0227-121 50
Kungsgatan KUNGSÖR

BILVERKSTAD

Hjertmans

**Västmanlands största
båttillbehörsbutik!**

Vi har allt till båten - 10.000 unika artiklar i sortimentet!
Garmin - Plotter - GPS - Flytvästar - Tampar - Värmare
Kylskåp - LED-lampor - Bottenfärg - Batteriladdare
12V elartiklar till båt, sommarstugor och husbilar

Sigurdsgatan 31 • Västerås • 021-41 99 90
Vardagar 9-18 • Lördag/Söndag se www.hjertmans.se

CONSOLIS

STRÄNGBETONG

Making fuel flow safely





Kungsörstorp
HOTELL & KONFERENS

KUNGSÖRSTORP
HOTELL & KONFERENS
736 32 KUNGSÖR
TELEFON 0227-130 60
WWW.KUNGSORSTORP.SE
INFO@KUNGSORSTORP.SE

"Added Value, in Everything We Do"

Vi deltar i utvecklingen av
miljövänliga motorer !

Läs mer om oss på:
www.gnutticarlo.com



Fest & umgänge på Glipen





uksyversen.com

Ett av världens äldsta
segelmakeri
etablerat 1888

Stockholm:
Fräsarvägen 7B, Länna
142 50 Skogås Tel 08-641 00 75



Tel. 0227 - 312 22

Vi utför allt inom elinstallation

Daniel 070-570 74 77

Stefan 070-570 74 78

epost: reeab@swipnet.se



Möbler för kontor
och offentlig miljö
sedan 1930

www.thulemobler.se

e-mail: mail@thulemobler.se
Tele 0227-12040 Fax 0227-13116

Handelsbanken
KUNGSÖR

Ditt lokala bankkontor

Din trygga hemmahamn



Plåt och Svetsföretaget

Allt inom legotillverkning

Robert Lood



Transportföretaget

Snabba och säkra transporter

Kerstin Andersson

Kontakt: 016 - 611 10 , 070 - 570 74 47

epost: vastermo.verkstad@telia.com

www.vestermoverkstad.se



**Komplett rørsystem
för VA/VVS och
Kabelskydd**

terana.se

Terana
INFRASTRUKTUR

**Frihet • Säkerhet
Trygghet • Närhet
Möjlighet**



Kungsör är beläget vid Mälaren. Att bo här är att ha nära till stora städer, men slippa stress, hets och opersonlighet. Här bryr vi oss om varandra och lever nära naturen. Sjöar, skog och öppna landskap hittar du praktiskt taget utanför husknuten!

Att bo hos oss skall för dig som hyresgäst innebära att du alltid får ett mervärde, inte bara det du förväntar dig och betalar för.

KFAB
KUNGSÖRS FASTIGHETS AB

- det naturliga boendet i Kungsör -
tfn 0227-415 00 • www.kfabkungsor.se



BÅT-SAM

WATSKI
PREMIUM
DEALER

– DET KOMPLETTA BÅTVARUHUSET –

WATSKI
PREMIUM
DEALER



Vi har servat våra kunder i över 50-år.

**Välkommen
till vår välsorterade butik.**

Bli vän med oss på facebook ! 

YAMARIN
CROSS

 **Wasa Kredit AB**
Snabbt Enkelt Personligt

Medlem i
SweBoat
Båtbranschens Riksförbund

YAMARIN

GARMIN

Tiki Treiler
www.tikitreiler.se

Buster
POWERED BY YAMAHA

 **YAMAHA**

Crescent
Boats

www.batsam.se

Rasholmsvägen 9
635 32 Kvikksund

Försäljning 016-35 47 85
Verkstad 016-35 44 92

För båtfolk i farten



BILDERNA I DEN HÄR TIDNINGEN HAR STÄLLTS TILL FÖRFOGANDE AV
KUNGSÖRS HEMBYGDSFÖRENING, KUNGSÖRS BÅTVARV OCH MEDLEMMAR I KSS.
BILDMATERIALET HAR SAMLATS IN OCH BEARBETATS AV HANS BRÄNNVALL.
TEXTERNA HAR SKRIVITS AV ANDERS MUNKESJÖ.
UTFORMNINGEN ÄR GJORD AV ANDERS NILSSON, MEDIAGURUN PRODUKTION.
TIDNINGEN ÄR TRYCKT AV MITTMEDIAPRINT, SUNDSVALL, JUNI 2014.

