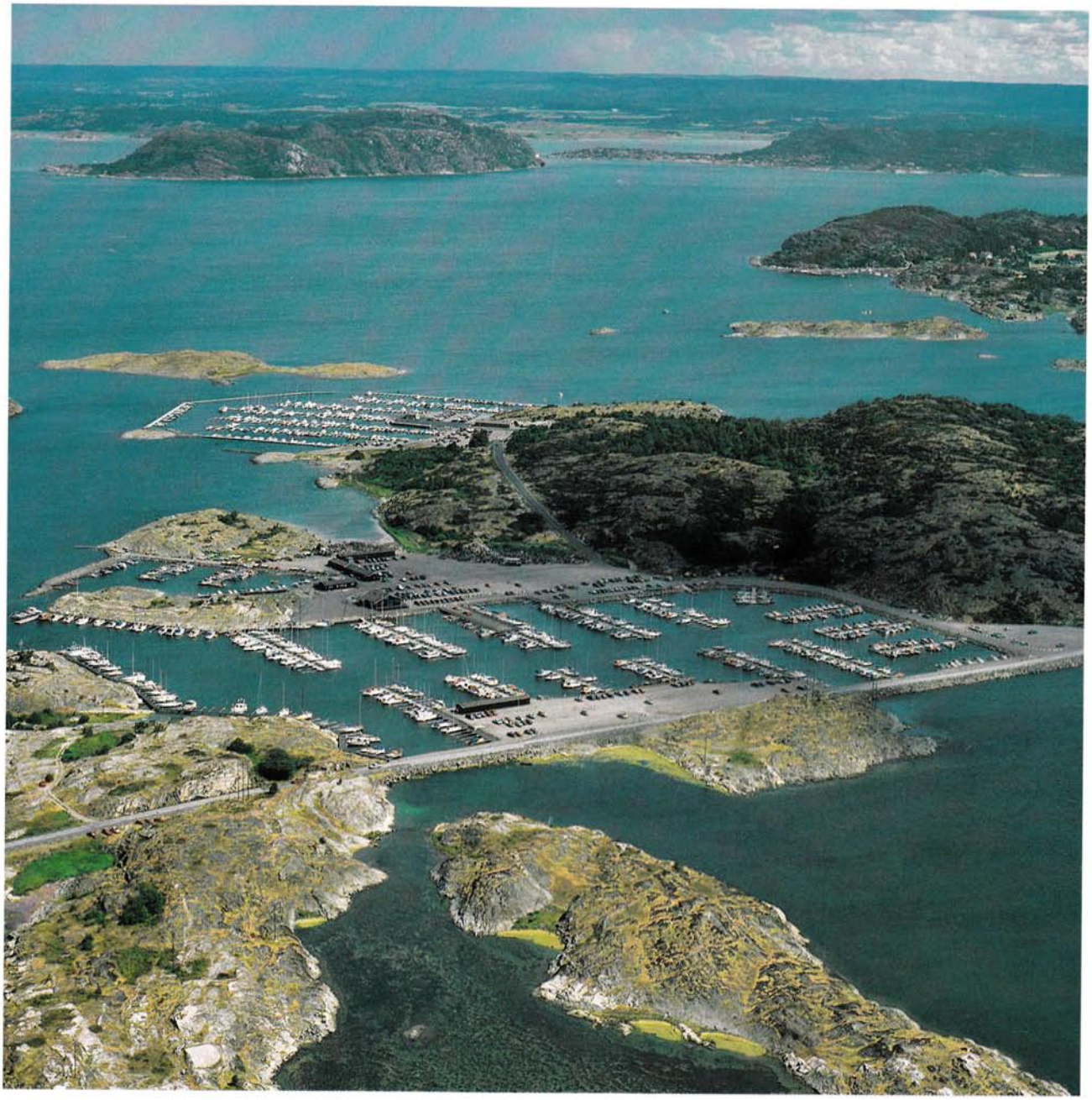


KMS – 75 år

Jubileumsskrift 1999

Innehållsförteckning

Förord 3
Ordföranden genom åren 5
Historik nedtecknad av Karl Beausang inför KMS 40-årsjubileum 1964 7
De stora hamnprojekten 14
KMS och kommunen 35
Kappseglingsverksamheten 39
Ungdomssektionen 42
En kappseglares bekännelse 44
Övrig föreningsverksamhet 47
Racerbåtssektionen 48
Det ideella arbetets villkor 50

Förord

Denna jubileumsskrift har tillkommit under sommaren 1999 och har för avsikt att spegla KMS verksamhet utan att vara en historiebok. Skriften ger ett antal berättelser och bilder, om viktiga händelser eller skeden i KMS historia. Läsaren får sedan själv skapa sig en egen bild av KMS som förening, företeelse, eller del av samhället.

Författarna till skriftens olika avsnitt ansvarar själva för riktigheten av innehållet i sina reportage.

Redaktören tackar alla som bidragit med material i form av artiklar, bilder eller annat underlagsmaterial, till skriften. Det har varit ett tidvis idogt men roligt arbete att samla ihop innehållet, sortera det och forma det till en skrift.

Nordön den 15 september 1999.

Lennart Ring

Kungälvs Motor och Segelbåtssällskap

Kungälvs Motor och Segelbåtssällskap grundades 1924. Sällskapet hade då sin verksamhet helt förlagd till Fästningsholmen i Kungälvs kommun. År 1978 invigdes Södra hamnen i KMS klubbhamn Nordön och föreningens huvudsakliga verksamhet flyttades till Nordön.

Numera består KMS av ca 1850 medlemmar med hamnverksamhet i Södra och Norra hamnarna på Nordön, där det idag finns 1200 sommarplatser och 600 vinter-uppläggningsplatser.

Sällskapet bedriver en omfattade föreningsverksamhet med; Seglingskola för ungdomar, kappseglingsverksamhet på både elit och nybörjarnivå, båtlivs- och festarrangemang, föredrag och tema kvällar, eskadrar mm.

Sällskapet har två fast anställda och ca 55 förtroendevalda funktionärer.

Bilderna i Jubileumsskiften är tagna av:

Lennart Ring
Rune Larsson
Curt Nystöm
samt är hämtade ur KMS arkivmaterial

Ordföranden genom åren

Claes Wenander 1924–1945

Sällskapet bestod av tre medlemmar vid bildandet 1924.

KMS första ordförande var fabrikör Claes Venander. Claes var ordförande under hela KMS pionjärtid och kom härigenom att prägla KMS framtid. Claes var efter det att han avgått som ordförande verksam på flera olika poster i föreningen.

Karl Samuelsson 1945–1949

Skutskeppare Karl Samuelsson var KMS andra ordförande. Karl tillträdde på årsmötet den 4 april 1945 efter det att Claes Venander hade avböjt omval.

Göte Jakobsson 1949–1951

Göte Jakobsson blev ordförande efter det att Karl Samuelsson avböjt omval.

Göte Jakobsson blev den ordförande som har suttit den kortaste tiden på ordförandestolen.

Karl Bausang 1951–1971

Karl Bausang blev KMS ordförande efter att ha varit vice ordförande sedan 1933 och varit med i styrelsen sedan starten 1924.

Under sin tid som vice ordförande innehade Karl flera andra poster såsom, hamntillsyningsman, materialförvaltare och tävlingsledare m.m.

Karl Bausang var den legendariske KMS-ordföranden, som styrde och ställde nere på Fästningsholmen under nära en livstid. Historierna om Karls "styre" är många och skiftande.

Faktum är emellertid att det var under denna tid, som KMS växte och blev en etablerad förening. KMS var under femtio- och sextiotalet mycket framstående i racerbåtstävlingar.

För oss, som vid denna tid inte var verksamma i föreningen, är Karl ihågkommen genom att hans exemplariskt skötta snipa låg förtöjd i Nordre älv, alldeles vid brofästet på Fästningsholmssidan intill klaffbron mellan Fästningsholmen och Hisingen.

Karl avgick vid ett "stormigt" årsmöte den 19 mars 1971.

Hugo Carrin 1971–1979

Hugo Carrin blev ordförande vid samma årsmöte, som Karl avgick. På årsmötet fanns inte mindre än sex ordförandekandidater av vilka Hugo Carrin valdes med 25 röster.

Hugo var ordförande under den händelserika tid när KMS växte och blev ett "Motor- och Segelbåtssällskap", den 9 december 1976. Hugo höll i ordförandeklubban när KMS byggde och beslutade den första etappen av Nordöhamnen.

Hugo lotsade mötena framåt under de olika och ibland stridiga viljor, som fanns under denna tid. Hugo höll sig alltid lugn och var väl förankrad både i klubben och i övriga samhället.

Olle Karlsson 1979–1987

Olle Karlsson kom med i KMS styrelse 1973. I början av sin "funktionärsbana" i KMS var Olle Karlsson även med i nöjeskommittén samt i tävlingskommittén. Under hela tiden som Nordöhamnen kom till var Olle kassör.

Olle, som nästan omedelbart (1975) började att arbeta med Nordöhamnsprojektet var dess stora förkämpe, fram-

förallt inom Kungälvs kommun, där han var förtroendeman.

Olle fick förtroendet att leda arbetet med tillkomsten av Nordöhamnen. När sedan Södra hamnen blivit en verklighet var det naturligt att Olle även övertog ordförandeklubban i KMS.

Olle, som i sitt hjärta är den stora entreprenören, började nästan genast, efter färdigställandet av första etappen, tillsammas med kommunen, att planera för Nordöhamnens utbyggnad.

Utbyggnaden av Nordöhamnen med "Norra hamnen" var till stor del Olles egen förtjänst och hans verk.

Styrelsemötena var under Olles tid både innehållsrika och ibland stormiga, aldrig tråkiga. Olle Karlsson tog med glädje flera "fajter" för att genomdriva sin vilja.

Lennart Ring 1987–1998

Lennart Ring byggde upp stora delar av KMS föreningsverksamhet efter det att Nordöhamnen invigts och den största delen av KMS verksamhet flyttat ut. Lennart Ring var förvaltaren, som tog vara på KMS nya fina anläggningar.

Lennart konsoliderade under sina 11 år, KMS verksamhet och dess ekonomi.

Lasse Carlsson 1998–

Lasse Karlsson, KMS nuvarande ordförande, har varit verksam i KMS seglingsverksamhet ända sedan starten 1978.

Lasse, liksom Lennart kom ursprungligen från Rörtångens båtförening.

Lennart Ring

Historik nedtecknad av Karl Beausang inför KMS 40-årsjubileum 1964.

Här följer ett unikt dokument som Karl Beausang nedtecknade vid KMS 40-års jubileum 1964. Redaktörerna tackar Arne Paues, vår nuvarande legendariske hamntillsyningsman på Fästningsholmen, för bidraget.

Vid ett jubileum som detta, då man dessutom haft nöjet att vara med i sällskapet alla fyrtio åren, är det givetvis många minnen, som tränger sig på, minnen av motigheter och hårt arbete, men också glada minnen från tävlingar på böljan den blå, från uppsluppna fester och skojfriska upptåg och sist men inte minst minnet av ett fast och bestående kamratskap, som fört oss klubbmedlemmar samman i vårt gemensamma intresse för, sjö och båtar.

Jag hade här tänkt att i korthet ge några glimtar från Kungälvs Motorbåtssällskaps bildande och dess första tid, glimtar som måhända också kan ge en viss tidsfärg från de ekonomiskt sett kanske inte så lysande men i alla fall idylliska och sorglösa tider, som numera går under benämningen "det glada 20-talet" respektive "det glada 30-talet".

Kungälv var ju då ännu en liten stad, där alla kände alla, och tillkomsten av en organisation som vår var följaktligen en remarkabel tilldragelse.

De ekonomiska resurserna var ju, som jag nämnde, inte så stora heller på den tiden vare sig hos den enskilde eller samhället, och därför kunde även ganska obetydliga utgifter förorsaka en förening som vår åtskilligt bryderi och långvariga diskussioner på flera möten innan vi kunde komma fram till en tillfredsställande lösning.

Men jag skall börja från början. Det var alltså i det nådens år 1924, som Kungälvs Motorbåtssällskap såg dagens ljus. Det var tre båtägare, som efter att ha sonderat terrängen tog steget fullt ut och satte igång med bildandet av Motorbåtssällskapet, nämligen, handlanden Claes Wenander, älvvakten Mauritz Carlsson (Motor-Karlsson) och möbelhandlaren Algot Carlsson, till skillnad från den förre kallad, J Möbel-Karlsson eller för korthetens skull bara Möbel. Anslutningen blev inte heller så stor till en början, och den första medlemskadern kan man nog räkna på fingrarna. Claes Wenander blev ordförande och Mauritz Carlsson kassör. Det var om jag minns rätt hela den första styrelsen.

Men tiden gick, och sällskapet växte år från år. Förutom de tre ovannämnda vill jag bland veteranerna inom sällskapet nämna handlanden Ernst Johansson (innehavare av den kända och välfrejdade firman F. W. Boysen) – han blev sedan kassör i sällskapet – bröderna Erik och Ivar Andersson båda snickare, den förre sedermera byggmästare och stor kommunalpamp, John Bengtsson, som försvarade sällskapets färger med en liten platteka, kopparslagare Adolf B. Holmqvist, som fixade allt plåtslageri och rörläggeri på den tiden, kassör Oskar Svensson vid Kexfabriken, bröderna Hugo och John Löfberg, Holger Olsson, Bertil Olsson, John Johansson, vaktmästare på lasarettet och mera känd under namnet "Skuta", och naturligtvis får vi inte glömma "ström-karlen" allas vår stadsmontör Johan Niklasson, en man med både yttre och inre pondus. Så hade vi en god vän urmakare Adler Wenander, som åtog sig den betydelsefulla posten som kontrollant vid våra tävlingar och i egenskap av sådan, låg och tryckte i buskarna ute vid järnvägsbron i Ytterby. Han såg till att tävlingsbåtarna rundade brokaret i vederbörlig ordning, med eller utan medhavd

fickplunta att styrka sig ur under mellanstunderna vill jag här låta vara osagt.

Och så undertecknad, som väl faktiskt är den ende klubbkamrat, som hängt med genom alla de fyra decennierna.

Vår första tävling står ännu livligt för mitt minne. Karl Beausang gick från kanalverkets brygga nedanför Vintervägsgränd till en fyr uppe vid Nödinge, som vi skulle runda på vår styrbords sida. När vi kom dit upp, gick handlande Ernst Johansson före mig. När han passerat mig, blev sjön så grov, att jag förlorade honom ur sikte, då vi väl rundat fyren. Men ner i dalgången gick vi på och från redskapsboden, så visste vi faktiskt inte vem som skulle bli vinnare. Vi får väl säja, att det blev dött lopp mellan Ernst och mig den gången!

Sedan körde vi under många år en uppmätt bana ned till järnvägsbron vid Ytterby. Vi betalade två kronor per man i insats, och så satte olika firmor upp priser, bl.a Svensk-Engelska Mineraloljebolaget (Shell) och Västkustens Petrolium AB (Pratts), de båda ledande oljebolagen i vårt land på den tiden.

Det var vandringspriser, som skulle hemföras tre gånger i följd, för att man skulle erövra dem för gott.

Bland våra medlemmar var även färjemästare Gustav Norberg, som köpt sig en motorbåt, vilken han emellertid snart sålde, då han inte tyckte den var tillräckligt snabb. Han inköpte sedan den då förtiden smått legendariska "Tussi", som han fick upp i hela tolv knop, och med den tog han rubb och stubb i prisväg en längre tid.

Vi fick emellertid upp ögonen för detta i styrelsen och förstod att här måste vi få mera rättvisa tävlingsbestämmelser, så att även de mindre snabba båtarna kunde göra sig gällande. Vi införde handicap på så sätt att alla båtar fick föra sin egen tid, allt avpassat efter motorstyrkan, och en kontrollant fick följa med i varje båt. Vi införde också vissa minimitider, som inte fick underskridas. Den båt jag själv hade då, var inte särskilt snabb. Jag hade en tid på en timme och fjorton minuter, och den höll jag under tre tävlingar så gott som på sekunden.

För att återgå till Norberg, så tog emellertid det roliga slut för honom i och med det nya systemet, som han aldrig kunde förlika sig med. Det blev ett väldigt väsen var gång han tävlade, för han ville ha alla priserna själv som förut, och då det inte gick för sig ville han inte vara med och leka längre.

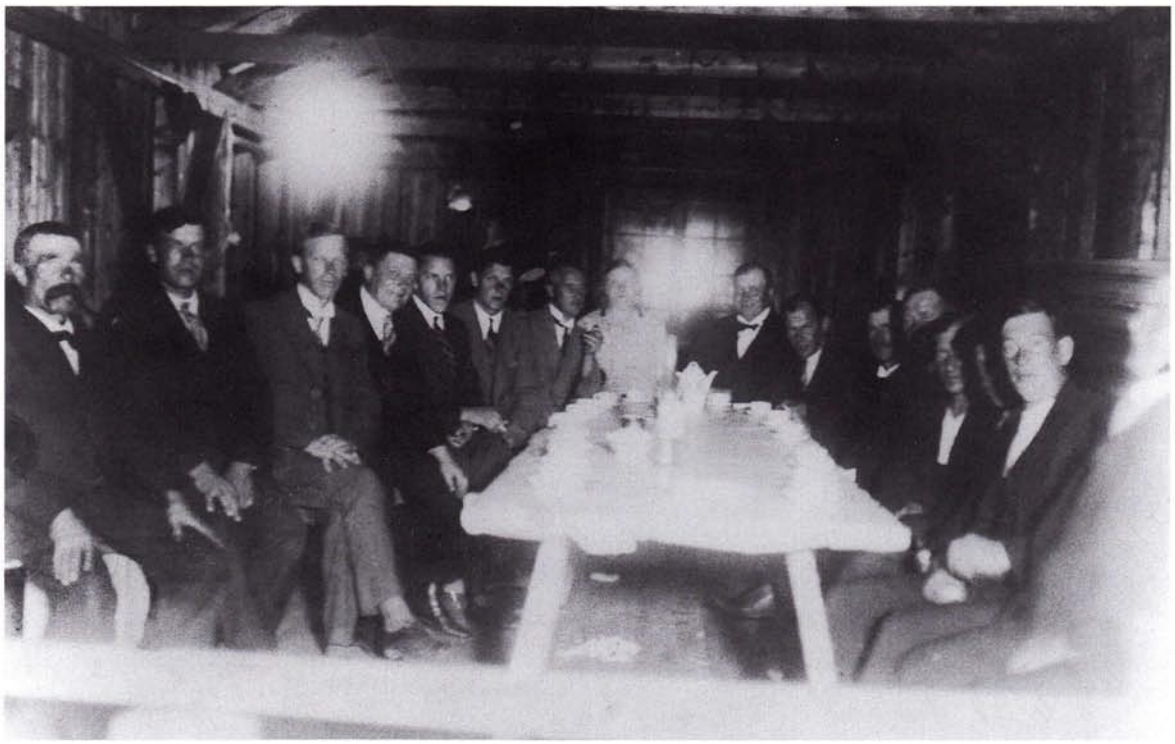
Så kan jag berätta en hel del roliga episoder från den första tiden. En gång var jag själv i farozonen, fast av egen vilja. Det blev kallt i båten, när vi skulle hem, för det blåste en bister nordan. Jag hade en kamrat vid namn Eriksson med i båten, och för att vi skulle hålla värmen lade vi ut årorna och började ro av alla krafter.

När vi blivit trötta på att ro, förstår Ni ju att det smakade gott med en tröstetår. Vi var ju inställda på att vi var diskade under alla förhållanden. Harry Wennroth var kontrollant, och det var det roligaste han visste, när någon blev diskad.

Så historien om Fanjunkare Läckegren. Han bodde i "Paradiset" och köpte på sin tid en båt av brevbärare Persson. Han hade en svåger, som skötte båten åt honom, men han körde själv vid tävlingarna.

Nu hade vi kommit överens om, att den som körde in fem minuter skulle bli diskad. Läckegren hade kört banan, men vem som följde med som kontrollant minns jag inte nu, men troligen var det Johan Niklasson. I så fall var det nog litet drick med i spelet också, annars skulle ju kontrollanten sett till att båtens motor hade full spir. Nu fick Läckegren sota för detta.

Han kom i mål sju minuter för tidigt rätt bra "på pinnarna" och tog för givet att han var segraren. Då gick Johan den store litet darrande i mustascherna fram och tutade i örat på Läckegren: "Du har kört för fort! Du kunde väl sett var solen var om Du inte hade någon klocka på dej, för hade du klocka på dej, så hade du blivit diskad för det!" Vi försökte att hålla strängt på att ingen fick ha klocka med sig, men det sägs efteråt, att det var de, som hade klockorna i skorna!



Kungälvs Motorbåtssällskap fotograferade vid en festlighet på Claes Wenanders brädgård år 1929.

Från vänster: Adolf B. Holmqvist, plåtslagare, Karl Beausang, snickare, Eric Carlsson, krögare, Adler Wenander, urmakare, Roy Ranhammar, busschaufför, Harry Wenander, glasmästare, Oskar Svensson, kamrer, Stina Wenander, fru, Claes Wenander, byggmästare, Elof Westerlind, frisörmästare, Astor Persson, brevbärare, Johan Nicklasson, stadsmontör, John Löfberg, chaufför, John Bengtsson, fabriksarbetare.

En annan gång var det Ivar Andersson som blev diskad. Han hade med sig en kompis som gick under det inte obekanta namnet Kalle-Ola, och de hade nog läskat sig lite under den långa väg vi hade att gå. Dessa bägge hade emellertid smusslat med sig en klocka, och det visade sig att de hade fem minuter kvar, innan de skulle gå i mål. Vi stod några stycken på kajen vid torget och fick se en båt som låg och rök nere vid Skeppsholmen. Vi trodde den fått motorstopp och behövde assistans, för hur det är så är ju sjömän alltid hjälpsamma mot varandra. Vi kom fram och fann att det var Ivar och Kalle och att de befann sig i högönsklig välmåga. De hade emellertid upptäckt att de hade för god tid på sig att komma i mål och därför beslutat sig för att stanna sin gamla motor, som rök som ett ånglok!

De kom emellertid i mål i rätt tid, men det blev ju fråga om vad de gjort i vassen, eftersom båten rök så "in i vassen"! Det vet vi inte blev svaret först, men den förklaringen kunde vi naturligtvis inte godtaga, så därför bättrade de på med att "vi skulle sota motorn, innan vi gick i mål, och så passade vi på att ta oss en kaffekask och lägga in en mullbänk samtidigt!" Så det blev hårda nappatag också om den diskningen!

Till en början hade vi alltid en fest efter varje tävling. Ibland höll vi till på Tjuvholmen, ibland i Mauritz Carlssons redskapsbod och någon gång på Claes Wenanders verkstad. Det var mycket gemytliga tillställningar, och där fortsatte vi tävlandet i form av att spela varandra olika spratt. Det obarmhärtigaste skämtet i den vägen gick ut över "Skuta" vid en fest på Claes Wenanders verkstad. Han hade råkat få litet för mycket av det bästa och kapsejsade omsider på en spånsäck i vågrät ställning. Det låg nära till hands att ge

honom en liten make-up. Holger Olsson fick tag i en burk kimrök och målade i ansiktet på Skuta, namnet på hans lagvigda, och sålunda dekorerad blev John senare på kvällen följd hem. Under Holgers dekorationsarbete var "Skuta" försänkt i ljuv slummer, och sade just i sömnen: "Meli!", vilket naturligtvis väckte åtskillig munterhet bland oss.

Vid en annan fest i Carlssons redskapsbod blev det också ganska vått – i dubbel bemärkelse för en del, som ni snart skall få höra. Kassör Svensson hade rätt dåligt ölsinne och var lättretad då han fått litet sprit i sig. Därför passade John Niklasson på att reta honom. Det bar sig inte bättre än att Johan fick hela Svenssons glas med innehåll rätt i synamentet. Efter detta intermezzo fortgick emellertid festen till långt fram på småtimmarna, och när vi äntligen var redo för uppbrott, var både "Möbel" och Ivar Andersson så pass ankomna av starka drycker, att de drog sig för att uppträda på öppen gata.

Jag lovade därför att bli samarit för dem och skjutsa dem ned till "allmänningen" i min båt. Färden gick bra, men när vi kom till kaj, gick "Möbel" överbord, redlöst berusad som han var, och Ivar och jag hade ett ganska styvt arbete att få tag på "Möbel" i vattnet.

Vi hade ju själva lite grand inombords, men med stora ansträngningar fick vi tag på "Möbel", lade en snara om honom och släpade honom i land som en valross! Men vi förtöjde honom en stund och tog oss en jäkel. Det tyckte vi att vi ärligen förtjänat efter sådana bravader på morgonkvisten.

En annan gång hade vi sillsexa på Tjuvholmen. Då var alltid Persson i form, för då visste han att det blev salt sill och potatis, som var hans specialitet. Men så blev det oro i lägret. Persson gick omkring och var moloken för att man hade fruntimmer med på festen! Såna nymodigheter var man inte van vid. Bertil och Holger Olsson hade sina fästmör med sig, och jag medger att detta nog lade något sordin på stämningen. Jag vill emellertid minnas att bröderna Olsson med damer snart nog tog sin båt och gav sig iväg, och sedan var stämningen uppåt igen som vanligt. Det blev sill och potatis i långa banor och drick med!

Så blev det emellertid slut med festligheterna efter varje tävling, och vi hade i stället en höstfest med prisutdelning. Detta blev emellertid mindre lyckat. Vi kom ifrån varandra, och sammanhållningen inom sällskapet blev sämre.

Jag blev snart som gammal medlem ensam om att hålla ihop det hela. De gamla kamraterna gick bort en efter en. Mitt intresse för sällskapet har emellertid alltid varit starkt och levande, och jag har kunnat uträtta en del arbete till dess fromma tack vare min goda hälsa och dito krafter. Jag hade även förmånen att vara god vän med byggmästare Tell, som hade mycket att säga till om. Om inte så varit fallet hade vi inte stått där vi står idag.

Härmed kommer jag in på den för vårt sällskap så vitala fråga om ordnandet av en uppdragningsplats för våra båtar. Vid årsmötet 1930 väckte John Johansson ("Skuta") förslag om att vi skulle gå in till stadens myndigheter med en begäran att få disponera ett område för detta ändamål. Årsmötet utsåg en kommitté på tre personer att närmare utreda denna fråga, och det blev förslagsställaren, färjemästare Norberg och undertecknad som fick förtroendet. Vi tog kontakt med stadens myndigheter och i samråd med stadsinspektor Olof Persson mätte vi ut ett område på trettiotre löpmeter, räknat från det dike, som rinner ned vid Fornminnesgården i öster fram till gränsen av "Paradiset" eller "Överstinnans" som vi sade på den tiden. Men sysslomannen Gunnar Zetterlöf, som var med i skogsvårds- och parkstyrelsen protesterade och ville att vi skulle draga oss ett tiotal meter väster ut. Allting ordnade sig emellertid efter vår önskan, och vi skulle nu börja muddra till en slip, men det blev många svettiga timmar till en början.

Vi diskuterade saken på flera sammanträden, men penningbrist lade hinder i vägen för en effektiv lösning.

Vi skulle ju gör allt arbete själva. Emel-

Barnens dag 1968. På bilden syns från vänster: Karl Beausang, snickare, Leonard Berntsson, övermaskinist och Sven Bertil Olsson järnhandlare.

lertid fick vi låna en skopa med fem meters skaft från sta´n, och Gustav Norberg lånade oss en flotte.

Och så gjorde vi upp vår operationsplan så här: Vi skulle lägga flotten parallellt med slipen och sticka ned skopan i leran. På andra sidan hade vi en lastbil, som med en wire skulle draga denna skopa jämte pråmen som vi stod på.

Men vår i teorien så geniala plan visade sig i praktiken vila på en svårartad och för oss pinsamt överraskande felbedömning. När de började dra med bilen, dök skopan ner i avgrunden, så jag tror den håller på att krypa ned i leran ännu!

Det där höll vi på med en vecka, så det var jobbigt, men så kom jag på, att vi skulle anlita en bogserare i stället. Vi fick upp en båt från Göteborg. Den kostade sjuttiotvå riksdaler. Så mycket pengar fanns ingalunda i kassan, men Claes Wenander var generös nog att förskottera beloppet, och så var den sorgen släckt.

Sedan kunde vi göra det mesta själva. Jag var nere och köpte hjul till vagnen för fyra kronor stycket, och rälsen tror jag vi gav etthundrafemtio kronor för. Så fick vi slipen i ordning för upptagning och sjösättning av båtar.

Efter några år flyttade jag upp vindspelet till vägen. En kväll kom byggmästare Tell och nöp sig med sin typiska gest i näsan och frågade vad jag gjorde här. Jag förstod att marken började bränna under fötterna på oss och fick försöka slå bort det hela med ett skämt. Jag kände Tell´s sinne och sätt. Han började tala om träden, som kommer bort om kvällarna och fick till svar, att det är nog någon, som ingenting har att elda med! Då gick Tell. Jag förstod ju att jag varit lite elak, men det hela avlöpte lyckligt för vår del.

För att återgå till frågan om vårt område har vi ju varit utsatta för vissa attentat från våra grannar, som inte alltid varit så snälla mot oss. Tack vare att jag var va-

ken och påpasslig har vi än i dag vårt område ograverat. Det förhöll sig så, att roddklubben gjort upp en ritning till en utbyggnad av sitt båthus. Jag råkade få reda på det och det visade sig att man planerade att bygga ut en vinkel på sex meter åt öster, vilket skulle betyda, att vi måste flytta vår räls.

Vid ett sammanträffande en gång på sensommaren sade en av gubbarna i båtklubben vid namn Andersson till mig: "Du behöver väl inte lägga båtarna så nära vår gräns!" Jag omtalade då rätta sammanhanget för Andersson, nämligen att vid ett årsmöte, troligen år 1933, hade Holger Olsson på Roddklubbens vägnar frågat, om inte klubben kunde få uppföra ett båthus på vårt område. Detta hade ingen något emot.

När vi väl fått räls och vagn på vårt område var det dock inte färdigt med detta. Vi fick även fylla upp området, så att vi kunde gå där, då där eljest var ganska sankt. Vi fick koksslagg från lasarettet att fylla med, och detta var ett väldigt arbete. Vårt spel, som vi har för uppdragning av båtar, inköpte Gustav Norberg på sin tid från motorseglaren Vineta och skänkte sällskapet.

Ja detta är i korthet några glimtar från sällskapets första år. Ni förstår alla att vi arbetade under mycket blygsamma förhållanden och förtretligheter till trots.

Som gammal klubbkamrat alltifrån begynnelsen måste jag ju med största glädje notera den väldiga utveckling sällskapet undergått under det senaste decenniet. Som jag nämnde i början, kunde vi vid bildandet med lätthet räkna medlemmarna på fingrarna. Nu har vi etthundratrettiosju stycken medlemmar med sjuttiofem båtar enrollerade i vår matrikel. Vi har under fem års tid årligen anordnat navigations- och skepparkurser, där vi examinerat ut hundratalet skeppare och haft lika många kursdeltagare, som tagit förarbevis. Vi har fått egen klubblokal, den förnämliga "Kajutan" i Tre Kungars festvåning, vi har egen klubbdräkt, och vi har med den äran stått för arrangemanget vid tre stora racertävlingar.

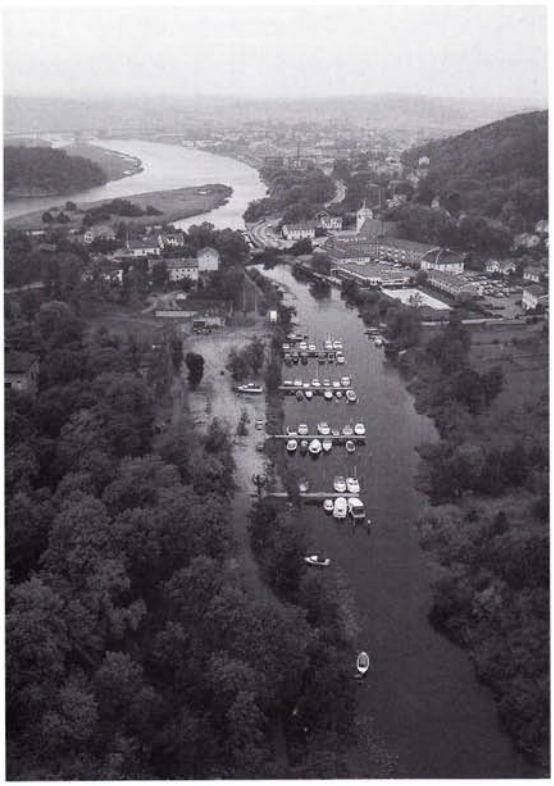
Vi har introducerat inombordarna i tävlingssammanhang här i Sverige, och allt detta har bidragit till att skapa goodwill åt gamla Kungälv och göra stadens namn känt även i båtsportkretsar.

Vårt Motorbåtssällskap har med rätta fått namn om sig som en av våra livaktigaste och mest välskötta organisationer inom detta gebit. Det är alltså inte småsmulor som hänt, sedan vännerna Claes, Möbel och Motor-Carlsson grundade sällskapet. Sist men inte minst har vi efter många års energiska ansträngningar med Kungälvs stads och Kungliga Sjöfartsstyrelsens benägna bistånd lyckats förverkliga vår länge närda dröm om en småbåtshamn, den allra bästa jubileumspresent vi kunnat tänka oss.

Jag tackar varmt alla mina medhjälpare i styrelsen, inte minst vännen Eric Hall, som i skilda sammanhang visat sig uppslagsrik och energisk, för deras osparda möda att föra vårt sällskap från klarhet till klarhet, och jag tackar alla klubbkamrater för deras intresse och stora vilja och benägenhet att hjälpa till, när det gäller att slå ett stort slag för vårt sällskap.

Idag har vi återigen stora racertävlingar. Må dessa bli en ståtlig manifestation av organisatorisk skicklighet och sann sportsmannaanda och vi därmed återigen skriva ett hedersamt och ärofullt blad i våra hävder!

Karl Beausang



Fästningsholmen från ovan.

På utflykt i skärgården.

Hört och hänt på Nordön

När kassören semestrade i Dalslands kanal

Alla som åkt en landsväg åt ena hållet, vet vilken annorlunda upplevelse det är, att åka samma väg tillbaka. Kanske var det detta, som kassören och f.d. revisorn hade i tankarna, när han med sin familj tillbringade semestern med sin motorbåt i Dalslands kanal.

Backslaget hängde sig och båten gick inte att köra framåt varför kassören helt sonika backade genom hela kanalen.

De stora hamnprojekten

Här följer en redogörelse för KMS stora hamnprojekt på Nordön såsom redaktören upplevt händelseförloppet utifrån olika utsiktspunkter.

Kungälvs kommun

Under mitten av 70-talet uppvaktades Kungälvs kommun av framförallt två båtklubbar, Kungälvs Motor- och Segelbåtsällskap (KMS) och Rörtångens båtförening (RBF). Bägge föreningarna önskade bygga båthamnar inom olika delar av kommunen. De föreslagna platserna var Rörtången och Nordön.

Samtidigt förde kommunen diskussioner med Göteborgsregionens gemensamt ägda bolag GREFAB.

GREFAB avrådde starkt från att låta en idéell förening vara huvudman och byggherre för ett större hamnprojekt.

Trots detta råd tillsatte Kungälvs kommun en arbetsgrupp i slutet av 1976 bestående av en representant från kommunen, två från KMS och en från RBF att utreda förutsättningarna för ett hamnprojekt samt att föreslå en arbetsfördelning.

Förslaget blev att KMS skulle vara huvudman för en föreningsägd båthamn.

Projektet skulle vara ett samarbetsprojekt mellan KMS och RBF genom att alla medlemmar i RBF, som önskar båtplats i den nya hamnen, automatiskt skulle erbjudas båtplats tillsammas med ett medlemsskap i KMS.

Kommunen behöll sitt inflytande genom ett antal föreskrifter såsom:

- Att kommunen ålade sig själv att vara med och godkänna alla byggnadsarbeten.
- Att kommunen skulle ansvara för och bekosta planarbetet.
- Att kommunen skulle köpa in marken, som därefter arrenderades ut till KMS.

I de senare framtagna arrendeföreskrifterna föjde man upp den inslagna vägen genom att kräva bl.a.att:

- Kommunen tillsatte fortsättningsvis minst en revisor i KMS
- KMS årsredovisning skulle sändas till kommunen.
- Alla investeringar skulle godkännas av kommunen, m.m.

KMS förberedelser för Nordöhamnen

KMS hade ända sedan 1974 uppvaktat kommunen i avsikt att få till stånd ett hamnprojekt på Nordön. Lars Lindberg hade tagit fram skisser som bl.a. kommunstyrelsen och fritidsnämnden uppvaktades med.

KMS första Nordökommitté bestod av herrarna, Hugo Carrin, Olle Karlsson, Tim Westin och Lars Lindberg.

Efter de första trevande men lyckosamma försöken, övertogs arbetet alltmer av Olle Karlsson och Lars Lindberg. Arbetsfördelningen dem emellan var att Olle sysslade med finansiering och implementering hos beslutsfattare, medan Lars Lindberg ägnade sig åt de tekniska utredningarna och projekteringen. Lars Lindberg kom sedan att bli Nordöhamnens byggledare i sitt nybildade företag LL-konsult.

Lars Lindberg bedrev projekteringsarbetet med hjälp av en bland medlemmarna rekryterad projekteringsgrupp (start dec 76).

I projekteringsgruppen ingick förutom Lars Lindberg själv, Curt Nyström (plan),

Lars Olof Sundström (VVS), Lars Åke Åberg (VVS), Rolf Mattsson (el), Folke Karlsson (el), Lennart Ring (bygg).

Hela arbetet startades upp med att man genomförde en översiktlig geoteknisk sondering.

En förprojektering genomfördes under hösten 1996 och en kostnadsberäkning redovisades.

Beslut att bygga Nordöhamnen

Redaktören har inte i KMS handlingar funnit något formellt beslut att KMS ska bygga Nordöhamnen. Däremot finns det ett antal delbeslut som slutligen leder fram till att KMS står, som byggherre för fritidsbåtshamnen på Nordön. Exempel på sådana beslut är:

- Att tillsätta en Nordökommitté med uppgift att utreda förutsättningarna för ett hamnprojekt. (aug 1975).
- Kungälvs kommuns beslut att tillsätta en arbetsgrupp för Nordöhamnen, där två representanter för KMS ingick (okt 1976).
- Kungälvs kommuns beslut att utse KMS som huvudman för Nordöhamnen (våren 1977).
- KMS beslut att anlita en projekteringsledare och byggledare för Nordöhamnen (maj 1977).
- KMS beslut att utse ett AU att ansvara för Nordöhamnens utbyggnad (våren 1977).

När byggnadsarbetena kom igång bestod AU av Olle Karlsson (ordf.), Sten Häggström och Curt Nyström. Curt Nyström kom under november månad 1977 att ersättas av Lennart Ring.

Lars Lindberg, var byggledare och konsult, med ansvar för bygg- och projekteringsarbetena. Med anledning av detta avgick Lars Lindberg samtidigt ur KMS styrelse.

Byggarbetena bedrevs i form av delade entreprenader, där varje del upphandlades separat av Lars Lindberg.

Samtidigt med att markarbetena startade på Nordön startade även det slutliga projekteringsarbetet.

Arbetsutskottet för Nordöhamnen

Man kan sammanfattningsvis beskriva arbetet i arbetsutskottet, som att det präglades ett stort entreprenörskap både hos föreningens representanter och hos byggledaren

Lars Lindberg, som hade slutat sitt arbete som arbetschef vid ett av de större entreprenadföretagen, påbörjade nu en helt ny karriär. Nordöprojektet var hans premiärprojekt och han behövde lyckas för att det skulle gå bra för honom i framtiden.

Olle Karlsson var ordförande i utskottet men också förtroendeman i kommunen. Därigenom kom han att bli lite av "kommunens gisslan" i projektet. Bägge dessa viljestarka personer hade delvis olika mål med det sitt engagemang.

När redaktören kom in i arbetsutskottet var stämningen något tryckt.

Orsaken till detta var bl.a. de ovan nämnda, och de i byggprojektsammanhang klassiska skälen.

Man hade inte i det inledande skedet diskuterat igenom alla väsentliga beslut tillräckligt. Detta är inte är så konstigt, då det fordrar stor vana att undvika alla fallgropar.

Ett antal frågor kring de dimensionerande förutsättningarna av hamnen, såsom båtstorlek, max djup, bredd, deplacement, masthöjd, diskuterades i ett sent skede i projekteringen. Frågorna skapade självklart stor förvirring och inte så lite frustration.

De flesta reddes dock ut på ett tillfredsställande sätt. Några finns tyvärr fortfarande kvar att beskåda i Södra hamnen och några har rättats till efterhand. Samtidigt med detta diskuterades de mer traditionella byggherrefrågorna såsom, kostnader och finansiering. Trots alla praktiska problem, som arbetsutskottet hade att brottas med så präglades arbetet av en fast

beslutsamhet att genomföra projektet med en invigning före midsommar 1978.

700 båtägare skulle då få nya båtplatser, som de var nöjda och stolta med.

Allt arbete i arbetsutskottet underordnade sig denna övergripande målsättning.

Invigningen av Södra hamnen

Så kom äntligen den dag då invigningen av Nordöhamnen skulle äga rum. Detta skedde i vackert väder den18 juni 1978 och blev en mycket lyckad tillställning. Ca 2000 personer hade mött upp när invigningstalaren länsrådet Olof Knape tillsammans med bl.a. kommunalrådet Arne Karlsson och kommunstyrelseledamoten Kurt Axelsson förgyllde vår tillvaro. Många var det som gratulerade KMS vid detta tillfälle, då både Kungälvs drag-spelsklubb och Streaplers spelade.

Norra hamnen

Vid förvaltningen av den nybyggda Nordöhamnen visade det sig ganska snart att vi hade önskemål om fler båtplatser än de vi hade att erbjuda. Ett exempel på detta var att alla, som preliminärt erbjudits plats i Södra hamnen, inte omedelbart fick sin egen bestämda plats förrän efter något år (ca 15 personer).

Frågan om tillbyggnad låg därför hela tiden i luften på våra styrelsemöten.

Olle Karlsson började i det läget att sondera möjligheterna för en tillbyggnad.

Styrelsen var till att börja med ganska ljum inför tanken på ett nytt hamnbygge (inte minst redaktören)

Allt efter som tiden gick förstod även övriga medlemmar i styrelsen att det var oundgängligt med en ny båthamn i vår omedelbara närhet. Vad styrelsen då hade att ta ställning till var om vi eller någon annan (exvis Grefab) skulle vara huvudman.

Styrelsen började inför det valet, att vänja sig vid tanken på en utbyggnad i "stora viken" omedelbart öster om Nordön.

Kungälvs kommun startade en planutredning med syfte att reda ut förutsättningarna för en ny småbåtshamn vid Nordön. Detta resulterade i att man föreslog att den nya hamnen skulle förläggas norr om Nordön (nuvarande läget för Norra hamnen). Skälet till detta var den nyvunna kunskapen om de grunda havsvikarnas betydelse för fiskbeståndets fortlevnad.

Planutredningen leddes av Ingmar Lind som sedan även kom att ingå i den kommitté som drev utbyggnaden.

Den stora frågan, inför ett byggbeslut av Norra hamnen, var förutom huvudmannaskapet även det ekonomiska risktagandet.

Diskussioner fördes med bl.a. kommunalråden om föreningens rimliga riskåtagande. KMS fick löfte om att inte försättas i svårigheter om båtplatsförsäljningen skulle utfalla sämre än beräknat. Detta löfte resulterade i ett exploateringsavtal med kommunen om att kommunen garanterade ett insatsbortfall på 150 platser under tre år.

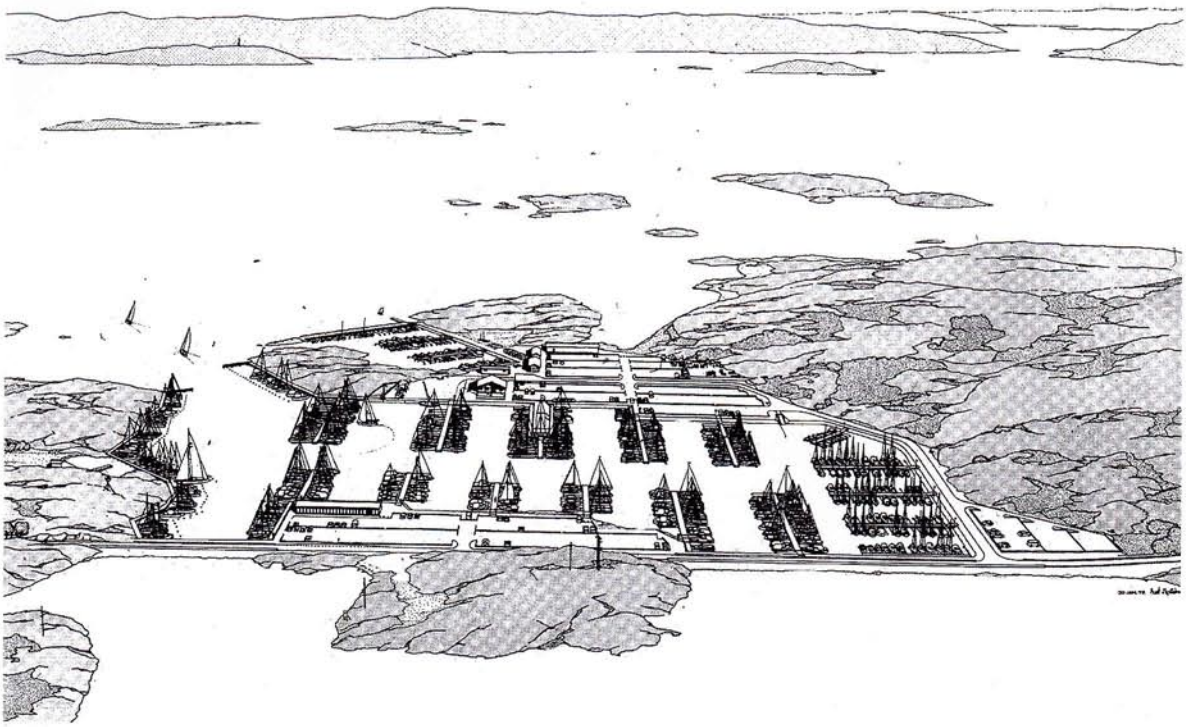
Med avtalet som grund och en preliminär uppskattning av 300 tecknade båtplatsavtal, beslutade KMS styrelse den 8 augusti 1984 att bygga Norra hamnen och att anlita BPA som totalentreprenör. Till arbetsutskott utsågs Olle Karlsson, Sten Ekholm, Sten Häggström och Ingmar Lind. Olle Karlsson anlitades även att till 20% av sin arbetstid ägna sig åt Nordön II, som projektet då hette. Kommunens fritidschef, Jarl Magnusson, anlitades som KMS kontrollant.

Bygget genomfördes förhållandevis problemfritt, trots en sträng vinter, under vinterhalvåret 1984-85.

Båtplatsfördelningen, som var en mycket komplicerad fråga i Södra hamnen, blev i Norra hamnen ganska enkel, då en tredjedel av platserna inte var uthyrda vid färdigställandet.

Invigningen skedde den 9 juni 1985 med Eva Bågmark som invigningstalare. Vädret var på sitt uruslaste humör denna dag.

Lennart Ring



Flygperspektivbild av Curt Nyström på Södra hamnen.

Hört och hänt, på och kring Nordön

När elvispen behövdes bättre

Medlemmen var en tidig vår mycket energisk vid vårutrustningsarbetet. På den tiden var även han en förnuftig karl och ägde en segelbåt. Han plastade och vaxade om vartannat hela våren.

När han äntligen hade kommit till bottenmålningen så hade han inköpt en stor burk bottenfärg. Försäljaren, som sålt burken till honom hade troligen inte varit helt ärlig med färgens ålder för när Medlemmen öppnade burken och försökte röra upp den visade det sig att detta vara omöjligt. Färgen var både skiktad och osedvanligt trögflytande.

Omgivningen kunde därefter se Medlemmen med beslutsam min sätta sig i bilen och köra iväg. Efter en stund kom han tillbaka mycket mer nöjd. Ur bilens bagage tog han fram familjens elvisp och satte den resolut i den bångstyriga färgen.

Efter ytterligare en stund såg man honom glatt visslande bottenmåla sin båt.

Vad hustrun sa om tilltaget har aldrig berättats för författaren.

Flygfotografi av Norra hamnen invigningsåret 1985.

Hört och hänt, på och kring Nordön

När båt krockar med bil på Nordön

Söndagen den 14 april 1991 krockade en Albin Express med en Volvo 240 ute på Nordön. Vad redaktören erfarit girade Volvon för snävt bakom Expressen, varvid Volvons stäv kolliderade med Expressens roder så att båten fick kraftig slagsida. Det har konstaterats att Expressen varken förde dagersignal för ankarliggning eller signalflagga M – mitt fartyg gör ingen fart över grund – samt dessutom helt saknade besättning. Eftersom Expressen låg på styrbordssidan av farleden och kollisionen föregicks av en alltför snäv gir från Volvon har Volvons rorsman påtagit sig fulla ansvaret för händelsen. Någon protest inlämnades inte och sjöförklaring var aldrig aktuellt.

Holger Johansson

KMS styrelse 1999.

Stående från vänster: Johan Wertheim, Clas-Göran Andersson (sekr.), Marcus Blomberg (vice ordf.), Bertil Jorefjäll, Alf Mattsson (suppl).

Sittande från vänster: Jan Turesson, Lasse Carlsson (ordf.), Rune Larsson (kassör), Kent Jungkvist

Frånvarande när bilden togs var Patrik Adolfsson (suppl.).

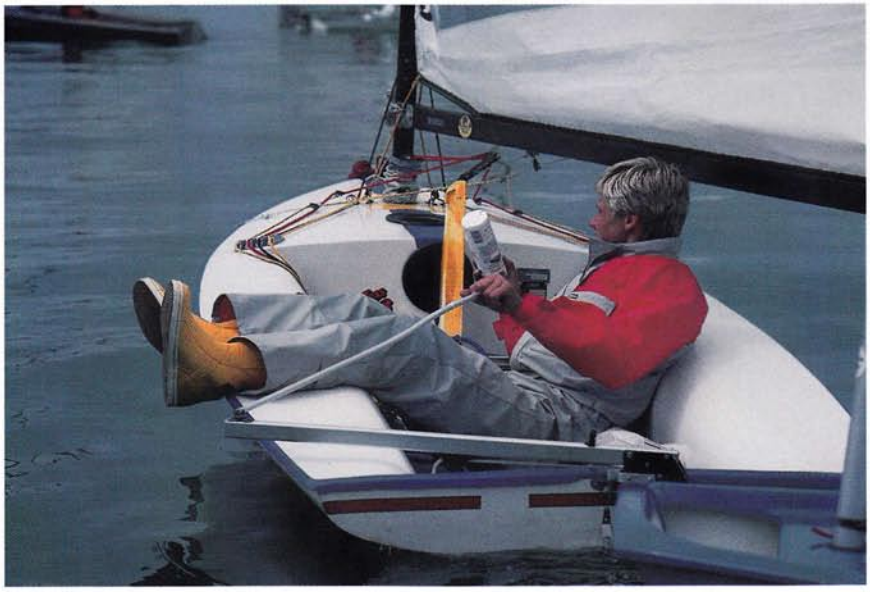
Överst: KMS gamla "garde" Arne Paues, Einar Algården, Marcus Claesson.
Nederst: Hamnpersonal från vänster Jan Brandin, Kurt Andersson 1980–1998 och Hasse Andreasson.

Byggnationen av Södra hamnen pågår

Montering av "provponton" på Nordön sommaren 1977.

Överst: Åke Arthur seglar spinnaker enligt nya idéer.
Nederst: Sven Wirén har vunnit igen och fått ett dopp.

Överst: Åska över Nordön.
Nederst: Även 12:or har kappseglat på Nordön.



Jollekappsegling i olika tempo.

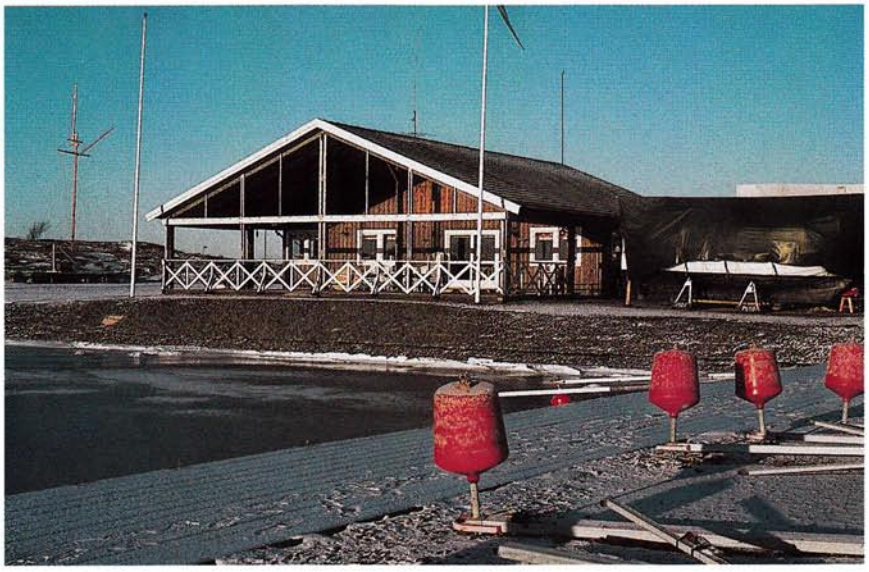
Seglarskolan i full aktion.

Koncentration före första försöket.

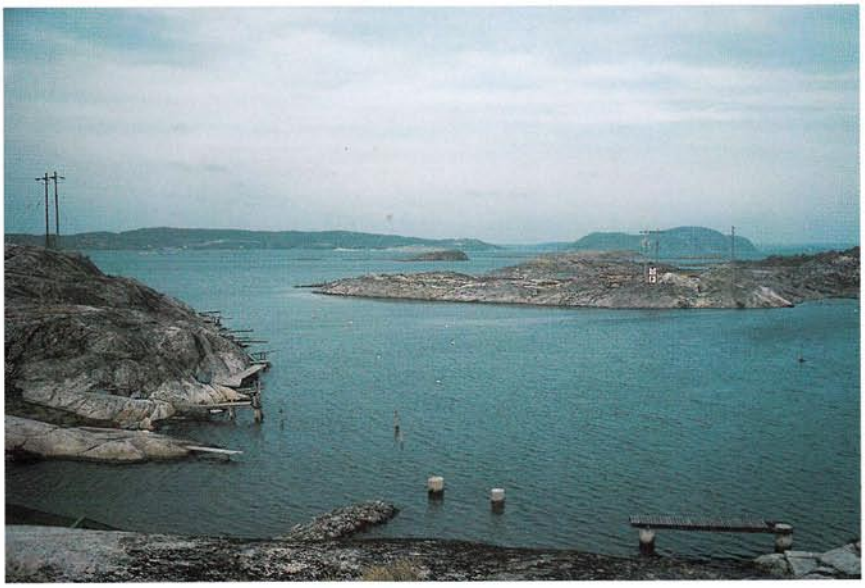
Överst: Laser-Grand-Prix på Älgöfjorden.
Nederst: Laserträning i solnedgången.

Överst och mellan: H-båts-SM 95 på Marstrandsfjorden.
Nederst: Poängseglingar på Älgöfjorden.

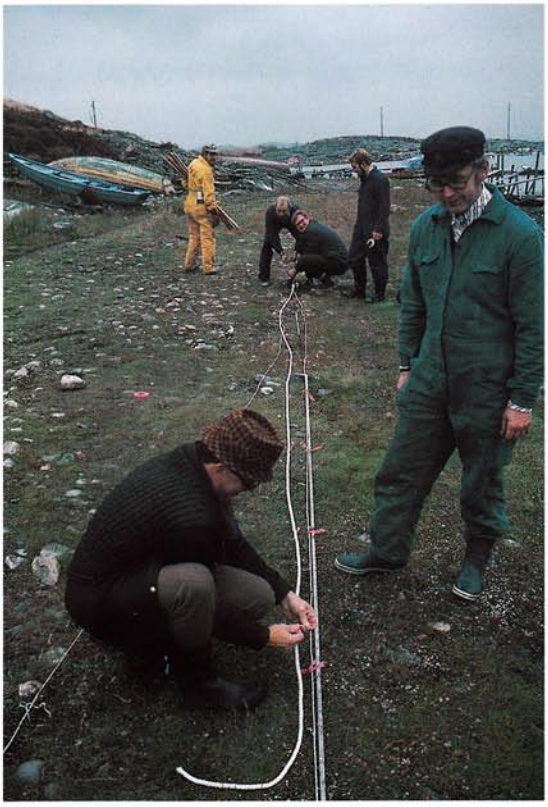
Överst: Efter målgång vid Ottossons första SM-seger.
Mellan: Laser-VM-kval i halv storm. Nederst: Ewert C i lugnt tempo SM92.



Överst och mellan: Nordön i vinterskrud.
Nederst: Nordön i spolnedgång.



Nordön före det att Södra hamnen byggdes.



Överst: Förberedande mätningsarbeten i Södra hamnen, på bilderna känns bl.a Olle Karlsson, Tim Westin och Hasse Andreasson igen.

Nederst: Flygbild före Södra hamnen byggdes.

Arne Paues, hamntillsyningsman på Fästningsholmen sedan 1980. Arne har haft ett övervakande öga på KMS utveckling i c:a 50 år. Vid några tillfällen har han även ingripit och påverkat utvecklingen.

KMS och kommunen

Denna skrift skulle inte vara komplett utan att något sägs om Kungälvs kommun.

Utan kommunens positiva inställning till båtsporten, hade KMS verksamhet inte kunnat bedrivas framgångsrikt.

Här räcker det att peka på att dåvarande Kungälvs stad redan från början ställde kajplatser på Fästningsholmen till förfogande för Kungälvs Motorbåtssällskap.

Nordöhamnarna hade inte kommit till stånd utan ett stort och aktivt engagemang av kommunen, som redan beskrivits i kapitlet om "De stora hamnprojekten".

Här är inte avsikten att redogöra för sällskapets alla mellanhavanden med kommunen. Några glimtar kan vara intressanta.

Innan hamnen kom till fick Rockebådan mellan Marstrand och Albrektsunds kanal ett kummel. Det sponsrades av ett marstrandsbolag och invigdes 1975.

Arne Karlsson, kommunalrådet, var inbjuden till invigningen, vilket omnämndes i en notis i bladet. Kort därefter inkom en skrivelse till kommunen från ordföranden i Skärgårdsklubben. Denne kritiserade kommunen för att den medverkade till att undanröja förmånen för Skärgårdssällskapets ordförande. Det var nämligen en fast praxis att en medlem i klubben, som gick på grund, hade att böta en flaska punsch, som skulle placeras i ordförandens båt. Kommunen besvarade skrivelsen och beklagade om förmånen minskade på grund av att grundet utmärktes. Samtidigt meddelade kommunen att en ny småbåtshamn planerades i grunduppfyllda vatten och att detta skulle kunna utgöra någon kompensation för bortfallet av förmånen. Därmed lät sig Skärgårdsklubbens ordförande nöja och lät publicera korrespondensen i en båttidskrift.

Kommunens syn på det tilltänkta hamnområdet på Nordön speglas i en utredning från kommunens stadsbyggnadskontor i januari 1997. Följande ur utredningen återges.

"PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR,
Kommunplan, kustplan

I det pågående kommunplaneringsarbetet har behovet av en båthamnsbyggnad inom Nordöområdet påtalats, dels för att i framtiden bättre klara det växande behovet av båtplatser och dels för att sanera befintliga oreglerade förhållanden längs Marstrandsvägen.

Kungälvs kommuns kustområde hänföres i den fysiska riksplaneringen till den s.k. högexploaterade kusten.

Kustområdet har sådana värden ur riksynpunkt att större miljöförändringar inte bör komma till stånd.

Stor hänsyn skall tas till det rörliga fritidslivet och naturvårdens intressen.

Tillgängligheten till attraktiva strandområden bör ökas och tillräckliga arealer skall reserveras för anordningar för rörligt friluftsliv.

Nordöområdet har i kommunens kustplan inom den fysiska riksplanens ram reserverats för anläggningar för friluftsliv.

Landskapsbild

Hamnområdena föreslås utbyggas med största aktsamhet i det befintliga landskapet.

Befintliga vegetationspartier skall sparas och naturliga gångstigar upprustas."

En formell framställning till kommunen i hamnfrågan hade gjorts av KMS redan i juni 1974. Vid den tidpunkten uppdrog kommunstyrelsens arbetsutskott åt fritidsnämnden att genomföra en snabb in-

ventering av behovet av och förutsättningen för småbåtshamnar i kommunen.

Fritidsnämnden anförde i sitt svar bland annat att nämnden anser

- att behovet av ytterligare småbåtsplatser är dokumenterat,
- att nämnden anser objektet Rörtången och Nordön likvärdiga ur lokaliseringssynpunkt,
- att kontakt tages med Göteborgsregionens Fritidshamnar AB för ett ev. samarbete med projekteringen,
- att kontakt även tages med enskilda intressenter avseende objektet Nordön,
- att riktpunkten för arbetet skall vara att tillskapa båtplatser, vilka skall finansieras genom avgifter och att därvid även avgifterna för andra av kommunen ägda båtplatser bör ses över.

Kommunen kontaktade direktören Kaj Hartelius vid Göteborgsregionen Fritidshamnar AB (GREFAB). Hartelius hade mångårig och gedigen personlig erfarenhet av segling, båtliv och klubbverksamhet. GREFAB hade inte någon erinran mot att engagera sig i Nordöprojektet. På fråga om hur Hartelius ansåg att hamnen skulle kunna administreras, menade Hartelius att en hamn av Nordöns format inte kunde administreras av en klubb. Gränsen för klubbadministration ansåg Hartelius ligga vid cirka 300 båtplatser och Nordön skulle komma att medge det dubbla antalet platser. En professionell hantering, t.ex. genom GREFABs försorg, vore därför att föredra enligt Hartelius.

Fortsatta överläggningar mellan kommunen och KMS resulterade i att kommunens tilltro till KMS' förmåga att ta hand om en stor småbåtshamn växte och kommunen valde att inte engagera GREFAB i projektet.

Efter ytterligare kommunalt beredningsarbete var tiden mogen för kommunens högsta beslutande organ att ta ställning. Den 27 september 1976 beslöt Kungälvs kommunalfullmäktige

1. att så snart kommunen förvärvat erforderlig mark, genomföra utbyggnaden av Nordöhamnen enligt principen att kommunen förutom marken äger del i anläggningen,
2. att utse kommunstyrelsens arbetsutskott att vara ledningsgrupp för utbyggnaden och att uppdraga till stadsbyggnadschefen och/eller gatuchefen att under ledningsgruppen vara samordnare i en arbetsgrupp med representanter för berörda förvaltningar och båtklubbsintressenter,
3. att utse Kungälvs Motorbåtssällskap eller den ekonomiska förening, som sällskapet med anledning av detta beslut tillskapar, att förvalta Nordöhamnen enligt villkor, som regleras i avtal med kommunen,
4. att uppdraga till fritidsnämnden att inrätta en kommunal båtplatskö.

Kommunen köpte därefter marken och arrenderade ut den till KMS. Finansieringen underlättades för KMS genom kommunalt lån och kommunal borgen. Kommunen följde hamnprojektet men avstod från att göra sitt inflytande gällande.

"Det räcker att vi har koll på Dig", sa dåvarande drätselchefen Allan Lindskog till KMS:s ordförande Olle Karlsson.

Kommunen godkände i augusti 1977 exploateringsavtal angående hamnen samt arrendeavtal med KMS.

Hamnen byggdes och i juni 1978 var det dags för invigning. Ur en artikel i Aftonbladet av Leif Andersson den 19 juni 1978 citeras:

"Länsråd och kommunalråd talade och prisade folket i klubben för deras handlingskraft och duglighet.

– Olle har nog inte synts hemma många timmar det senaste halvåret, sa kommunalrådet. Och överräckte en barometer från kommunen. Den skall pryda klubbrummet.

Olle – det är Olle Karlsson. En konstig prick som inte följer det vanliga livsmönstret. Långt därifrån.

Eller som ordföranden i klubben sa:
– Märkvärdigt att han inte trillat av pinnen utan orkat köra loppet ut.
Från början var det mothugg. Myndigheterna viftade med kalla handen. Bankerna slog bakut. Det är inte så lätt att genomföra ett 5-miljonersprojekt som en hamn med så många olika intressenter.
Men Olle gick fram som en smidig ångvält."

Ett kapitel i denna jubileumsskrift kan inte i detalj skildra alla de kontakter med kommunala och andra myndigheter som måste till för att förverkliga en stor småbåtshamn i ett känsligt kustområde. Drätselchefen Allan Lindskog som följde projektet från kommunens horisont har yttrat: "Vilken myndighet det än var, som skulle behandla ett ärende om hamnen hade haft besök av Olle Karlsson som hade öppnat dörrarna." Det är troligt att den kommunala beslutsprocessen både påskyndades och underlättades av den lobbyverksamhet som bedrevs.

Utbyggnaden av etapp II fick god draghjälp av kommunen från början genom den motion till Kungälvs kommunalfullmäktige som väcktes av Olle Karlsson, Sylve Dahlberg och Alf Mattsson.

Under de utredningar som föregick byggandet av etapp II konstaterade KMS att det behövdes ytterligare 500–600 platser för att bli av med den befintliga båtplatskön. På annat ställe i denna skrift redogörs för det hamnbyggande som sedan följde.

Kommunen som förvärvat äganderätten till den mark som behövdes för hamnarna arrenderade ut marken till KMS. I avtalen tillgodosågs det rörliga friluftslivets behov bland annat genom att KMS åtog sig att mot ersättning hålla arrendestället tillgängligt för "badande, sportfiskare, strövare etc." Dessa skulle också ha tillgång till parkeringsplatser.

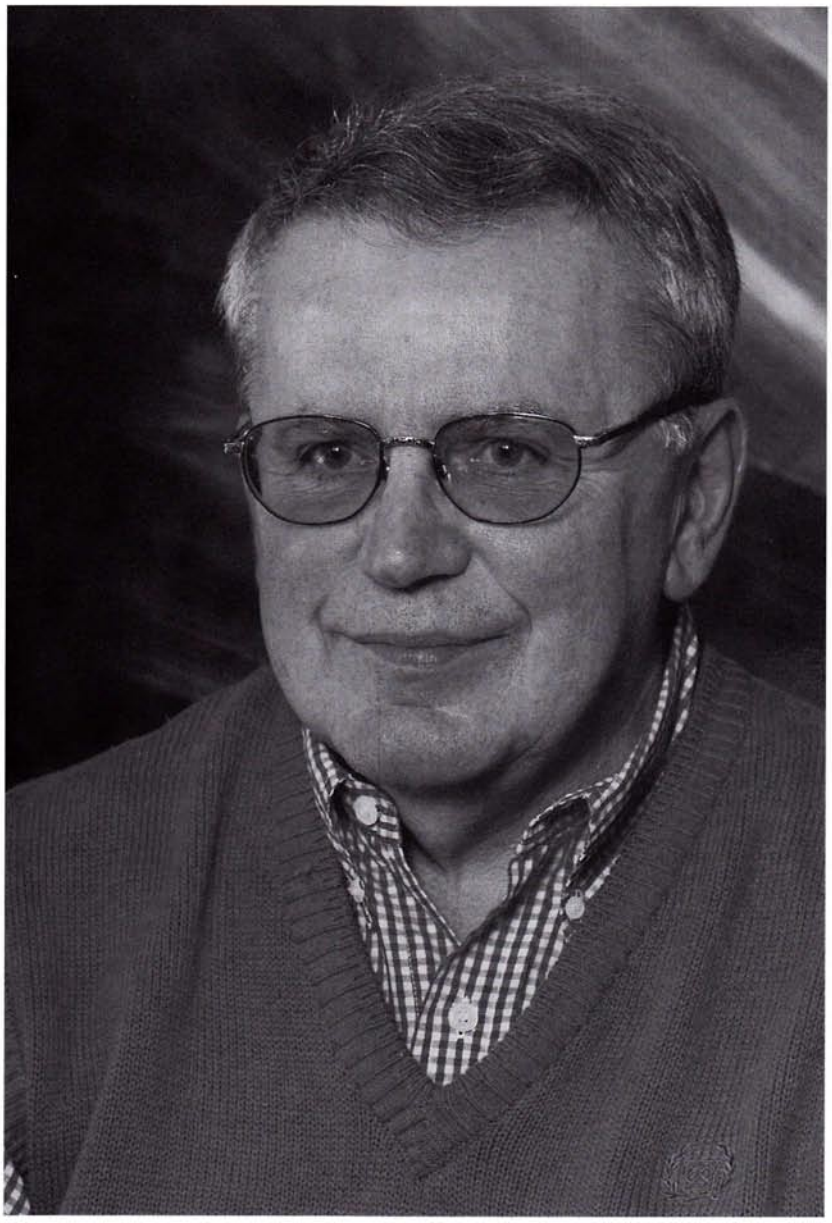
Kommunen och KMS har hela tiden varit ense om att båtplatserna på Nordön inte får bli föremål för spekulation. KMS har utformat regler om kö till båtplatserna och även utformat villkor i avtal med hänsyn härtill.

I juni 1993 gjorde KMS en framställning till kommunen om att få överta hamnområdet med äganderätt. Överläggningar upptogs mellan parterna och i maj 1995 avlät KMS en kompletterande skrivelse till kommunen med vissa utgångspunkter och villkor för ett övertagande. Dessa godtogs i huvudsak av kommunen och i januari 1995 upprättades ett köpeavtal som godkändes av kommunfullmäktige i mars. Köpeskillingen var 1.500.000 kronor som KMS betalade kontant. I ett samtidigt upprättat skötselavtal åtog sig KMS gentemot kommunen att mot ersättning sköta området så att det blev tillgängligt för det rörliga friluftslivet på samma sätt som när KMS var arrendator.

Här har vi presenterat några beröringspunkter mellan KMS och kommunen. Fler kontaktpunkter finns. Exempel härpå är kommunens stöd till ungdomsverksamheten, kommunens synpunkter på miljö och brandskydd.

Vad här har sagts må vara tillräckligt för att styrka den inledningsvis hävdade tesen om kommunens stora betydelse för båtsporten.

Sten Losman



Olle Karlsson "Nordöhamnens grundare".

Kappseglingsverksamheten

Här följer ett referat, av Ewerth Calsson av den omfattande kappseglingsverksamhet som KMS bedrivit sedan verksamheten etablerats på Nordön.

Segelsektionen

Bakgrund

När KMS nya hamn på Nordön stod klar på sommaren -78, hade fördelningen mellan motor- och segelbåtar i klubben förändrats radikalt.

Från att ha varit en renodlad motorbåtsklubb, var nu segelbåtsägarna nästan lika många som motorbåtarna.

I KMS styrelse föddes idéen, att man borde bilda en seglingssektion. Styrelsen samtyckte till detta och tillsatte en interimskommitté.

Vid årsmötet 1978 valdes sedan en seglingssektion med följande medlemmar, Ewerth Carlsson, Sven Wirén, Lasse Carlsson, Tore Larsson, Ulf Glanz, Leif Hogstam, Rune Larsson och Lennart Ring som sammankallande.

Några i sektionen hade tidigare provat på kappsegling, och när nu så många båtar var samlade på ett ställe, tyckte de att det skulle vara roligt att prova på att arrangera kappseglingar.

Det första verksamhetsåret

Det första verksamhetsåret 1979 arrangerade KMS den 9 augusti sin första kappsegling, Nordön – Skäreleje – Race.

51 båtar startade i denna 18,5 distansminut långa kölbåtskappsegling, som seglades enligt handikappsystemet Scandicap. Poängkappseglingar arrangerades detta år ihop med Tjuvkils kappseglingsklubb.

En eskader till Skagen arrangerades med 24 deltagande båtar.

Poängkappseglingar

Tjuvkil (TKK) hade sedan flera år etablerade poängkappseglingar en gång i veckan varför KMS beslöt att samarbeta med dem det första året.

När nästa säsong närmade sig ville KMS seglingssektion emellertid pröva på att arrangera egna seglingar. För att inte gå förbi TKK inbjöds de till ett möte på Nordön där olika lösningar ventilerades.

Eftersom TKK hade sin största aktivitet under semestertid, då de flesta KMS-are var på semester, fann man slutligen att det var svårt att samorda säsongerna. KMS seglingssektion beslutade i detta läge att starta en egen poängkappseglingsverksamhet och att utbilda sig i konsten att vara kappseglingsfunktionärer.

Säsongen började så fort båtarna var sjösatta och pågick fram till midsommar. Därefter gjordes uppehåll för semester under halva juni och hela juli.

Säsongen började på nytt i augusti och fortsatte till slutet av september. Detta är ett program som fortfarande gäller.

De egna poängkappseglingar blev genast en succé. Seglingarna arrangerades av besättningarna på båtarna.

Två båtar hjälptes åt varje gång. På detta sätt fick alla vara med och lära sig. Det var inte så enkelt alla gånger, att hålla reda på tiden, att skjuta skott och hissa rätt flagga, samtidigt som man skulle se om någon tjuvstartade. Var detta fallet skulle man hissa ytterligare en flagga och tuta i den för ändamålet framtagna bilpumpen, med påmonterad tuta.

Vid ett tillfälle, lyckades en funktionär med konststycket att skjuta ett startskott i

startflaggan "Blue Peter", som genast började att brinna. Som tur var fann han sig snabbt, och stoppade flaggan i vattnet, och kunde på detta sätt släcka den hotande branden. Starterna fortsatta därefter i de övriga klasserna som om ingenting hänt.

Det var, som flest ca 40 båtar i två klasser, samtidigt ute på Älgöfjorden. En härlig syn mötte eventuella åskådare bland alla sportfiskare vid Tona.

Efter hand som åren har gått har en fantastisk teknik utvecklats av dessa klubbarrangemang. Det hände ibland att någon som skulle arrangera fick förhinder, och inte kunde ställa upp. Då dök det alltid upp någon annan som "offrade" sig och såg till att det blev segling. Inte sällan skedde detta av någon ensam entusiast.

Antalet kappseglare ökade snabbt, vilket gjorde att även antalet protester på poängseglingarna ökade. Då regelkurser arrangerats på vinterkvällarna fick man även användning för de nya kunskaperna.

Vissa tisdagskvällar efter poängseglingarna kunde det vara upp till fyra, fem protester att behandla. Detta var naturligtvis mycket lärorikt för alla, inte minst för domarna.

Nordön race

Nordön Race arrangerades redan 1979, och var KMS första egna kappsegling. Tanken bakom arrangemanget var att skapa en regatta för alla KMS kölbåtar. Den första regattan gick, som redan nämnts, under namnet Nordön-Skärelejerace

Seglingen förlades till helgen före Tjörn Runt. Tanken var att locka till sig båtar från Göteborg och Björlandahamnarna. De båtar som kom från dessa hamnar skulle få möjlighet till träning inför Tjörn Runt, samt vara halvvägs till Stenungsund, och kunna ligga kvar i hamnen till nästkommande helg.

Nordön Race ingick under ett antal år i WEST SIDE CUP. Detta arrangemang krävde segling under två dagar, och Nordön Race kompletterades med en bansegling.

Tävlingen var under några år mycket populär och samlade många deltagare.

När WEST SIDE CUP lades ner återgick Nordön Race till sin ursprungliga form.

Hättebergsrundan

Några klubbmedlemmar som gillade havskappsegling, tyckte att KMS skulle arrangera någon form av sådan segling. Efter många diskussioner, startades Hättebergsrundan, en segling som bjöd på både, skärgårds- och havskappsegling under två dagar.

Första helgen i september varje år ägde arrangemanget rum.

Seglingen var några år mycket populär och samlade många deltagare.

Utmärkande för seglingen var att den ofta bjöd på hårt väder. Därigenom kom flera allvarliga incidenter att äga rum under seglingarna såsom mastbrott och kollisioner med allvarlig skador som följd.

Genom att andra klubbar upptäckte denna förträffliga helg kom intresset att minska och seglingen är nerlagd tillsvidare.

Övrig verksamhet

Under vintrarna när båtarna stått på land har seglarna utbildat sig på GHSF:s kurser i att vara tävlingsledare, seglingsledare, domare, mätmän, instruktörer, eller arrangörer.

KMS seglingssektion har med åren fått ett stort antal erfarna arrangörer, och anbud om att arrangera öppna seglingar av olika slag droppade in till klubben. Kvalseglingar för optimister och OK-jollar, DM för kölbåtar av olika slag bl.a H-båt, Smaragd, Express, 606 och Maxi 77 och sist men inte minst Grand Prix för Starbåtar -98.

GKSS behövde hjälp med mätstationer i samband med VM ONE TON CUP i

Lasse Carlsson (ordf.) leder seglarskola för vuxna.

Marstrand 1990. Mätningarna förlades i sin helhet till Nordön. De funktionärer från KMS som deltog fick en semestervecka med stora upplevelser.

SM-arrangemang

KMS arrangerade SM för Smaragd 1992 och SM för H-båt 1995. Bägge arrangemangen förlades till Marstrand.

KMS fick användning av våra goda kontakter med GKSS, som generöst lånade ut sin anläggning och startbåt till oss. Arrangemangen innebar att ett antal funktionärer fick ta en vecka semester för att kunna genomföra tävlingarna. Både funktionärer och seglare fick minnesvärda seglingar att lägga till sin seglingserfarenhet.

Duktiga kappseglare

Seglingsverksamheten hos KMS har även fostrat många duktiga kappseglare. Segrar i DM och SM i flera klasser. Fina placeringar i Tjörn Runt både enskilt och i lag. Poängkappseglingarnas träning har givit frukt. Läs gärna om familjen Ottossons prestationer i kommande kapitel.

På senare år har kappseglandet minskat även hos oss. Om orsaken till detta, kan man säkert ha många och långa diskussioner. Vi hoppas för kappseglingens skull att antalet seglare ökar igen.

För egen del, ser jag fram emot tisdagarnas poängkappsegling med förväntan, och tänker hålla på så länge båten flyter!!

Ewerth Carlsson

Ungdomssektionen

Ungdomssektionen fanns redan när KMS etablerade sig på Nordön. Det var en interimsorganisation och hade ganska liten verksamhet.

Seglarskolan

Lennart R, som var sammankallande i seglingssektionen hade fått tips om seglingsinstruktörer via Göteborg Hallands seglarförbund. Kontakt etablerades med ungdomssektionen, som beslutade och lyckades engagera en instruktör ifrån Råda segelsällskap, Johan Öljemark.

Johan fick i uppdrag att tillsammas med våra egna ungdomar John Holmberg och Johan Westin att arrangera KMS första seglarskola 1979. Ungdomssektionen bestod då av herrarna Hasse Andreasson, Per Wingård och Kenneth Anker.

Åren därpå skötte våra egna ungdomar skolan efter utbildning på seglarförbundet. Efter några år hade instruktörerna Johan Holmberg, Mats Nyström, Niclas Larsson och Robert Nilsson med benägen hjälp av Curt Nyström, utvecklat de rutiner som sedan kom att gälla under många år.

Jolleseglingar

Efter att ha genomfört ett antal seglarskolor, steg kravet på egna jolleseglingar.

Onsdagskvällarna blev jollarnas poängseglingskväll.

Sjösättningsramp ordnades och en fast bana utbojades på flaket norr om hamnen i anslutning till inloppet.

Efter några år införskaffades även följebåten "Paddan", en underbar båt för kappseglingsarrangörer.

När vi anordnade jolleseglingar var det ett måste, med följebåtar, och här är "Paddan" ovärderlig, lätt att manövrera och lätt att hala ombord någon som kapsejsat.

Lasermaffian

Under mitten av 80-talet började Laserjollarna att dyka upp. Patrik Erlandsson hade stora planer för sig själv och alla hans kamrater. Målet var att komma in i landslaget och representera Sverige i stora mästerskap. Lasermaffian bildades, växte och drog med sig KMS ungdomssektion.

KMS köpte trailer och sponsrade resor så att ett tiotal ungdomar kunde fara land och rike runt och kappsegla. KMS hade vid denna tid Sveriges största Laserflotta, där både gamla och unga samlades och hade roligt. KMS engagerade Per Wennersten som tränare för lasermaffian när intresset var som störst.

Två Grand prix för laserjollar arrangerades åren 1986 och 1988, där KMS även kunde erbjuda övernattningsservice i Kungälvs semesterby, Ödsmåls mosse.

Övrig verksamhet

Förutom seglarskola, Lasermaffian och poängseglingar, har ungdomssektionen även arrangerat ett antal mycket uppskattade seglarläger, jolleregattor och utbildningskvällar m.m.

Under senare år har man även skaffat sig ett eget hus, Trossen, där man bedriver sina aktiviteter.

Lennart Ring

När Rörtångens båtförening skulle lägga om sina bojar i Brattösundet

Det hände sig vid den tiden då Rörtångens Båtförening kämpade med sina bojplatser i sundet mellan Brattön och Rörtången. De bofasta på öarna, Brattön-Lövön-Älgön, hade genom en intresseförening visat sitt ogillande mot de fritidsbåtsägare som hade bojar i sundet mellan Brattön och Rörtången. Rörtångens Båtförening mobiliserade sina krafter för att möta angreppet.

RFB gjorde upp en plan, där man lade bojarna i tre snygga rader för att underlätta för de bofasta att köra mellan bojarna under den mörka årstiden.

Arne Stjernström, Lennart Ring och Arne Forseaus laddade upp med argument och gick sammanbitna till det utlysta mötet på Brattön med ortsbefolkningen.

Mötet ägde rum i öns enda samlingslokal, den f.d. skolan, som nu användes till kyrka.

När Arne, Lennart och Arne kom till mötet blev de förvånade, då öarnas hela manliga befolkning var samlad. De kände sig hedrade och redovisade förslaget med stor ackuratess. Alla i lokalen tyckte förslaget var utmärkt och godkände det med applåder till den lilla kommitténs stora glädje.

När detta ärende var avklarat skulle nästa punkt på dagordningen avhandlas.

Till RBF-arnas stora förvåning, togs en filmduk fram och placerades framför altartavlan. En smalfilmsprojektor placerades på ett projektorbord mitt i salen.

På duken framträdde därefter en klassisk porrfilm med diverse övningar.

RBF:s kommitté drog sig diskret tillbaka för att inte störa.

Arrangören som försökte rationalisera arbetet

Det var den "rutinerade arrangörens" tur att arrangera poängsegling. Han förberedde sig väl och mätte ut alla linor till rundningsmärkerna i förväg så att arbetet ute på banan skulle fungera snabbt och smärtfritt. Han åkte ut tillsammas med sina medarrangörer och lade ut banan rekordsnabbt samt genomförde de bägge starterna klanderfritt. Han kunde verkligen känna sig nöjd med sitt verk.

De kappseglade båtarna, som närmade sig kryssmäket möttes däremot av en ovanlig syn Märket rörde sig ifrån dem med en betydande hastighet.

De, som lyckades segla ikapp kryssmärket fick därefter sin andra överaskning när man slörade mot nästa märke och upptäckte, att det välkända grundet, "Ubåten eller Backmans grund" som ligger mellan Södra och Norra hamnen, var alldeles framför dem. Riktigt överraskade blev de som inte upptäckte grundet och plötsligt befann sin på torra land.

Seglingen kom senare att ogiltigförklaras. Skälet var att det ansågs orättvist att, ju saktare man seglade ju längre bana fick man segla.

En kappseglares bekännelse

Thomas Ottosson berättar om sina SM-äventyr

Båt eller husvagn? Frågan stod länge och vägde innan mina föräldrar slutligen bestämde sig, och i efterhand har jag förstått att jag har slumpen att tacka för att jag fått tillbringa mina barndoms somrar i en Trio 80 snarare än i en Polar Caravan. Man kan få kalla fötter för mindre.

Familjen Ottosson gick alltså till sjöss. Det var kanhända ett något vågat tilltag. Någon erfarenhet av segling var det nämligen ingen som hade. Ändå kan jag inte minnas att vi någonsin hamnade i trubbel. Jag förmodar att man lär sig snabbt om man bara måste.

Vi började faktiskt kappsegla ganska omgående. Helt utan ambitioner förstås. Vi seglade för skojs skull, för att se och lära, och på lägsta möjliga nivå. Jag fick redan från början hand om rorkulten, förmodligen för att jag var så liten att jag i alla händelser inte gjorde någon nytta som gast.

Och vi märkte att det var spännande. Vi blev bitna in på bara benet. Stämningen trissades upp i takt med att vi förkovrade oss, och när jag kom i tonåren kunde det ibland gå ganska hett till. Jag vågar inte utesluta att ett eller annat invektiv då och då slungades mot någon båt med rätt till väg. Om jag råkat trampa någon på tårna ber jag härmed om ursäkt.

Snart nog började vi få ambitioner. Trion hottades upp med förstagsprofil framflyttat babystag och mylarsegel - det var nytt på den tiden - och vi började placera oss ganska hyggligt i seglingar som Sumlog Cup, Nordön Race och Hättebergsrundan. Ändå tyckte vi att någonting saknades. LYS-systemet kändes helt enkelt inte riktigt rättvist. Vi ville mer. Vi ville kappsegla på riktigt. Båt mot båt snarare än mot klockan.

Jag drog därför igång en kampanj med syfte att få mina föräldrar att byta Trion mot en Smaragd, en sådan som familjen Carlsson hade. Det tog ett par år men till slut gav de faktiskt med sig. Det var 1984, jag var sjutton år och hade inte seglat en enda tung regatta i hela mitt liv. Året därpå packade vi båten på en lastbil och åkte upp till Utö för vårt första SM. Jag vill minnas att vi slutade någonstans runt de tjugo. Med lite perspektiv på saken verkar det nästan otroligt att vi bara fyra år senare skulle stå överst på prispallen i ett svenskt mästerskap.

Därefter har det bara rullat på - i allt snabbare takt. Vi började köpa upp oss på fler båtar. Först Maxi Racer. Här var startfälten större, konkurrensen hårdare och tempot högre, inte minst i land. Vi hade en del framgångar, fick smak på mer och så småningom utökades flottan med en 606 och en Express. Det var i och för sig att ta i. Att vara aktiv i fyra klasser var mer än vi mäktade med. 606-an såldes till Marinen och är så vitt jag vet fortfarande en del av det svenska flottförsvaret.

En avgörande händelse var väl annars att brorsan började jobba som segelmakare. Därmed tog det hela en ny vändning. Kraven skärptes. Det som tidigare hade kunnat uppfattas som lek blev nu blodigt allvar. För en segelmakare - den moderna tidens brödseglare - är ju kappsegling en viktig del av marknadsföringsmixen; bra resultat har ett reklamvärde som inte kan köpas för pengar. En mer konkret förändring var förstås att vi nu fick tillgång till i princip hur mycket segel som helst. Jag

skall inte förneka att det har gett oss vissa fördelar. En kappseglingsbåt gör av med segel i nästan samma takt som rallybilar sliter däck.

I augusti i år, nästan på dagen tio år efter vår första SM-seger, lyckades vi äntligen ta hem Express-SM. Därmed slöts någon slags cirkel. Expressklassen är Sveriges kanske hårdaste kölbåtsklass, och det känns faktiskt som om vi nått vägs ände.

Vi har uppnått alla våra mål och mer därtill, och jag vet inte vad som skulle kunna motivera oss att gå vidare. Det är på något sätt och vis lite tråkigt. Jag är trettiotvå år, har nyss tagit mitt sjunde SM-guld och har aldrig varit bättre. Nu väntar bara utförslöpan.

Vad krävs för att bli en bra kappseglare? En särpräglad talang? Knappast! Jag har aldrig uppfattat mig själv som speciellt talangfull. Faktum är att jag inte har en susning ens om hur en eventuell talang skulle kunna se ut. En rorsman med bra koncentrationsförmåga kan komma långt och är man dessutom utrustad med en viss tävlingsinstinkt och ett någorlunda balanserat psyke kan man gå praktiskt taget hur långt som helst. Mer behövs inte.

Förklaringen till våra framgångar är, tror jag, i själva verket mycket enkel. Det handlar om att ha – eller ta sig – den tid som krävs. Lite enkel matematik får förklara saken.

De senaste fjorton åren har jag deltagit i trettioen svenska mästerskap. Det betyder att jag genomfört i storleksordningen tvåhundra SM-delseglingar, vilket i sin tur innebär att jag varit inblandad i minst tusen eller mer eller mindre täta rundningar på hög nivå. Det vore väl tusan också om man inte snappat upp en del på vägen.

Mycket tävling och ännu mer träning, en gnutta envishet, en nypa lidelse och en hel del tålamod i väntan på att resultaten skall börja trilla in. Svårare än så är det inte.

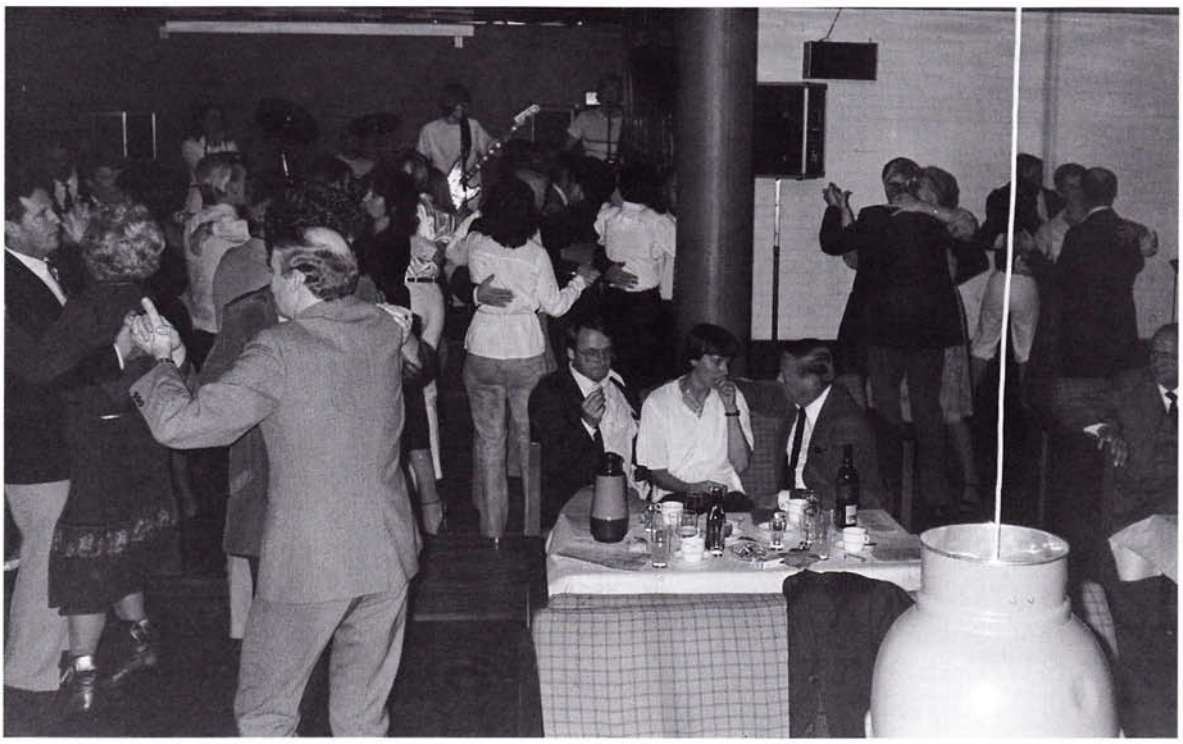
Jo förresten, det var en sak till. Kappsegling är definitivt en lagsport. Gastar har kommit och gått, men jag har alltid sett till att omge mig med duktigt folk – på alla positioner. Tyvärr har de inte alltid fått den uppmärksamhet de förtjänat; det är ju som regel rorsman som lyfts fram i resultatlistor och tidningsreferat. Jag vill gärna försöka ändra på den saken.

Här följer därför en komplett lista på alla de som varit med mig under åren. De har faktiskt lika stor del i framgångarna som jag.

Thomas Ottosson

Resultat:

1989: 1:a SM i Smaragd:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Bengt Ottosson, Karl Helder
1990: 3:a SM i Smaragd:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Bengt Ottosson, Anders Carlsson
1991: 2:a SM i Maxi Racer:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Anders Olofsson, Mikael Olausson
1992: 3:a SM i Smaragd:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Bengt Ottosson, Anders Olofsson
1993: 1:a SM i Smaragd:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Bengt Ottosson, Magnus Liljeblad
1993: 2:a SM i Maxi Racer:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Anders Olofsson, Mikael Olausson
1994: 3:a SM i Smaragd:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Bengt Ottosson, Magnus Liljeblad
1995: 1:a SM i Smaragd:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Bengt Ottosson, Magnus Liljeblad
1996: 2:a SM i Smaragd:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Bengt Ottosson, Thomas Olofsson
1996: 2:a SM i Maxi Racer:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Anders Olofsson, Mikael Bratt
1997: 1:a SM i Smaragd:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Bengt Ottosson, Thomas Olofsson
1998: 3:a SM i Express:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Mats Kopp, Jan Jonson
1999: 1:a SM i Smaragd:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Bengt Ottosson, Jan Jonsson
1999: 1:a SM i Express:	Thomas Ottosson, Henrik Ottosson, Mats Kopp, Jan Jonsson



Överst till vänster: F.d. kassören Sivert Svensson och klubbmästaren Christer Mohlin festar om.
Överst till höger : Erik Gloppens startfartyg på Nordön Race. Prisutdelning efter seglingarna.
Nederst: Tryckardans på en av KMS glada fester.

Övrig föreningsverksamhet

Programverksamheten

Programverksamheten började hösten 1978 med fyra temakvällar:

- Den 11 okt berättade Sture Sundén om segeltrimning.
- Den 25 okt berättade Tjuvkils kappseglingsklubb om sin kappseglingsverksamhet.
- Den 8 nov berättade John Albrecktsson om sina olympiaseglingar.
- 22 nov berättade Lars Larsson om segelbåtens skrovform.

Detta var den rivstart som temakvällarna hade ute på Nordön invigningsåret.

Programkommittén har sedan valt att följa det mönster som lades det första året med högklassiga gäster som föredragshållare.

Amerikan-cup-utmaningen, SACC, följdes med flera besök på Stenungsbaden liksom Whitbredsatsningarna med Magnus Olssons personliga berättelser. Här fick även KMS-medlemmarna följa byggnationen av de framgångsrika EF-båtarna.

Äventyrliga långfärdsseglingar har genom åren varit KMS-arnas absoluta favoritprogram. Publikrekordet slogs när Deborah Shapiro och Rolf Bjelke besökte Nordön med överlägset vackra bilder från Antarktisk. 90 personer njöt och beundrade prestationerna.

Sven Lundin har besökt Nordön tre gånger och varit lika uppskattad varje gång liksom paret Gunilla Nogeus och Bo Stjernberg.

Varje gång programkommittén försökt med något kulturellt inslag har tyvärr KMS-arna svikit. Även säkerhet har visat sig röna mindre intresse än äventyr konstaterar Curt Nyström när han summerar de senaste 20 åren.

I programkommittén har även KMS klubbladsredaktör deltagit. Per Åkerstöm har med stor energi och föredömligt resultat skött denna uppgift. Klubbladet har därefter plockats och distribuerats av en pensionärsgrupp som Arne Paues administrerat.

Båtliv och nöjeskommitté

Festtraditionerna i KMS har gamla och stolta anor, som med stor tydlighet framgår av Karl Beausangs berättelse. Den något gammalmodiga seden att ej tillåta damer deltaga är något som redaktören inte har upplevt. Från och med att KMS flyttat ut sin huvudsakliga verksamhet till Nordön har ett flertal klubbmästare härskat i festlokalerna. Den första jag minns var Gunnar Segvall följd av Christer Molhin, Gösta Josefsson, Egon Kjeldsen och nuvarande Inger Lilja.

Alla har dom kämpat i både med- och motvind. Detta är en för KMS nödvändig verksamhet, som har haft en växlande karaktär genom åren. Några jubileum har det också blivit såsom 60-årsjubileum, 10-årsjubileum på Nordön och nu 75-årsjubileum.

Fester, såsom vårfest, höstfest, räkfest, grisfest och midsommarfest har sett dagens ljus. Även pub- och dansaftnar har med jämna mellanrum ägt rum på Nordön.

Vid olika tillfällen har även en båtlivskommitté dykt upp för att därefter försvinna igen. Båtlivskommittén har försökt fånga upp det som fallit mellan kappseglingsverksamheten och festkommittén. Familjedagar, eskadrar m.m. har fallit naturligt på båtlivskommitténs axlar. De sista åren har båtlivs- och festkommittén slagits ihop till en kommitté. Fester och eskadrar har blivit dess specialitet.

Lennart Ring

Racerbåtssektionen

KMS årsmöte beslutade 1949 att tillsätta en tävlingskommitté, som 1959 blev grunden till en racerbåtssektion, med Marcus Claesson som ordförande. Racerbåtssektionen verkade sedan under hela 60-talet för att vid årsmötet 1973 läggas ned.

Marcus Claesson var den drivande kraften i racerbåtssektionen genom sina framgångar på tävlingsbanorna och sitt ordförandeskap i racerbåtssektionen.

I de dokument redaktören kunnat ta del av så inledde Marcus sitt tävlande omkring 1950 för att sedan hålla på hela 50- och 60-talet. Marcus Claesson blev, vid flera tillfällen, under sin karriär både svensk och europeisk mästare i klassen "racerbåtar med utombordare" (klass C 500 ccm).

Marcus tävlade både i Italien, Tyskland, Österrike, Finland, Norge, Monaco, m.m. samt på ett stort antal platser i Sverige. Detta internationella idrottsutbyte var efter dåtidens mått mycket imponerande och tydde på en dominerande ställning i sporten.

Det överskott racerbåtssektionen hade vid sin nedläggning 1973 användes 1978 till att köpa möbler till klubbhuset i Södra hamnen.

Lennart Ring

Marcus Claesson i aktion

Det ideella arbetets villkor

Här följer ett referat från två anförande inför KMS funktionärer, som redaktören haft i samband med våra årliga Lökebergsträffar. De åsikter och värderingar, som framförs, är författarens egna. Efter elva år, som ordförande, kom en del av dessa värderingar, att ha ett visst inflytande på KMS verksamhet.

Att vara funktionär i en ideel förening är ett hedersuppdrag. Man ställer upp med den förmåga och den tid som man har till sitt förfogande.

Det personliga engagemanget är den ideella föreningens enda drivkraft.

Det är viktigt för dem, som föreslår val av en person till funktionär, att förvissa sig om personens förmåga och möjligheter att göra den insats som förväntas.

I varje ideell förening finns det stadgar som skall uttrycka föreningens syfte och varför den finns till. Som funktionär bör man därför, innan man låter sig väljas, ta del av dem.

Tyvärr hör detta till undantagen, vilket också gällde mig när jag engagerade mig i KMS styrelse 1978.

I KMS är idéen, om det kollektiva ägandet av en fritidsbåthamn, ett sådant grundläggande syfte.

KMS, bedriver både en "professionell" hamnverksamheten, och en ideell föreningsverksamhet.

I detta finns det en inbyggd konflikt då resultatet av ett tillfälligt ointresse får helt olika konsekvenser för den "professionella" hamnverksamheten än vad det får för den ideella föreningsverksamheten.

Styrelsen har det övergripande genomförandeansvaret inom en föreningen. Styrelsen upprättar verksamhetsberättelsen och redovisar sitt arbete för alla medlemmarna en gång om året på årsmötet.

Till verksamhetsberättelsen biläggs även en revisionsberättelse som redovisar hur styrelsen förvaltat föreningens medel.

Något, som hela tiden måste diskuteras är den ideella styrelsens "kontraktuppfyllelse", att den m.a.o arbetar, som årsmötet och stadgarna föreskriver.

KMS är en idrottsförening som arrangerar tävlingar. Alla tävlingsfunktionärer har ett sportsligt ansvar mot de tävlande, som inbjudits till klubbens tävlingar. Som tävlingsfunktionär skall du tillse att tävlingen sker under rättvisa och "justa" förhållanden. Resultatet av tävlingen skall redovisa den sportsliga prestationen och inte vara påverkat av något lokalt förhållande.

Den övervakande myndigheten är i detta sammanhang Svenska seglarförbundet.

Ett särskilt problem uppstår när en ideell förening har anställd personal som KMS har. Arbetsgivaransvaret (leder och fördelar arbetet) har den som anställt personalen. I KMS är detta normalt styrelsen, sektionsstyrelse eller annan anställd personal (ungdomssektion resp. hamnchef). Den anställdes lojalitet är i första hand mot sin arbetsgivare och därmed "enbart" indirekt mot medlemmarna. Medlemmarna får i detta sammanhang betraktas som "kunder".

De flesta medlemmar förstår detta förhållande och relationen till den anställde blir normalt mycket bra.

På Nordön har vi de senaste åren försökt skilja på den verkställande och utförande funktionen i hamnen, med hamnchef och hamntekniker, respektive den ideella föreningsverksamheten.

Hamnpersonalens uppgift är att, verkställa styrelsens beslut m.a.o hamnverksamheten, vilket bl.a. innebär, båtplatsadministration, uppläggning- och sjösättning av båtar, drift och skötsel och underhåll av anläggningen samt beställningar av varor, tjänster och entreprenader m.m.

Exempel på vad KMS vill:

- Erbjuda en bra småbåtshamn med inneboende fysiska kvaliteter och ett extremt bra läge i skärgården!
- Erbjuda en hamnverksamhet med god ordning och ett solidariskt vaktsystem samt medlemmar som känner och respekterar varandra.
- Erbjuda en ungdomsverksamhet där alla ungdomar får lära sig att segla och de som vill, får kunskap om kappsegling.
- Erbjuda en fest- och båtlivsverksamhet som vänder sig till alla medlemmar.
- Erbjuda en kappseglingsverksamhet som ger dem, som önskar förkovra sig i seglingskonsten, en möjlighet till detta.
- Erbjuda temakvällarna, som ger inblick i diverse olika båtaktiviteter och exklusiva äventyr.

Det är min uppfattning att KMS föreningsverksamhet är det "kitt i vår verksamhet, som ökar den sociala samhörigheten" och gör att vi KMS-are hälsar på varandra var vi än möts på havet och på olika bryggor runt om i världen.

Lennart Ring

Fam. Ottosson rundar först igen SM92.

Redaktören Lennart Ring

Redaktionskommittén har bestått av Sten Losman, Ewerth Carlsson och redaktören Lennart Ring.

Vi tackar för oss och hoppas att läsningen varit till nytta och nöje.

Som läsaren redan upptäckt har mycket material hämtats från författarnas minne av bl.a de tjugoen händelserika åren på Nordön..

Kungälvs Motor- och Segelbåtssällskap