



Förord

Kära läsare - seglarvänner!

När Karlskrona Segelsällskaps ordförande Sune Thidell frågade om jag kunde tänka mig att i samband med Sällskapetets 100-års jubileum sammanfatta dess historia i en minnesskrift, blev jag mycket betänksam. Hur skulle det vara möjligt att å ett begränsat utrymme återge så många år av Sällskapetets mångfasetterade historia? Vilka händelser kunde anses vara viktiga och vilka kunde kännas igen med glädje eller kanske med vemod?

När jag sedan tog itu med läsningen av gamla protokoll, skrivelser och årsböcker fick jag hjälp av personligt upplevda händelser. När inte detta räckte till fick jag utomordentlig hjälp av minnesgoda KSS-are som med stort intresse levandegjorde sina minnesbilder. Med stor beundran skall de äldre generationernas helt ideella gärningar ihågkommas för ett aldrig svikande intresse för seglingssporten och för Karlskrona Segelsällskap. Senare generationers insatser vittnar om att det yngre släktet på intet sätt vansläktas.

Må segelsporten och Karlskrona Segelsällskap alltid leva.

Karlskrona i februari 1989.

Ett särskilt tack riktas till Nils Jönsson, Erik Ståhl och Sune Thidell för hjälp med värdefulla synpunkter. För den konstnärliga utsmyckningen av omslagssidan tackas Sven-Olof Bergström. Sist men inte minst tackas de som gjort det ekonomiskt möjligt att denna skrift kunnat publiceras.

Innehållsförteckning

Förord.....	1
De första åren.....	3
Så började tävlandet.....	4
Kappseglingen – en kunglig sport.....	5
Världens första båtklubb.....	5
Första egentliga sällskapet i vårt land.....	6
Seglandet i Blekinge.....	6
Kappseglandet kommer till Carlskrona.....	7
Carlskrona Segelsällskap som en del av ett större sammanhang.....	7
Båtarna som användes.....	9
Båtarna i Blekingeskärgården.....	9
Båtarna i KSS.....	10
Om utlottningsbåtar i KSS.....	12
Regattor, kappseglingar.....	15
Jollesektionen nöjer sig inte enbart med hemmavatten.....	17
Utfärds- och familjesegling.....	17
Ungdomsarbete - juniorsektion.....	19
Även gamla hundar kan lära sig sitta.....	21
Seglarskolan.....	22
Damerna i sällskapet.....	22
Utkikarna på Saltö och Dragsö.....	23
KSS första miljöorganisationen i stan.....	27
Årsböckerna 1912 - 1953.....	32
Fritidsområdet Dragsö Utkik.....	34
En snabbropsodi över de gångna åren.....	34

De första åren

”Karlskrona Segelsällskap bildas år 1903 som en fortsättning på ett redan i slutet av 1800-talet existerande segelsällskap, vars eskader huvudsakligen bestod av smärre allmogebåtar. Före denna tidpunkt fanns ingen sammanslutning mellan stadens ’civila’ båtar, ej heller ägde några allmänna kappseglingar rum. Sådana mellan flottans båtar, voro liksom VBE:s seglingar ännu äro, uteslutande avsedda för nämnda militära båtar.”

Så inleddes en historik över KSS publicerad i sällskapetets årsbok 1923, signerad A.N.k, bakom vilken signatur med all säkerhet döljer sig sällskapetets dåvarande sekreterare Arvid Nordbeck.

Nordbeck fortsätter: *”Sommaren 1889 beslöt sig några för segling intresserade unga män försöka få igång kappsegling även med privata båtar och införde för ändamålet en annons i stadens tidningar med anmaning till dem, som ville deltaga i en sådan att en afton möta vid Kungshalls skans. Mötet fick till resultat att en kappsegling verkligen kom till stånd, troligen i juli. I denna deltago ett 20-tal öppna blekingsekor uppdelade i klasser efter längd över stäv och utan respitberäkning samt med fri segelföring. Även under följande år anordnades en kappsegling under samma villkor, men med den på grund av erfarenheten från fjolåret gjorda inskränkningen i fria segelföringen, att båt finge föra endast till densamma hörande segel och sålunda icke från större båt lånade dylika eller tvenne storsegel. Barlast finge ej heller utkastas, men väl flyttas. Efter denna andra kappsegling bildades vid ett möte, sannolikt hösten 1890 ett segelsällskap i Karlskrona.”*

Vid senare kontroll av annonser i Karlskrona Veckoblad med efterföljande notiser bildades KSS den 11 september 1889 efter två kappseglingar under säsongen, 11/8 och 1/9.

Segelsällskapet fick från början hygglig stadga och efter hand som andra båttyper tillkom bestämdes båtklassificeringen i huvudsak efter Gävle Segelsällskaps regler d.v.s. summa tal, som uppkom genom adderingen av båtens längd i vattenlinjen och sträckgirten, där denna blev som störst. Även respitabellerna togs från Gävle. Under de första 5-6 åren var intresset mycket stort. Man utlottade t.o.m. två båtar åren 1893 och 1895. Den första var en vällyckad blekingseka, den andre en ”blekingekoster” (Man kan förmoda att det var dåtidens mest erkände båtbyggaremästare nämligen Nils Lafvesson i Vekerum som stod både för konstruktionen och byggandet.) När båten var färdigbyggd uppmättes den och en konstruktionsritning tillkom på denna grund, vartill segelritning utfördes. Det var medlemmen av sällskapet, kommendören vid Flottan Carls Smith, som svarade för det teoretiska.

Kommendör Carl Smith var en karlskronapojke, som utöver en fin karriär som sjöofficer och kommendör blev chef för marinens fasta minförsvar. Han var dessutom en eftersökt föredragshållare och utmärkt stilist i småbåtssegling. Han var en av de stora entusiasterna som i hög grad bidrog till seglingssportens utbredning i vårt land. Små båtar, enkelhet och goda sjöegenskaper var hans motto.

Redan 1897 inköpte han under en långresa med ett örlogsfartyg till Malta en kanot som han hemförde och introducerade därmed kanotsporten. Han ägde och konstruerade en mängd småbåtar – övervägande kanoter. I ”Tidning för Idrott” presenterade han i början på 1880-talet HELSA som var

den första svenska kajak som byggdes i ett större antal i landet, omkring 100-talet. HELSA var en av Carls Smits mest lyckade konstruktioner. Den var riggad och var en slags kompromiss mellan paddelkanot och segelkanot. Det var således en verklig auktoritet som verkade i KSS de första åren under 1990-talet.

Efter ytterligare några år synes intresset ha svalnat för kappseglingar. Det sägs att det berodde på stridigheter, men vad dessa bestod i vet man inte. Det kan inte vara alltför djärvt att gissa att det var de ofullständiga respitreglerna som i mångt och mycket var orsaken till dessa stridigheter. Med vetskap om hur verkliga och inbillade orättvisor kan så splittring och ovänskap, även sedan betydligt fastare regler införts inom segelsporten, är det en trolig förklaring. Tolkning och bevisning av en viss situation i en kappsegling är fortfarande besvärlig även om de inblandade kontrahenterna numera i allmänhet godtar seglingsnämndens utslag.

Efter några år började emellertid intresset åter ta fart och i årsboken 1928 omtalar ordföranden i det återuppväckta segelsällskapet följande: *”Några seglarvänner sammanträffade med undertecknad en vacker midsommar år 1895. Därvid anmodades jag att taga initiativet till en kappsegling. Jag förklarade mig genast villig, och de som önskade delta, uppmanades att komma till mig, för att anteckna sig, och detta var det enda sätt, varpå seglingen annonserades.”* Sedan anordnades seglingar vid vilka *”de angenämaste stämningar rådde och de återkom sedan år efter år.”* Efter att ha beskrivit de första åren med utfärdsseglingar runt innerskärgården med utgångspunkt oftast från Enhörningen kom man till skott. Dessa resulterade bl.a. i att man beslöt bilda ett segelsällskap.

Vid sammanträden dagarna den 3 och 10 oktober 1903 beslöts bilda ett segelsällskap, Karlskrona Segelsällskap. Man valde styrelse med E.R. Djuréen som ordförande. Man övertog Karlskrona Segelsällskaps namn och med mindre justeringar det gamla segelsällskapets stadgar, samt dess föreningskassa om några hundra kronor och dess standert. Vad som inte nämndes i sammanhanget var att man fortsatte i Karlskrona Segelsällskaps anda och drog nytta av de erfarenheter som vunnits.

Det kan därför fastställas att det nybildade sällskapet helt stod på den grund som Karlskrona Segelsällskap av 1889 skapat. Även om ledningen var ny återfinns i det återuppståndna KSS åtskilliga av de första medlemmarna. Gång efter annan, inte minst vid högtidliga tillfällen som vid jubileer, hänvisas i festtalen till sällskapets ursprung. Dock har man inte förrän under senare år accepterat att Karlskrona Segelsällskap har sitt ursprung i det seglarintresse som ledde till sällskapets tillkomst 1889. Detta har kunnat ske utan någon sidovördnad för de pionjärer som återupptog verksamheten i början av 1900-talet.

Så började tävlandet

Någon har sagt att kappseglingens historia började vid den tid när två seglande fartyg på någorlunda samma kurs kom i sikte av varandra. Ingenting motsäger detta och så kommer det att bli så länge det finns seglande farkoster på haven.

Kappseglingen – en kunglig sport

Ur kappseglingens historia kan utläsas att kappseglandet började redan under första delen av 1600-talet. Den först dokumenterade kappseglingen ägde rum 1 oktober 1661, dagen för Charles II:s kappsegling mellan Greenwich och Gravesend. Det var mellan kungens båt och hertigens av York. Hertigens båt tog ledningen men så berättas det, att kungens båt ”segade” sig i kapp strax före målgången. Kungen blev några hundra pund rikare på kuppen och Hertigen blev sedermera engelska flottans amiral och överbefälhavare. Man kan i stilhet undra hur det hade gått med den utnämningen om inte kungens båt hade kunnat ”sega” sig förbi?

Nå det berättas vidare att vid målet låg kungens köksbåt på plats. Kockarna vände stora stekar och kung Charles och hans vänner skålade för segern och firade denna på alla sätt. Ingen anade väl då att just den dagen födes den moderna båtporten.

Världens första båtklubb

Vid stranden av Cork Harbour, beläget vid Sankt George:s-kanalen vid Irlands sydöstra kust, ligger Hullbowlön. 1720 startades här den första kappseglingsklubben och samma år hissades redan flaggan och symbolen för Water Club of Cork. Klubben var helt engelsk – engelsmännen uppträdde vid denna tid som ockupanter av Irland. Medlemmarna bestod av särskilt utvalda anglosachsiska borgare och för att inte någon katt skulle blandas med hermelinerna begränsades antalet medlemmar till 25. Det är av stort intresse att man redan från början skrev noggranna stadgar till lands såväl som till sjöss. Inte minst ceremonielet vid de i samband med seglingarna anordnade middagarna. Således fick medlemmen, som exempel, vid dessa tillfällen inte bära långa peruker och inte heller tilläts de långa och yviga manschetter som tillhörde den tidens mode. Som alla andra klubbar och föreningar, har den första segelklubben haft sina upp och nedgångar, men existerar fortfarande i en följd nu under namnet Royal Cork Yacht Club. Var någon annanstans kan man finna maken till tradition även om nu klubben ifråga är belägen i Republiken Irland.

I vårt land var det ordensväsendet som först började ordna med organiserade seglingar. Det var redan i slutet av 1700-talet och i början av 1800-talet som sjöordnarna Coldinu-orden, Neptuni-orden och Svea-orden började segla. Vad man kan förstå, var ordnarnas sjöfärder nöjsamma resor minnande om fornstora da'r. Under färdernas mödosamma förlopp dracks det och kalasades det och så sköt man med små kanoner – nickhakar – vilka saluter besvarades av vänner iland med likaledes avlossande av skott. Det är inte utan en gnutta avund man tar del av dessa upptåg, som naturligtvis organiserades som ett led i att finna förströelse i den annars ofta grå vardagen. Många detaljer i detta ordensliv finns bevarade i protokoll bl.a. från en gigantisk middag med elva obligatoriska skålar – alla åtföljda av trumpetfanfarer och salut. Måne de sjöfärder, som omvitnats av Sven Eyvind Swahn och som bl.a. i korthet återskildras under kapitlet om KSS-s årsböcker, ha haft anknytning till de mera försigkomna stockholmarnas förlustelser? Avståndet mellan Kungl Flottans i Karlskrona huvudstation och Flottans depôt i Stockholm var inte så långt vid denna tid.

Första egentliga sällskapet i vårt land

Så berättas det, att en varm och solig majkväll 1830 rodde några eleganta herrar efter en ordensmiddag från Skeppsbron till närbelägna Skeppsholmen där en av herrarna hade ett lusthus. Det var en festlig kväll och ”byggmästare Carl Fredrik Cimmerdahl sjöng sjömansvisor på blekingska, andra sjöng duetter och någon spelade violin”. Det kan vara intressant att spekulera över om det inte var en Carlskrona-son som deltog i bildandet av landets första segelsällskap. I adresskalender för Karlskrona 1896 kan man nämligen med adress Östra Köpmansgatan återfinna en kanske sentida ättling till Carl Fredrik som sjöng sjömansvisor på Skeppsholmen och som grundade det första segelsällskapet. Denne sentida ättling var regementskrivare i Karlskrona med namnet O.E. Cimmerdahl. Då några handlingar från Karlskrona Segelsällskaps första år inte kunnat återfinnas, kan inte O E:s eventuella medlemskap i vårt sällskap dokumenteras. Man kan ju alltid leka med tanken att så var fallet. Alltnog, denna varma och ljuvliga majkväll kom Kungliga Svenska Segelsällskapet till, hyllad med en blekingsk sjömansvisa. Var det de många skutorna i hamnen, sjömansvisorna eller tankarna på att man i Kungl. Huvudstaden borde ha ett segelsällskap liksom man visste att det i England nyligen, år 1815, bildats ett kungligt segelsällskap, som väckte tankarna? Det får man aldrig veta. Men gör det så mycket? Man kan ju alltid fantisera fritt. Stadgarnas första paragraf kom att lyda ”Segelsällskapetets huvudmål riktas synnerligast på förbättringar till vinnande av snällseglande fartyg, vilka till storlek, byggnad och tackling bliva tjänliga för begagnandet i skärgården och inomskärsseglation”. För senare seglares uppbyggelse må kanske tilläggas att dåtida snäll var en översättning av det tyska schnell till svenska med betydelsen snabb. De första båtarna som användes för kappseglingsändamål var ganska stora fartyg, inte sällan ifrån England inköpta kuttrar för vilkas manövrering behövdes inhyrda gästar. I egenskap av Kungligt sällskap fick man privilegiet att föra samma flagga som örlogsmännen med tillägget att i flaggans mitt fanns ett vitt fält med bokstaven O som stod för Oscar, som då var kronprins och som bekant sedan blev kung. Sällskapet var tänkt som en rikstäckande organisation och så småningom tillkom underavdelningen Kungliga Göteborgs Segelsällskap. Därefter tillkom på skilda orter i landet efter mönstret från Kungliga Svenska Segelsällskapet liknande organisationer med huvudsakligt syfte att bedriva kappsegling men också utgöra en gemenskap av stor social betydelse. Även om tendenser funnits att medlemskap förbehållits välbärgade samhällsmedborgare synes detta ha berott mera på möjligheterna att inköpa och underhålla dessa relativt dyra lustfartyg än den sociala rangskalan. I varje fall försvann sådant tänkande tämligen fort och är naturligtvis i vår tid helt otänkbart.

Det var kanske tvärtom så, på den tid då träbåten var allenarådande, att den som höll sin träbåt fin och underhållen hade högre status i båtretsar än den som slarvade med sin båt, han må sedan ha haft en aldrig så hög samhällsställning.

Seglandet i Blekinge

Skall man gå riktigt långt tillbaka när det gäller seglandet, och då som man säger för bröder, får man söka sig till den tid då saga och sägen ingick förbund. Själva ordet Blekinge har ju anknytning till det stilla vattnet – bleket, innanför öarna. Av de träbastioner och avspärningar som

spårats och upptecknats av främst landsantikvarien Ingemar Atterman, vittnar om Blekinges betydelse som kustbygd och som med sina skyddande vikar gav hamnplatser för seglationen i Östersjön. Men vi skall raskt passera dessa fantasiskapande tider och närma oss den tid då Carlskrona blev anlagt och staden blev huvudstation för Kungliga Flottan och därmed raskt intog en särställning i norra Europa. Tidigare nämnda ordensväsende i bl.a. Stockholm hade anknytning till Carlskrona. I en minnesskrift utgiven av Kronans Coldin byggdes för ordens räkning ett skepp i Carlskrona vilket sjösattes den 15/8 1769 och i vilket ordensbröderna företog sjöfärder i likhet med vad som tidigare beskrivits. Huruvida Kronans Coldin i Carlskrona var en civil förening eller inte är svårt att avgöra, men man torde utgå ifrån att medlemmarna/ordensbröderna rekryterades ur såväl högre militär som högre borgerskap. Coldinuordens anknytning till skärgården och havet är fortfarande levande och återspeglas i de många coldinerkors, som i varje fall tidigare kunde återfinnas på såväl lömska grund i skärgården men i vissa fall även på landbacken.

Någon gång i början av 1900-talet beslutades i Sällskapet att ”ett sjömärke” varje år skulle uppsättas och utmärka ett grund i Karlskronaskärgården. Var man påverkad av Kronans Coldinuorden? Ett sådant märke i form av en kula med insignier uppsattes troligen år 1908 på Skräddaregrundet. Därefter föll idén och något mer märke blev inte uppsatt. Om någon till äventyrs inte vet var Skräddargrundet är beläget har en i ämnet särskilt kunnig medlem berättat att det är den grynnan som är beläget mellan Ramsö och Sjuhalla brygga (det är möjligt att enskilda medlemmar någon gång då och då under årens lopp hedrat okända grund i vår skärgård med något märke, men då dessa avlämnats anonymt medtages de inte i detta sammanhang). Skräddargrundets järnmärke har tillvaratagits och har sedermera uppställts på Dragsö Utkik.

Kappseglandet kommer till Carlskrona

I början av 1860-talet bildades i Carlskrona C B E, närmare uttytt Carlskrona Båteskader, vilken fortfarande är en i hög grad livligt seglande förening. 1992 övertogs de träbarkasser som till dess ägts av Marinen och seglats i huvudsak av CBE av Marinmuseet. Barkasserna vårdas av marinmuseet men seglas fortfarande endast genom CBE. Båtarna eller barkarna som vi Karlskronabor säger är museiföremål, men så väl omskötta att de fortfarande får en gammal seglares hjärta att klappa lite fortare än brukligt. Fortfarande kan man se dessa ”barkar” med sina karakteristiska latinsegel i varje fall någon dag i veckan kappsegla på fjärdarna öster och söder om trossö. Måtte det finnas intresse och resurser till att hålla denna för vårt land helt unika eskader levande.

Så har vi då färdats genom dimhöljda forntider och sekler fram till år 1889. Detta märkliga år då ”några seglingsintresserade unga män” kom tillsammans för att bilda Carlskrona Segelsällskap som blev Karlskronas första civila segelsällskap.

Karlskrona Segelsällskap som en del av ett större sammanhang

Seglarna som oftast var lokalt bundna kände snart ett behov av att sluta sig samman. Kungl. Svenska Segelsällskapet, som från början också var en lokal företeelse, utbildade sig efter hand till en rikstäckande organisation. Karlskrona Segelsällskap anslöt sig jämförelsevis sent. Därefter har något av svängdörrspolitik präglat sällskapets mellanhavande med Seglarförbundet. Än har sällskapet varit anslutet men även under många år stått utanför. Anledningen till detta kallsinniga förhållande synes främst kunna härledas till de ganska stora anslutnings- och årsavgifter som avkrävdes medlemssällskapen och att man inte såg sig få någonting väsentligt ut av medlemskapet. Numera är KSS sedan många år medlem av Svenska Seglarförbundet och de av KSS anordnade regattorna eller kappseglingarna anordnas efter de regler som gäller för riket.

En annan orsak till det ljumma intresset för Svenska Seglarförbundet kan också härledas ur det förhållande att det funnits en organisation som omfattat sydkusten från Kalmar i norr till Rönne och Ystad i söder. Som framgår av Rönne Sejlklubs medlemskap i Hanöbuktens Seglarförbund kan sägas att detta förbund var internationellt.

Redan i början av 1920-talet väcktes frågan om bildandet av ett gemensamt Hanöbuktens Seglarförbund genom Karlskrona Segelsällskaps dåvarande ordförande kaptenen vid Flottan Stellan Wulff. Han utarbetade förslag till stadgar och övriga grunder för sjösättning av en sådan organisation. Intresset inom det egna sällskapet var emellertid negativt och frågan föll. Som så ofta förr var det stridigheter mellan personer inom sällskapen, som vid detta tillfälle hindrade att HSF kom till stånd. För att stimulera sammanhållningen inom Hanöbuktens olika segelsällskap hade ett ståtligt vandringspris Hanöfyren ställts upp av en donator från Karlshamn.

Det var från början sällskapen i Christianstad, Karlshamn, Karlskrona och Sölvesborg som seglade om detta pris med två deltagare från varje sällskap. Statuterna föreskrev att de tävlande båtarna skulle vara kosterbåtar. Det seglades i broderlig sämja om priset ända till dess att Christianstadseglarna anlände med en båt som inte liknade den sedvanliga kostern. Genom ett minst sagt veligt uppträdande av seglingsnämnden förbjöds inte den "osäkre" kostern att delta. Den råkade till all olycka vinna och de protester som avgavs sköttes så illa att ingen visste till slut vad som hänt. Under mer än sju år och ett otal utväxlade skrivelser, sammanträden och försök, kom denna olyckliga incident att förgifta samarbetet mellan klubbarna och seglarna. Men tiden läker alla sår och 1931 bildades "på riktigt" Hanöbuktens Seglarförbund, vilket Karlskrona Segelsällskap tillhört fram till dess nerläggning(?) uppgående(?) 19xx (efter 1961!!).

Att sammanhållningen var god och kärleken till det gemensamma "innanhavet" Hanöbukten var en förenande länk, torde framgå av de lyriska ord gamle seglarveteranen och HSF:s mångåriga sekreterare Sten Werkström i Karlshamn skrev i minnesskriften till seglarförbundets 30-årsjubileum.

"Från Utlängan och Långören, där röda granitklippor bilda vår utpost i öster, genom Karlskronas vackra, vida skärgård där vinden sällan vilar, förbi Karöns och Saltärnas lummiga stränder och Spjutös kala, karga skär gå våra 'egna' vatten och här ligger våra kappseglingsbanor.

Utmed Karlshamnsregattornas 'sjöben' från Tärnö mot de i mjuka linjer profilerade kurvorna på Listerlandet, förbi medelpunkten i Hanöbukten, den säreget formade ön Hanö, som så ofta under vindstilla, klara sensommardagar och höstdagar synes, frigjord från sitt rätta element, höja sig ur havet. Vidare förbi de behagfullt buktande sandsträndernas vita bräm utanför Hällevik och Torsö, över den för sin nyckfullhet beryktade Yngsjö grop, förbi Stenshuvud och Nedjans lysboj ned till Hammer odde på Bornholm, denna vackra ö, som i skönhet söker sin like. Vid dessa vatten har Hanö Seglarförbund sina banor. "

Båtarna som användes.

De första båtarna som användes till kappsegling var allmogeåtar. Att det fanns ett motstånd att använda sig av dessa "simpla" flytetyg framgår bl. a. av att den i Bohuslän och Göteborg livligt omhuldade kosterbåten, framsprungen ur fiskets behov, var illa sedd i Kungliga Segelsällskapet i Stockholm. "Kostrar" mumlade de, "är bondpigor och så bondska flytetyg får inte segla under tretungad flagg". Nå, tiden och erfarenheterna av "bondska" flytetygen skulle visa att allmogeåten väl byggd och utrustad, väl kunde hävda sig i konkurrensen om seglamas vågenhet. Fortfarande hävdar kostern sig väl även om den med åren modifierats och numera i huvudsak byggs i glasfiberarmerad plast.

Båtarna i Blekingeskärgården.

Av tillgängliga handlingar bl. a. notiser från kappseglingar i Carlskrona Veckoblad år 1894, utgjordes sällskapets båteskader av blekingsekor av olika storlek. Man kan antaga, och det bestyrks av fotografier från en tiden, att blekingsekorna var underriggade och mera bar segel med säkerheten som främsta kännemärke än tanken på att segla snabbt. Det tog heller inte lång tid förrän seglama kom underfund med att ju större segel, ju snabbare båtar. Regeln, att man inte fick låna segel från annan och större båt, infördes redan efter första årets erfarenheter och efter hand reviderades reglerna hur en båt skulle vara för att kunna delta i kappsegling. De ofullständiga reglerna, frånvaro av användbara respit- och väjningsregler kom att bli blindskär, som starkt kom att påverka kappseglingsintresset. Först när kappseglings- och respitregler kunnat införskaffas från Gävle segelsällskap, blev det någorlunda ordning.

I sällskapets klubbtidning Utkiken 1965 nr 2 medverkade landsantikvarien med en artikel, som på ett mycket belysande sätt redogör för de båtar som förekommit och förekommer i vårt län. Artikeln benämns "Om snipor, ekor och annat" med underrubriken "Några glimtar ur blekingisk båthistoria".

"En båtbyggare i östra Blekinge en sommarkväll när allt vad den äger av flytetyg tagit sig hem är en syn som värmer varje båtägares hjärta. Är han gripen av båthistoriska funderingar blir mångfalden av former och typer onekligen en smula förvirrande. En gallring behövs, ett urval av sådana båtar som har något att berätta om vad man i gamla tider kunde träffa på i kåsar och vid bryggor utmed Blekingekusten.

Vi plockar ut en jaktkanot, en blekingseka och en rundgattung, alla välkända i den

östblekingska småbåtsflottan och representativa för tre viktiga grundformer av kölbåtar. Jaktkanoten är den yngsta av de tre, men en vördnadsvärd ungdom, ty den anknyter i sina huvuddrag till den en mer än tusenårig båtbyggertradition av gammalnordiskt ursprung. Det är snipan, som genom jaktkanoten fått en renässans vid Blekingekusten. Ölandssnipan och Gotlandssnipan är närliggande exempel på att denna båtform utvecklats fram till nutiden i en obruten tradition.

Vad som ger oss rätt att tala om en pånyttfödelse av den blekingska snipan är visserligen inte något fynd av en hel båt men ett arkeologiskt fynd som bekräftar att den en gång tillhört vår kust. Det är fråga om den märkliga båtgrav som år 1895 undersöktes vid Augerum på ett gravfält invid Lyckeby. Anläggningens karaktär framgår av följande utdrag ur ett samtida referat: "Här har funnits ett kvinnolik, nedlagt i en 15 fot lång, 1 bägge ändarna spetsig smal båt — d.v.s. av båten fanns intet annat kvar än nitnaglarna, men av dessas läge i jorden kan man sluta sig till båtens form. Det kan tilläggas att båten har ställts i en norr-södergående grop, som senare fyllts med stenar och jord. Augerumsgraven, som kan dateras till 500-talet e. Kr. är den äldsta båtgravens i Sverige.

En antydning om att snipan långt fram i tiden, ja kanske ett helt årtusende efter Augerumsbåten, var den allena rådande bland småbåtarna vid södra Östersjökusten är de fynd som å 1930-talet gjordes i den avtappade Slottsjärden i Kalmar. Av det 10-tal som där hittades och uppmättes, de äldsta från medeltiden, är samtliga tvestävade, ingen enda båt med akterspegel förekommer. Men senast under 1600-talet måste något ha hänt i våra farvatten som ställde krav på snipan, krav som den inte kunde motsvara utan en omvandling som framför allt gick ut över akterskeppet. Av snipan blev en ny båt, mera lastdryg men också med andra sjöegenskaper. När denna båt, urtypen för våra dagars blekingseka, skapades är ovisst. Den karaktäristiska låga akterspegeln var troligen utbildad senast vid mitten av 1700-talet, men vad som satte igång detta inom båtbyggeriet enastående förvandlingsstycke är ännu oklart. Att den kan ha att göra med den under 1600-talet allt mera ökande militära och civila aktiviteten norrifrån vid de småländska och blekingska kusterna är emellertid troligt. När blekingsekan senare själv fick känna på konkurrensen från en annan båtform så kom de nya signalerna från ett helt annat håll, nämligen från sydväst. Det är den tvestävade båten som går igen i en ny och främmande utformning om man jämför den med den äldre snipan. I brist på annan benämning kallar vi dessa båtar av skånskt-danskt ursprung för rundgattningar.

Redan för närmare 100 år sedan togs en och annan sådan båt, vanligen av den typ som hörde hemma vid Råå vid Sundet, hem till Blekinge av fiskare från Listerkusten. Råå-båten visade sig vara överlägsen blekingsekan i flera avseenden. Den var mera djupgående och skarpare, vilket i förening med den uppdelade riggen gav den bättre seglingsegenskaper. Dessutom var den bättre lämpad att däckas och därmed mera utvecklingsbar för havsfisket. När sedan motorn kom i början av seklet breddades registret ytterligare. I dag inför glasfiberflottans anstormning, rymmer det fortfarande alla möjliga storlekar, från söndagspilkarens puttrande utflyktsbåt till yrkesfiskarens motordånande högsjötrålare, alla tillhörande rundgattningens trygga, träbyggda släkte".

Båtarna i KSS.

Som i den historiska inledningen anges, var sällskapets båtbestånd från början enbart blekingsekor. Därefter kom, med intryck utifrån, många andra båttyper att introduceras i sällskapet. omkring 1910 verkade i Karlskrona konstruktören ,och sedermera kommandören vi flottan Tore Herlin. Han tog fasta på blekingsekans egenskaper men utvecklade denna genom att förse båten med en nedbyggd kölkonstruktion och utanpåliggande järnköl. Denna båttyp kallades Carmenbåtar, vilka byggdes i ett tio-tal exemplar. Denna båttyp finns fortfarande representerad inom såväl sällskapet som inom länet.

Medlemmen Bruno Nilsson vann som ett exempel 1947 års lottbåt, vilken båt han fortfarande, 42 år i obruten följd seglar med den äran. Denna båttyp byggs fortfarande och Tore Herlins dotter, Sonja Herlin, omtalar vid ett samtal med undertecknad 1989, att sådan båt avses att byggas av en Örebroare, vilken seglar en Carmenbåt i många år och nu vill ha en ny. Tala om en genom åren populär båt i tider då båttyperna växlar med årsmodellerna.

Andra populära båttyper inom sällskapet har varit E-jollen, av vilken det fanns en egen sektion inom KSS. Även av denna typ finns ett välbevarat exemplar kvar i sällskapets register, ägs av medlemmen Sven-Olof Sverlinger. Kanotintresset har från och till varit stort, vilket under efterkrigsåren omvandlats i ett tidvis intensivt seglande i olika typer av jollar. Dessa var relativt billiga och enkla att själv bygge.. Som exempel kan nämnas jollar av Snipe-klassen, som är internationell samt OK jollen av vilka båda det utbildades egna sektioner inom KSS. Något senare kom den lilla Optimistjollen - också en internationell klass att dominera intresset bland de allra yngsta seglarna. Denna jolle har fått ett stort utrymme inom sällskapet speciellt genom att den antagits som "första båt" i Segelsällskapets seglarskola. Kanske var anordnandet av såväl Svenska mästerskapet som Världsmästerskapet i KSS regi också en sporre för de unga seglarna. För första gången blandade sig flickorna med den äran i de kappseglande ungdomarnas led och KSS har haft glädje att utbilda ett 80-tal "optimister" årligen sedan seglarskolans start 1970. I samband med småbåtarna måste givetvis det fortsatta stora intresset för jollesegling nämnas. Dessa unga flickor och pojkar utgör grundstommen för sällskapets juniorsektion. Inte oväntat har jollar av trä i det närmaste helt blivit utslagna av de som nu byggs i glasfiberarmerad plast.

Ytterligare en båttyp, som grund av goda seglingsegenskaper och bra utrymmen även för den lilla familjen är särdeles omhuldad, måste nämnas Folkbåten och dess efterföljare IF-båten, närmare uttydd Internationell Folkbåt.

Under de senaste åren har även den bland ungdomarna populära "Brädan" slagit igenom. "Brädama" utgör med sina mångfärgade segel glada inslag på Karlskronafjärdarnas skyddade vatten.

Så till sist på denna i sig korta redogörelse måste nämnas det återuppvaknande intresset för allmogebåtarna. Runtom vårt land restaureras äldre båtar oftast av lokal typ och - det byggs nya. KSS som har så fina traditioner att bevara, har alltsedan sällskapets tillkomst haft en förkärlek till blekingsekan, vilken för de äldre bland oss var en "första båt" kan nu glädja sig åt att utvecklingen är densamma på vårt kustavsnitt. Enbart inom KSS finns nu åter ett 10-tal blekingsekor registrerade

och Blekingsekan har också nominerats som årets lottbåt 1988.

Hört från jollebryggan:

Seglarhundama Peggy och Lotta stod på bryggan och skvallrade. Lotta: "Usch , vi sätter oss, där kommer Kim och han är så kall om nosen".

Om utlottningsbåtar i KSS

Någon har sagt om ett av våra större segelsällskap, att dess historia är deras utlottningsbåtar. Även om ett sådant utlåtande ej har samma berättigande för KSS, har dock utlottningsbåtarna spelat en stor roll i sällskapets utveckling och de båttyper som de representerar lämnar en ganska god bild i skiftningarna i Karlskronaseglarnas båtintresse under de gångna åren.

Fyra år efter det KSS bildades 1899 var man färdig att utlotta sin första båt. Det var en blekingseka, som byggdes av båtbyggare Nils Lafvesson i Vekerum, dåtidens främsta namn inom båtbyggarfacket i Blekinge. Någon egentlig ritning var ej uppgjord men man talade om hur man ville ha båten och överlät till båtbyggaremästaren att utföra arbetet efter sitt eget huvud. Två år senare, 1895, utlottades nästa båt. Man fastnade denna gång för den båttyp som senare kom att gå under namnet "blekingekoster". Även denna båt konstruerades och byggdes av Lafvesson. När båten byggts färdig, mättes den upp och därefter utformades konstruktionsritningen. Segelritning m. m. utformades av dåvarande kommandören och medlemmen Carl Smith. Denna båt blev en för sin tid mycket god seglare och tankar fanns att låta denna båt följas av flera i samma serie. Det är inte överord att tilldela båtbyggaremästare Lafvesson äran att stå som fadder till blekingekostern, som sedermera stod modell för många liknande snabbseglande och goda sjöbåtar under följande år. Det vore också fel att inte framhålla de män inom KSS som under 1890-talet vaket följde utvecklingen på det nationella och internationella planet och om planterade dessa idéer på en blekingeinspirerad båtkonstruktion.

I samband med det avtynande intresset för den organiserade segelsporten åren närmast före och efter sekelskiftet tillkom helt naturligt inga utlottningsbåtar.

Vid sidan av det återuppståndna KSS som tog fast form 1903 arbetade under några år den numera upplösta Karlskrona Allmänna Idrottsförening för höjandet av segelsporten och kom därunder en utlottningsbåt till stånd 1908. Ritningarna båten uppgjordes av dåvarande mariningenjören Tore Herlin. Det blev en synnerligen välseglande och trevlig båt, en moderniserad blekingseka utrustad med moderna rigganordningar. Vintrarna 1910-1911 fattades inom KSS beslut om att utlotta en båt. Båten byggdes av S. Truedsson i Kuggeboda och man blev så nöjd med den att man beslöt utlotta ännu en. Detta skedde följande år 1913. Även denna båt byggdes av Truedsson. Båtarna döptes till Margit respektive Carmen. Den senare tillhörig grosshandlare Theodor Lindblom och var under flera decennier inregistrerad i KSS. 1914 var tiden mogen för beslut om nästa lottbåt. Många sympatier fanns för byggandet av ännu en båt lik de båda föregående, men efter långa debatter beslöt sällskapet att bygga en 22 kvm skärgårdskryssare och beställde ritningar till denna av den kände konstruktören E Salander i Stockholm. Båten byggdes på Saltö av sällskapets egna medlemmar under sakkunnig ledning. Under namnet Tuttan härja båten under de följande somrarna

tappert i prislister vid kappseglingarna. Hon ombyggdes sedermera och var under många år därefter inregistrerad i KSS.

När Tuttan utlottades hade redan det första världskriget brutit ut och under krigsåren skrinlades alla planer på nya utlottningsbåtar. 1918 inköpte ett konsortium inom sällskapet en modern 30:a, Yap, och erbjöd sällskapet att inköpa densamma som utlottningsbåt. Någon utlottning kom dock inte till stånd, vilket på sätt och vis var beklagligt. "Yap" visade sig vara en utomordentlig seglare som med rätta var fruktad på kappseglingsbanorna i hemstaden och vid kappseglingar anordnade av andra sällskap runt Hanöbukten.

Först år 1922 kom nästa utlottningsbåt till. Det blev ännu en skärgårdskryssare, ritad av K E Sjögren, Stockholm. I dopet erhöll hon namnet Jazz. Den förde alltsedan sin tillkomst KSS färger med den äran under många, många år. Siste ägaren i KSS, K Wallin, gemenligen kallad "Valle" sålde sedermera "Jazzen" i början på 1970-talet till Ronneby. Båten seglade således i 50 år inregistrerad i KSS, känd och fruktad konkurrent när vinden pep till omkring 10 meter per sekund.

Det dröjde sedan fyra år innan sällskapet var redo för nästa båt. Då hade kosterbåtsentusiasterna åter fått vind i seglen och 1926 års lottbåt blev en modern koster - Tinza - ritad av Bertil Bothen i Göteborg. Båten byggdes i mahogny på Saltövarvet och utrustades med 30 kvm segel. Det var en ganska lyckad konstruktion och många inom sällskapet röstade för att man skulle fortsätta utlotta båtar av denna konstruktion. Emellertid stannade sällskapet för en ny typ, en modernisering av civilingenjör Carl Eklunds skapelse, Eos. Båten byggdes av furu på kravell av båtbyggarmästare J E Jansson, Saltövarvet, Karlskrona, år 1928 med namnet Ramona. Konstruktionen visade sig inte vara helt lyckad och bl.a. var kölvikten för liten och båten därför för vek. Vis av erfarenheterna från trimningsexperimenten byggdes 1930 års lottbåt på samma mallar som den föregående men med större kölvikt. Tyvärr försvann den redan året därpå från Karlskronas farvatten och båtens senare öden är okända. Den första båten, Ramona, stannade under många år inom KSS och seglades skickligt av sällskapets legendariske sekreterare och sedermera ordförande "Ragge" Petersson till många segrar vid kappseglingar i hemmavatten och vid seglingar runt Hanöbukten. 1933 års lottbåt blev åter en modern skärgårdskryssare, en B 22:a ritad av Tore Holm och byggd av båtbyggmästare E Jansson, Rosätra varv, Norrtälje, — ett varv som ända fram till s.k. plaståldern ansågs var ett av de främsta varven i landet. 1934 byggdes åter en B 22:a som utlottningsbåt på Holms båtvarv i Gamleby. Vinnare blev en av sällskapets äldre medlemmar och sedermera hedersledamot i sällskapet, Folke Törnberg, som på ett synnerligen förtjänstfullt sätt representerade KSS. 1955 byggdes ytterligare en B-22 av Tore Holm, Gamleby. Sedan var det åter kostrarnas tur att vinna medlemmarnas bevägenhet. 1936 års lottbåt blev en koster med mindre mätetal, 5,6 NL-regeln. Det var första gången man direkt uttalade sig för att en utlottningsbåt byggdes efter ett givet regelmått. Skärgårdskryssarna hade sina egna regler med bl.a. A15, A 22, A 30 m.fl. Även B30-or hade som synes förekommit. Enligt verksamhetsberättelsen för år 1936 slog man på stort i olika avseenden. Så beslöt man att bygga inte mindre än två utlottningsbåtar nämligen en koster likadan som den året innan samt en blekingseka konstruerad av mariningenjör Harry Mattsson. Harry Mattsson tillhörde för övrigt Sällskapets tekniska kommitté.

Det diskuterades inom sällskapet mycket livligt, vilken båttyp man så att säga skulle "puffa"

för. Som vi har sett var det "kosterbåtsfalangen" som mest påverkade valen av lottbåt men även "skärgårdskryssarmaffian" hade sina givna stolta ögonblick. Kanske var det vi ett tillfälle av uttömda argument som det beslutades att 1938 års lottbåt skulle bli en båt i Draken-klassen. Denna båt var en klass som tävlade på OS-banorna och är en osedvanligt fin representant för en välseglande och sund båttyp. Detta val av båt var så väl underbyggt att även 1939 års lottbåt skulle bli en Drake.

Även året efter - år 1940 - var en Drake påtänkt som utlottningsbåt och man diskuterade inköp av färdig respektive byggande av sådan båt. Emellertid hade då andra världskrigets skuggor börjat skymtas och man beslöt att med hänsyn till tidsläget uppskjuta införskaffandet av lottbåt tills vidare. Tankarna på den årligt återkommande utlottningsbåten var dock så starka inom sällskapet att man inköpte ordförande "Ragge" Peterssons kosterbåt Ramona för utlottning bland sällskapets medlemmar under år 1941. Lotteriet omfattade endast 150 lotter för 10 kronor. Då från lotteriet inlutna medel inte täckte inköpssumman 2.500 kronor fick vinnaren underteckna en till KSS utställd skuldsedel å högst 1.200 kronor löpande på 10 år med tre procent ränta men kunde denna skuldsedel inlösas omgående eller efter hand. Generöst tilltagna betalningsvillkor kan man tycka, men förmodligen dikterade av att behålla denna vackra båt i sällskapets register.

År 1945 var det åter dags att tänka på utlottningsbåtar och det beslöts att detta år skulle man slå på stort. Två Carmenbåtar skulle lottas ut en 1946 och en 1947. Det var konstruktioner av välkände marindirektören och hedersledamoten Tore Herlins hand. Båda byggdes i ek och blev förstås livligt beundrade av de båtkunniga lottköparna. En av båtarna är, som bekant, fortfarande registrerad i sällskapet, ägd och seglad av en av de ursprungliga vinnarna, medlemmen och sjökaptten Bruno Nilsson. En av de andra Carmenbåtarna seglades under många år av "oldtimern" i sällskapet Thure Wahlgren med hustru Greta som kuttersmycke. 1949 anmälde den kommitté som hade hand om lotteribåten att man på grund av bl.a. höga kostnader inte kunnat enas om lämplig båt, varför man utbad sig om uppskov med förslag till utlottningsbåt, vilket beviljades av styrelsen.

1950 års lottbåt skulle också till formatet bli mindre än många av sina stolta systrar. Det blev en blekingseka som byggdes av båtbyggare Erik Nilsson i Lunnatorp som till ett pris av 775 kronor utförde bygget. Intressant är att nu trettiofem år senare kostar en liknande blekingseka 50 gånger så mycket. Emellertid lanserades blekingsekan inte som lottbåt det avsedda året på grund av att båten inte blev levererad i tid. I stället blev det en 15 kvm, skärgårdskryssare - Eva - som även om tiden för lotteriförsäljningen blev knapp, dock blev en succé. Blekingsekan lottades sedan ut följande år. Någon vinnare anmälde sig inte för avhämtning och båten återgick därför i sällskapets ägo.

Omkring åren när Sällskapet var engagerat i flyttningen av klubbhus och uppbyggnaden av kajer och plan för uppläggning av båtarna, medgav tiden inte att någon lottbåt anskaffades. Först år 1957 ansågs tiden åter mogen för en lottbåt. Efter många och långa diskussioner där olika förslag till båttyp kom fram och där till slut kampen stod mellan anhängare till blekingseka och den då i landet och inom sällskapet mycket populära Snipen. Varvid den sistnämnda segrade. Det är en liten snabb centerbordsbåt som även varit av olympisk klass, och nog var den fin där den stod - också som exponent för vad amatörbyggarna inom KSS kunde åstadkomma. De större båtar som tidigare lanserats - kostrar och skärgårdskryssare hade med åren blivit så dyra att anskaffa att det var

omöjligt att få ett vettigt ekonomiskt utbyte genom lotteri. Så var fallet även bland de yngre av sällskapets medlemmar när man skaffade sig båt. Man löste helt enkelt problemet "skeppare på egen båt" genom att välja en enklare båttyp. Kanoterna hade länge varit mycket populära farkoster inom KSS men nu valdes det i första hand Snipes och OK-jollar. I samband med omfattande amatörbyggnation av småbåtar av nämnda slag satsades på Snipe 1958 och på en OK-jolle 1959 som utlottningsbåtar, i akt och mening att ytterligare sporra intresset för dessa båttyper i länet. Det lyckades också och många av sällskapets yngre medlemmar seglade dessa år, i likhet med som var fallet inom olika delar av landet, dessa jollar. De var lätta att transportera och medförde inte minst inom KSS ett omfattande internationellt utbyte. Tyvärr ledde ett extremt jolleintresse parat med bristande förmåga till anpassning till att en del jolleseglare bröt sig ur KSS och bildade Karlskrona Jolleklubb, som efter några år avsomnade som kappseglingssklubb.

Anspänningen kring att modernisera anläggningen Dragsö Utkik kom att de följande åren helt dominera och någon ny utlottningsbåt kom inte till stånd förrän 1988 då åter en blekingseka byggd efter Göte Mårtenssons på Östra Hästholmens mallar och byggd av egna medlemmar hos Tage Olsson i Saxemara blev KSS lottbåt. Intresse kring allmogebåtar har ökat påfallande runt om landets kuster och som den vackra blekingsekan alltid fått blekingarnas hjärtan att klappa fortare såldes lotterna snabbt ut. Ytterligare några andra föreningar lottade ut blekingsekor detta år och samtliga lotter rönste strykande åtgång. Kanske beroende av att Sail Training Race gjorde Karlskrona en äran.

Regattor, kappseglingar

Utan överdrift kan kappseglandet sägas vara den grundläggande tanken bakom bildandet av KSS . Som framgår av inledningskapitlet spelade dustema på kappseglingssbanan redan från början en avgörande roll. Frånvaron av rättvisande och tillförlitliga respitberäkningar och regler hur det hela skulle gå till skapade inte sällan "fnurror" på tråden, som tyvärr allt för ofta sent skulle glömmas. Mellan raderna kan i efterlämnade handlingar också anas att verkliga eller imaginära oförrätter spelat en väsentlig roll då man inte ansåg sig kunna fortsätta kappseglandet i organiserade former några år i slutet av 1890-talet. Att hågen till seglandet och kappseglandet minskat under denna tid är föga troligt. Tvärtom, har "gubbarna" med längtansfulla ögon sett ut över fjärdarna och när tiden var mogen satte man igång igen. Denna gång med något större erfarenhet än vad de i första KSS hade. Man införskaffade regler och kunskaper även från annat håll vilka, sammantaget, kom att hålla genom åren.

Allt sedan starten har KSS anordnat 5 - 6 kappseglingar årligen och vad man kan utläsa av noggranna kappseglingssprotokoll har alla seglingar genomförts i god anda. Någon gång har väder och vind varit sådana att man med tidigare små flytetyg tvingats att avkorta banor och genom rigghaverier och andra incidenter individuellt bryta ett deltagande, dock har det alltid kappseglat. År 1919 erhöll KSS officiell ställning genom Kungl brev, som medgav vissa rättigheter.

Från början seglades det på olika banor där s.k. fasta märken, utprickningar av grund och liknande, skulle rundas på visst sätt. Under de första åren seglades det öster och söder om Trossö men så småningom väster om eller på den inre delen av Danmarksfjärden.

1919 bestämde man sig för första gången för en bestämd bana, som kunde avkortas eller förlängas beroende av vindstyrka och riktning för dagen. Banan kunde beroende av vindriktningen seglas mot - eller medsols. Fortfarande kom kända fasta sjömärken till hjälp vid begränsningen av kappseglingsbana. 1955 var det tid att revidera dessa fasta banor och också alternativa banor infördes.

Först långt senare under 1950-talet infördes begreppet Olympisk bana där kappseglingarna försiggick på fria vatten med för ändamålet speciellt utlagda rundningsmärken och där start och målgång skedde på en linje avgränsad av två utlagda bojar. Kontroll av att start såväl som rundning av märke skedde, oftast genom kontrollanter i särskilt utplacerade fartyg liksom att start skedde från vi start och mållinjen utlagt fartyg. Segling efter olympiska regler synes vara mest rättvisande, men många anser att seglin efter de gamla banbeskrivningarna är roligare och framför allt vid starter av olika båtar där en numera databaserad s.k. Lys-formel, medverkar till en någorlunda rättvis bedömning.

Det är omöjligt att i detalj redogöra för alla regattor som KSS har arrangerat genom åren varför det i detta sammanhang endast redogörs för de större evenemangen.

Genom tillkomsten av det gemensamma Hanöbukts seglarförbund anordnade de olika sällskapen i HSF namn Hanöregattan varje år sedan 1932 där den bärande idén var att regattan skulle alternera mellan de till HSF anslutna sällskapen.

Första Hanöregattan fick KSS äran att arrangera och det skedde:

7-10/7 1932	Därefter kom KSS att stå för arrangemangen.
9-12/7 1936	Regattan var inställd krigsåren 1940-1942 och upphörde år Därefter blev KSS arrangörer för Hanöregattan enligt följande
8-11/7 1943	
8-12/7 1948	
5-8/7 1956	<i>Som den uppmärksamme läsaren redan har upptäckt arrangerades med något undantag Hanöregattan första veckan i juli månad och sammanföll med semestertid, vilket var av stor betydelse för de familjemedlemmar och andra som upplevde regattadagarna som något av en folkfest då olika aktiviteter även utanför själva seglandet anordnades</i>
8-12/7 1964	
10-14/7 1968	
3-7/7 1973	

Vidare har KSS arrangerat:

1962, 1968, 1972 och 1973 Svenskt mästerskap för Snipe

1970 Nordeuropeiska mästerskap för Snipe

1971 Svenskt mästerskap för optimistjolle

1972 Världsmästerskap för optimistjolle

1971 Svenska mästerskap för Snipe

1973 Nordiskt mästerskap för Snipe

1974

1985

Jollesektionen nöjer sig inte enbart med hemmavatten.

Det var inte bara på hemmabanorna Snipe-seglarna firade triumfer. Båten är lätt att transportera och vilket är vida mer intressant, en Snipe-seglare behöver endast medföra segel till en regatta. Han får i flesta fall låna en likvärdig båt på platsen och så är det bara att segla. Så bara är det inte! Sällskapetets Snipe-seglare skaffade sig på några få år stor vana vid att tävla nationellt och internationellt och det på banor där seglarna var beroende av speciella vindar, strömmar och tidvatten.

Flitigast var sällskapetets mångåriga sekreterare (det gäller inte åldern) Nils Jönsson som deltog i stora internationella regattor omfattande c:a 100-talet båtar i bl a Finland, Danmark, Belgien, Frankrike och i ett par tre spanska städer såsom Barcelona, Valencia och på den vinstänkta redde i Malaga.

Lennart Svensson deltog i Snipe-regattor i Finland, Danmark, Frankrike, Italien (San Remo) och på ett par platser i Spanien.

Göran Lindquist, Claes Göran Svensson och Bosse Hjelmquist deltog också under flera år i stora Snipe-regattor på flera platser i Spanien bland vilka kan nämnas Barcelona, Valencia och Malaga.

Folkbåtsseglarna prövar också på

Efter hand som "Snaipen" blev för trång satsade flera av jolleseglarna på Folkbåten. Efter att ha "visat upp akterspeglarna" för kamraterna i andra segelsällskap runt Hanöbukten steg intresset för att tävla i större sammanhang. Det blev främst Svenska Mästerskapet som hägrade och inte utan framgång.

Sture Johansson och Lars (Lillmesa) Johansson belade 5:e plats vid SM i Sundsvall respektive Malmö. Förra ordföranden Erik Ståhl blev 2:a vid SM 1974 och 1976. Claes Svensson blev 3:a i SM 1976, 2:a 1987 och 4:a 1988.

Själva räknar folkbåtsseglarna triumfen vid SM i Vadstena år 1976 som den roligaste. KSS-arna med Nils Jönsson som svensk mästare, Erik Ståhl som 2:a och Claes-Göran Svensson 3:a föranledde de på förhand segervissa folkbåtsseglarna från Göteborg att utbrista: Ska ni segla om klubbmästerskapet kan ni la' göra det hemma. Slutligen en måste omnämnas Nils Jönssons slutliga 3:e placering vid det inofficiella VM för folkbåt i San Fransisco år 1977. Seglingarna ägde rum i svåra vatten och vindar med lånade och lottade båtar men med egna segel.

Stort honnör för dessa skickliga rorsmän och fina representanter för KSS.

Utfärds- och familjesegling

Redan under Sällskapetets första år förekom livligt segelutfärder där hela familjen deltog. I årsberättelser och protokoll vittnas om en rik social samvaro. Utfärdsmålen ställdes vid denna tid - i början av seklet - till orörda och idylliska utflyktsmål som Orrekulle, Verkö, Säljösund, Skällösund och de inre vikarna av Danmarksfjärden. Så var fallet under 1920-talet då båtarna ofta var små och man med segel och åror inte hann så långt iväg. Arbetstiden var ju vid denna tid avsevärt längre än vad den är nu och segelturen var ju endast en del av själva utflykten.

Denna tradition hålls fortfarande vid liv och även om Karlskronaskärgården och dess fastlandsdel numera är avsevärt mera exploaterad finns det fortfarande gott om plats. Inte sällan kan man, om så behagas, finna en enskild plats vid någon ö, men inte sällan överenskommer några båtfamiljer att segla till ett visst mål, för att där i glada vännerslag umgås.

I årsböckerna redovisas längre sjöfärder. Referaten från dessa vad man då kallade långfärder är oftast mycket välskrivna och på sitt sätt fortfarande läsvärda, Vinnande om medlemmarnas goda handlag inte bara med roder och skot utan jämväl med pennan. Inte sällan gick färden uppför ostkusten med slutmål i Stockholm. Besök i Kungl. huvudstaden kanske inte var så vanliga och utöver seglingen spännande seglaräventyr värda att berätta vid återkomsten till Karlskrona. Även söderut gick färden. Värt att minnas är att semestrarna inte var så långa och att motor i båten tillhörde absoluta undantaget. Danmark och Tyskland - där Kiel var målet - vittnar om att man ingalunda var främmande för navigation och frejdigt vikingahumör.

Utöver de övriga seglarhamnarna i Blekinge, dit man ofta seglade, gick färden via Simrishamn till Bornholm. En bleking har väl aldrig ansett att Bornholm är utlandet utan snarare en ö belägen i det yttersta havsbandet. Besöken där blev något av en årligen återkommande sommarutflykt och många vänskapsband har knutits i hamnarna Sandvig, Allinge, Gudhjem och Rønne. Sedan Rønne Sejlklub kom med som medlem i Hanöbukstens Seglarförbund blev Norrekås vid Rønne något av en hemmahamn för många Karlskronaseglare. Även Finland besöktes och likt sentida varjager for Lorry och Annmarie med Kjell Frödeberg och Otto Svensson till Olympen i Helsingfors, en nog så lång sjöresa.

Under senare år, när båtarna blivit större och vida bättre rustade för ändamålet med bl.a. motor och moderna navigationsinstrument, tycker väl någon att nämnda sjöresor inte var så märkvärdiga. Dock skall minnas första som gjorde sådana färder med Saltö Utkik som utgångspunkt var pionjärer som stimulerade andra att göra sammaledes.

Nämnda långseglingar ansågs tidigare vara så goda prestationer att de kunde belönas med ett uppmuntringspris.

Hur man navigerar bäst till Bornholm (snabblektion)

Johnne Wahlgren och Lennart Svensson hade kommit överens om att besöka den danska ön i söder. Efter en väl genomförd avskedsfest startades färden och vid Hyperion gav kapten Johnne order för den kommande natten. "Håll stadigt 220° och när du ser ljus föröver är det Allinge o när

vi kommer dit ska du väcka mej". Så kunde en skeppare göra så den tiden, varpå han kröp till kojs. I en fin, lagom ostan nalkades de båda KSS:arna land och de första ljusen glimmade i morgondunklet. Det här går ju fint, tänkte gästen och seglade in i hamnen, förtöjde båten och skulle överraska den fortfarande sovande skepparen med nykokt kaffe och färska rundstycken (småfrallor). Inkommen i affären ställdes frågan "Har de måske' rundstycken"? (frågan ställdes på under natten väl inövad danska) varpå flickan svarade "Jae Jae" och stoppade 10 frallor i en påse. "Kaen je betale med svenske pengar, måske"? "Jae, Jae" sa den sköna 'det brukar gå bra här i Kivik".

Ungdomsarbete - juniorsektion

Att fostra unga seglare och öva dessa i handhavandet av båt och segel, kanske skulle ha stavats på ett ålderdomligt sätt. Dock skall redan inledningsvis erkännas att något egentligt ungdomsarbete förekom inte under de första decennierna av sällskapets historia. varje fall inte på ett sådant sätt att det kan utläsas av genomgångna protokoll och andra handlingar. Förmodligen fick ungdomarna följa med sina föräldrar och genom ett praktiskt "gastande" efter hand lära sig att handha skot och roder. Det är först i protokollen från 1923 det kan utläsas att en junioravdelning bildats inom Sällskapet.

Som ett tecken på tidsandan kan sägas att det inte var stora manöverutrymmen som lämnades på den tiden. I varje fall återspeglar handlingarna inte så sällan drag av förmyndarskap av sällskapets utsedda och därför högst betrodda ledare mot junioravdelningen. Att ungdomarna skulle vara båtägare från tidigare barnår som är fallet nu var helt otänkbart. Man fick lita till att få lära sig segla under direkt ledning av någon äldre inom sällskapet och att i mån av tillgång låna någon mindre båt - ofta då en blekingseka. Det gällde ju att lära sig namn på alla tampar och föremål som på sjömans- och seglarspråk oftast hette någonting helt annat än man var van vid av en mera landbaserad tillvaro. Man kan inte komma ifrån intrycket att de ungdomar – det var mestadels pojkar - som kom att ägna sig åt seglarlivet, gjorde detta inte så mycket på grund av, utan fastmer trots ovan antydda introduktion. Självt minns skribenten och förmodligen många med mig, de första hemliga seglatserna i en inte sällan i hemlighet lånad eka, som för dagen utrustats med ett s.k. säckasegel. Men ack, fortfarande sitter dessa mer eller mindre förbjudna seglatser kvar i minnet. Fortfarande kan man återkalla vågornas brus och vinden som kanske med fördel, snabbt ven genom de glesa seglen. Nu åter till ordningen.

Under 1920-talet var det som nämnts den traditionella blekingsekan som stod högst i kurs och naturligtvis blev det denna farkost som först prövades. Efter en kort grundutbildning fick egna båt färder genomföras, oftast med en äldre junior som skeppare och säkerligen med fler än ett par vakande ögonpar på land. Redan tidigt, år 1922-23, organiserades inom KSS en junioravdelning. I sällskapets årsböcker och styrelseprotokoll kan avläsas den varierande styrkan i juniorverksamheten. Kännetecknande för verksamheten är att det hela tiden var äldre, inte sällan framstående medlemmar som ledde och utgjorde styrelse. Juniorerna själva deltog i styrelsearbetet endast som äldre juniorer - 17-18 år — som suppleanter. Juniorsektionen bedrev under många år ett fint utvecklings- och inskolningsarbete och man kan av medlemsmatriklarna se, att många av de

tidigare juniorerna kom att inta olika funktioner i ledningen av sällskapets många verksamhetsgrenar och givetvis som skickliga seglare, som inte sällan dominerade i kappseglingarnas prislister. En av de första ordförandena i juniorsektionen var Artur Forsfält - legendarisk seglare av kanot - och legendarisk långfärdsseglare. Hans långfärder kan med god behållning fortfarande läsas i sällskapets årsböcker. Tyvärr avflyttade journalisten och ungdomsledaren Artur redan 1924 från Karlskrona, vilket måste ur många synpunkter betecknas som en stor förlust för segelsporten i Karlskrona i allmänhet och för juniorverksamheten i synnerhet. Intresset för juniorverksamheten var dock så stort att det ständigt tillkom nya och kraftfulla ledare.

Verksamhetsberättelserna som återfinns i årsböckerna 1923-1935 varierade medlemstal mellan 10-25 medlemmar och med ett båtinnehav av omkring 10-talet blekingsekor. Man bedrev hela tjugo- och trettio-talet 6-8 kappseglingar varje år vartill kom utfärdsseglingar. Juniorernas verksamhet gynnades också av att många både vandringspriser och pokaler sattes upp att tävla kring, vilket givetvis stimulerade kappseglandet. Under vintersäsongerna träffades man och höll kurser i navigation och sjömanskap och andra aktiviteter, vilket medförde att ungdomarna var väl rustade när de vid 18 års ålder ägde rätt att blanda sig med de "breda pojkarna". Det har berättats för mig, att steget över till de "vuxnas" led inte alltid medförde en självklar rätt att klappa de äldre medlemmarna på axeln och säga du. Nej, ordning skulle det vara och det tog allt några år ytterligare innan de tidigare juniorerna helt accepterades som fullgoda medlemmar i sällskapet. Naturligtvis jämnades antydda kantigheter ut efter hand. Självt kan jag minnas från pojkåren den stora respekt man kände för de äldre. Kanske rentav de "gamla" inte var så gamla som man trodde. Så kan man se det nu när man själv blivit senior. Vad gjorde juniorerna vid sina sammankomster under de mörka vintermånaderna? Drömde de som vi om ljusare tider, om sommar och sol och glittrande vågor och svällande segel? Troligen har vi inte förändrats så mycket. När man läser igenom juniorernas matriklar från 20-30-talen känner man igen namn. Thure Wahlgren och Vilhelm Johansson/Benninge, Hilding Karlsson som vi minns på äldre dagar som ägare av en knubb, Sten Walter Hjelmquist, Ove Eliasson och Johnne Wahlgren bl.a. En del av den tidens juniorer har sedan länge givit sig ut på den sista seglatsen men många är kvar och skribenten har stort nöje att återuppliva gamla minnen i samband med tillkomsten av dessa rader.

Juniorernas självständiga ställning i egen sektion upphörde omkring 1936. I varje fall återfinns inte några årsberättelser efter denna tid, vilket är fallet fram till 1950 då det i årsberättelsen omnämns att det detta år finns 14 juniorer. Man får förutsätta att dessa var aktiva på något sätt även om det inte återspeglas i sällskapets verksamhetsberättelse. Det framgår inte av sällskapets stadgar att någon förändring av juniorsektionen skulle ha skett.

1961 rapporterade Erik Pettersson enligt protokollet från juniorsektionen, men tyvärr återges inte något beträffande verksamheten.

Först vid slutet av 1961 börjar intresset för juniorerna åter att vakna. Tre blekingsekor som tidigare anskaffats ansågs inte attrahera ungdomarna och de såldes. I stället blev det Optimistjollarna, som med bred marginal fångade upp allt intresse. Hanna Flyborg, skribenten och några pappor fick under medverkan av Flottan låna en lokal i Ankarstjärna och byggde vintern

1961-62 inte mindre än 10 optimistjollar, som redan sommaren 1962 lockade till sig många flickor och pojkar, vilka samlades i en under organiserade former verksam juniorsektion. Hanna var en bra amatörbyggare med erfarenheter från tidigare Snipebygge.

Beklagligt nog, drogs hon med bland dem som bildade Karlskrona Jolleklubb, där de inom KSS startade samarbetsvårigheterna fortsatte. Dessa ledde till att Jolleklubben efter några år upphörde som kappseglingsklubb.

Huvuddelen av juniorerna stannade dock kvar inom KSS och en synnerligen livlig juniorverksamhet inleddes. Det flitigt kappseglande KSS stod som arrangör för ett otal regattor med tonvikt på optimistjollar. Bland dessa kan Svenska mästerskapet 1971 och Världsmästerskapet 1972 nämnas.

Den i sällskapets regi startade seglarskolan med dubbla kurser med ett 15 -tal flickor och pojkar i varje, fyllde efter hand på juniorsektionen. Nystartade Blekinge seglarförbund, där KSS från början engagerade sig hårt, anordnade seglarläger i samband med Hälleviksläget med stort deltagande från KSS juniorer. Snart kunde sällskapet rekrytera seglingsinstruktörer till seglarskolan inom de egna leden, vilket var en fördel med tanke på att eleverna redan från början skulle inskolas i den rätta KSS-andan.

Det hade inte varit rättvist att inte nämna någonting om de år under vilka juniorverksamheten inte lät tala om sig så mycket i protokoll och andra handlingar. Inom det nytända jolleintresset, med en stor Snipe- och OK-jolleflottilj, kunde en hel del ungdomar under 18 år återfinnas. Så deltog)? bl a "Klase" Svensson och Bosse Hjelmquist med den äran i SM i Snipe under sin juniortid och båda har ju sedermera blivit storseglare med "Klase" i svenska folkbåtseliten.

Fortfarande fylls juniorsektionen på med nya flickor och pojkar, som efter något eller några år i Optimistjollen, söker sig fram i jollar av högre valör eller den under senare år allt populärare brädseglingen.

Även gamla hundar kan lära sig sitta

Men en även äldre kappseglare fick efter hand sätta sig på skolbänken. Det blev kurser i regeltolkning, kappseglingsteknik och kurser i segelföring. Moderna material i såväl skrov som se el började snabbt vinna insteg, vilka skapade delvis nya betingelser för segar-Igen. Den snabba utvecklingen av små klassbåtar, såsom Snipe , OK-jolle, Finnjolle m.fl. vilka alla var och en till skrovets form var en kopia och således helt lik sin klasskonkurrent, innebar att seglingen som sådan måste fulländas. Snabbaste vägen att lära sig var och är kursverksamheten. Instruktionsfilmer distribueras och sällskapets egna instruktörer som bevistat någon av Svenska seglarförbundets kurser engagerades.

Men inte bara kurser i seglingsteknik anordnades. De större båtarna fick efter hand hjälpmotorer eller "järngenuor" som de lite vanvördigt kallades, var någonting nytt, som i varje fall vi introduktionen motsågs med stor skepsis av de äldre konservativa seglarna. Numer är

motorinnehav i båtar större än jollar nära nog obligatoriskt. Kunnighet att behärska motorerna och att själv kunna avhjälpa enklare fel, ledde till att kurser i motorlära kom till stånd.

Med de större båtarna medföljde också att längre sjöfärder blev vanligt. Kurser i navigation blev en årligt återkommande företeelse, vilka i de flesta fall ledde fram till någon form av officiell behörighet att för nöjesändamål framföra fartyg av begränsad storlek.

Seglarskolan

Det har länge varit en hederssak för sällskapet att ge de unga en god utbildning i handhavandet av skot och roder. Efter hand som erfarenheter vunnits och resurser stått till förfogande har gång efter annan kurser anordnats i ämnen som står seglingen nära. Det kan ha varit inblickar i navigation, materialvård, knopslagning och kappseglingsregler och – taktik.

Båtar, med tonvikt på blekingsekan, har inköpts och stått till förfogande. För att ytterligare stimulera intresset hos de unga riktades blickarna under 1960-talet på någon form av jolle. Av en tillfällighet kom skribenten vid ett besök i Stege på Møen första gången i kontakt med optimistjollen. En folkskollärare på platsen hade introducerat den lilla båten som elevarbete i skolslöjden med resultat att i den lilla idyllen Stege fanns ett 20-tal optimistjollar och en mycket livlig klubb. Det var en fröjd att se en mängd flickor och pojkar segla och manövrera den lilla behändiga farkosten. Bøgeströmmens skyddade vatten, där Stege är beläget, påminner om blekingefjärdarna och båten borde kunna vara lämplig för utbildningsändamål även i Karlskrona.

Tankarna att inköpa ett antal jollar för seglarutbildning tog fast form när hedersmedlemmen Tore Herlin avled och i donation överlämnade 5.000 kronor till sin gamla seglarförening KSS. Hans önskan var att pengarna skulle användas för utbildningsändamål och då helst i blekingseka. Sällskapet hade just då avyttrat sina juniorekor, och pengarna för dessa + donationsfonden blev en rejäl grundplåt. Herlins dotter, Sonja Herlin, hade full förståelse för sällskapets planer att starta en seglarskola och att den skulle baseras på optimistjollen. Som arvsexekutor sanktionerade hon ändring av donationsbrevet och det var bara att sätta i gång. 10 st "båtämnen" inköptes från Danmark som skruvades ihop av "båtbyggarakademin" inom sällskapet.

Sommaren 1970 kom seglarskolan igång och blev redan från början succé. Under de 18 år som gått sen starten har ca 1.200 flickor och pojkar fått de första grunderna i segling, båtkunskap och sjövätt. Intresset att lära sig segla småbåtar är stort och även om de första träjollarna sedermera ersatts av mera stryktåliga optimistjollar av plast, kan ingen missta sig på entusiasmen och glädjen att segla "egen" jolle.

Damerna i sällskapet

Någon har lämnat förklaringen varför framför allt de seglande fartygen mestadels bär och har burit kvinnliga namn. Likaså envisas seglarna att alltid, när båten kommer på tal, säga hon.

Förklaringen, vilken naturligtvis inte annat är än en öm kärleksförklaring: Hon är smäcker i formerna, har (oftast) en väl avrundad häck, hon ska målas och underhållas väl, skall riggas och klädas väl i det senaste och - som en följd av allt detta - hon är dyr i drift. Men – som sagt- hon är det käraste och dyraste vi har. Om sanningen ska fram och det ska den ju alltid, tror jag våra seglarflickor i många fall får kämpa hårt med båten om att inta första plats i seglarmakens hjärta. Hur ofta har hon inte fått avstå från vårdräkten till förmån för ett ofrånkomligt försegel eller under senare år, ett absolut nödvändigt elektroniskt navigationsinstrument.

Kanske fångar seglarskribenten Göran Schildt i sin Loggbok omedvetet in vad seglarhustrun väntas prestera. Hon ska ta sin rortörn 3-timmarspass dygnet runt i alla väder, fungera som fördäcksgast vid kinkiga situationer som vid ankring, ta törn vid brygga och förtöjning m.m. Sedan ska hon ha en varm och lukullisk rätt tillagad när mannen/maken trött och utschasad sätter sig tillrätta i ruffen. Hon inte sällan huvudansvaret för småbarn, ska klara tvätt och annat. Så ska hon vara söt och chick som en brud på en båtutställning samt ha ett jämnt och gott humör.

Loggen har snurrat några varv sedan den gode Göran 1966 publicerade sin i övrigt klassiska reseskildring mestadels från kanalfärden genom Frankrike till Medelhavet. Som inom alla andra samhällsytringar intar numera kvinnan en helt annan position och det är självklart att kvinnan/makan är minst hälften ägare/redare i familjebåten.

Vem var hon, den första kvinnliga medlemmen i KSS? Redan hösten 1906 skrev en fröken Signe Holgersson ett försynt men ändå målmedvetet brev och förfrågade sig om det var tillåtet för en kvinna att bli medlem i sällskapet. Hon utbad sig också hjälp med att lära sig segla och jag kan tänka mig att brevet skapade en lätt förvirring i den kompakt manliga dominansen. Alltnog, man tyckte tydligen att brevet var ett friskt initiativ och redan den 15 oktober 1906 vinner Signe medlemsskap. Naturligtvis fanns kvinnorna som stöd och hjälp inom sällskapet mycket tidigt men av handlingarna att döma var deras insatser av det slaget att de inte avspeglade sig i protokoll och årsberättelser. (Annars kan man gott tänka sig att killarna på den tiden var lika kaffesugna som nu.)

Först 1933 fattar sällskapet det kloka beslutet att "intresserade damer äga ingå i KSS:s damklubb ". Därefter har damklubben fungerat med varierande styrka genom åren som ett starkt stöd för sällskapet. Det kan noteras att åtskilliga gåvor såsom textilier och andra liknande saker kommit klubbhuset till del. Även på den förenings-sociala sidan har de kvinnliga medlemmarna spelat en avgörande roll. De har ställt upp vid regattor och andra liknande tillställningar, anordnat barn- och familjetillställningar vid sommar- och vintersammankomster. Med naturligt handlag har ett flertal damer ingått i festkommittén och under hur många år har vi, som halat upp och sjösatt, efter väl förrättat värv kunnat bänka oss i kamratlig samvaro vi en rykande tallrik ärtor, en tallrik med glänsande kroppkakor och liknande gåvor av gudinnor? För att nu inte tala om att de klarat hem och ungar medan vi andra har skött båtar och uppdrag i sällskapet?

På äkta seglarvis höjes ett leve för dessa seglarflickor i alla åldrar. Ett styrbord - ett babord - och ett rätt så.

Utkikarna på Saltö och Dragsö

En epok i sällskapetets historia inleddes då tankarna på ett eget klubbhus tog fast form. De första åren av 1900-talet hade öarna Enhörningen och Kobebus blivit något av fasta punkter för sällskapet. Från dessa öar utgick kappseglingar och utfärdsseglingar. Behovet att samlas under tak växte och till en början inköptes ett tält där man höll till när vädrets makter var ogunstliga. Man hade också vissa behov att stuva in grejor som användes vid olika former av gemenskap antingen det var startanordningar vid kappsegling eller köksgrejor - vattentankar och grytor med mera av skrymmande format. Sådant förvarades först i tillfälligt uppförda skjul och lårar. Som den äldre minnesgode läsaren kommer ihåg var inte tälten förr i världen det allra bästa skyddet när det regnade och stormade ute i skärgården. Första förslaget var att man skulle bygga ett mindre hus och en brygga på Kobebus. Detta förslag föll emellertid och man riktade sina blickar alltmera på andra platser. Bland dessa kan nämnas området invid gamla Saltsjöbaden (södra udden av Bryggarberget), Orrekulle och södra udden på Saltö som länge varit ett kärt tillhåll för sällskapetets medlemmar vid utflykter o.d.

På denna udde hade stadsingenjör Thedenius uppfört ett fritidshus, gemenligen kallat Saltö Utkik, ett för övrigt mycket passande och fantasieggande namn. Ursprungligen lär detta hus ha flyttats från Kobebus till Saltö men närmare omständigheter kring denna flyttning är tyvärr inte kända. Dessbättre visade det sig att Saltö Utkik var till salu och i maj 1908 kunde sällskapet förvärva byggnaden och så småningom även överta arrendet av området där huset var uppfört. Ägare till området var Karlskrona stad. Priset, 2.250 kronor, kom med hänsyn till sällskapetets svaga ekonomi och med hänsyn till tillkommande kostnader för områdets iordningställande att anses mycket högt och kom att ställa stora krav på medlemmarnas lojalitet. Finansieringen av köpet skedde genom av medlemmarna insamlade medel, genom utfärdande av s k lottbrev (ett slags andelsägandebevis) à 5 kronor. Dessa lottbrev avsågs kunna inlösas genom utlottning alltefter som sällskapetets kassa tillät. Trots de stora åtaganden sällskapetets medlemmar iklätt sig genom förvärvet av Saltö Utkik var glädjen stor att äntligen ha en fast punkt för sin kära seglingssport. Offervilligheten var utomordentligt stor medlemmarnas sida och man tävlade i olika arbetslag i strävandena att ställa klubbhus och klubbområde i ordning. Man kan så här långt efteråt lätt föreställa sig medlemmarnas stolthet och glädje vid flagghissningen när man firade inflyttningen och invigningen av klubbhuset den 7 juni 1908. Sällskapetets ordförande flaggrustmästare E R Djuréns vid invigningen uttalade önskan "*måtte KSS låta samförstånd, god vilja och redlig arbetskraft med sig inflytta i sitt nyförvärvade klubbhus till utveckling och båtnad för segelsportens utbredning i vårt samhälle*" godtas obestritt även av senare tiders medlemmar.

Samtidigt med anskaffandet av klubbhuset hade även frågor om mark för vinterlag, slip och bryggor diskuterats. Saltö södra udde var vid denna tid starkt utsatt för syd-sydvästliga vindar och det straxt utanför udden belägna skäret Saltö Hammar gav föga eller inget skydd. Mera skyddade lägen söktes och både Stakholmen och Krutholmen vid Borgmästarefjärden var påtänkta som uppdragnings- och vinterförvaringsplatser för sällskapetets båtar. Dessa förslag föll emellertid då det var alltför opraktiskt att ha klubbhuset så långt från uppdragningsplatserna. Dessa var dock vid denna tid inte lättillgängliga då Saltöbron knappast ens var påtänkt. De sammanlagda övervägandena av praktisk och ekonomisk art edde till beslutet att man skulle satsa på bryggor och

uppdragningsutrustning på Saltö Utkik. Sålunda anlades i första hand en slip och några mindre bryggor vid vilka man tillfälligt kunde förtöja. Flertalet båtar förtöjdes eller ankrades upp längre norrut i Saltö sund eller andra platser där skyddet mot starka vindar och sjögång var avsevärt bättre.

Under de följande åren fram till slutet av 1920-talet talar protokoll och skriftväxling framför allt med Karlskrona stad om den ständiga kamp mot de svåra förhållandena som rådde vid Saltö Utkik. Vattendjupet i Saltö sund var relativt stort och att bygga bryggor med de små tekniska och ekonomiska resurser som sällskapet de var ständigt det stora bekymret. Efter hand åstadkoms dock ett någorlunda plant uppställningsområde för sällskapet båtar. Ständigt återkommande utgiftsposter för fyllnadsmassor och röjningar noteras, men med något av myrors envishet kunde medlemmarna efter hand glädja sig åt en allt bättre anläggning. Området visade sig i efterhand för knappt tilltaget och man ansökte och beviljades av staden utökning och möjligheter att stängsla området. Man fick till och med tillstånd att sätta upp en skylt som upplyste att det var strängeligen förbjudet för obehöriga att beträda sällskapets område. (Mellan raderna man utläsa att sällskapets grejor användes av icke anslutna medlemmar).

Ett roligt inslag i arrendekontraktet var infört där sällskapet fick förbinda sig "att inte ha höns och ankor inom området". Det framgår inte av sällskapets handlingar om försök gjorts att på detta sätt hjälpa upp finanserna. Trots flera framställningar att få köpa området framhärade staden att endast arrendera ut. Detta förhållande skapade naturligtvis besvärliga förhållanden bl.a. för sällskapets möjligheter att genom inteckningslån i fastigheten göra behövliga investeringar. Genom att Saltö Utkik var uppförd på ofri grund betraktades anläggningen som lösöre och medgav inte att lån kunde upptas. När lån upptogs fick enskilda betrodda medlemmar av styrelsen gå i personlig borgen. Även om sådana lån med ständig penningförsämring nu synes vara av obetydlig storlek var dessa personliga åtaganden synnerligen hedervärda. Det kan vara av intresse att notera att Saltö Utkik någon gång kändes som en belastning för sällskapet. Tankar fanns att flytta verksamheten till området kring Saltsjöbaden eller södra delen av Bryggarberget för att närmare ange för yngre läsare det område som avsågs. En kommitté arbetade faktiskt några år ett sådant projekt, vilket dock avskrevs kring 1918-1920 på grund av de då rådande svåra ekonomiska tiderna.

1927 behandlades av sällskapet ett förslag till nybyggnad till en kostnad av 4.500 kronor men förslaget avslogs med motiveringen att sällskapet inte kände sig kapabla att genomföra detsamma. Man satsade på att anskaffa nödvändigt kapital till en nybyggnad vilket också skedde genom anordnande av basarer och genom uppoffrande insatser av medlemmar.

Men under tiden steg också kraven ett nytt klubbhus. Under sommaren 1931 ansåg emellertid styrelsen att tiden var mogen för att skrida till handling. Tiderna ansågs vara förmånliga att förverkliga planerna och den tillsatta kommittén kunde snart nog framlägga ett första förslag. Redan samma år sammanträdde sällskapet vid tvenne tillfällen och styrelsen fick i uppdrag att bygga ett nytt klubbhus enligt ritningar som uppgjorts av arkitekten Thure Glimsjö. En särskild för byggets genomförande tillsatt tremannakommitté kunde med styrelsens godkännande den 6 december underteckna kontrakt med byggnadsfirman Håkansson och Danielsson i Karlskrona. Vädrets makter gynnade de djärva med en mild vinter och redan den 17 januari 1932 stod det nya huset under tak.

Redan den 18 april förrättades besiktning av byggmästarnas och underentreprenörernas

arbeten. Besiktningen utfördes av kommittéerade samt med sakkunnig, av sällskapet utsedd kontrollant, arkitekten Glimsjö, vilken i slutprotokollet om det utförda arbetet anför: "*Som slutomdöme om det utförda arbetet framgick, att arbetet är på ett synnerligen förtjänstfullt sätt utfört, enligt kontrakt, arbetsbeskrivning och ritningar, och anser jag mig därför för min del kunna godkänna arbetet med tillstyrkan att detsamma av Segelsällskapets kommittéerade likaledes godkännes*". Så skedde likaledes av underentreprenörernas arbeten.

Vad gäller målningsarbetena överenskom att dessa skulle slutföras först i senare hälften av juni månad. Man får förmoda att hänsyn då togs till de då förekommande färgernas torkningstid. Samtliga kostnader för det nya klubbhuset belöpte sig till sammanlagt 17.575 kronor och 10 öre. Till huset hade under tiden anskaffats en hel de nödvändiga möbler och andra utrustningsartiklar såsom elektrisk armatur. Särskilt omtalas att sällskapets damer bidrog med sådana inventarier som bordsdukar, handdukar, standertar m.m. vilka tydligen åstadkommits av många flitiga händer. Samma damer, som tydligen hade känsla för de verkliga behoven, skänkte även en korkmatta till köket.

Lördagen den 9 juli 1932 invigdes klubbhuset med en "förmälig supé" arrangerad av Stadshotellet till vilken samlats ett 150-tal seglare med damer. Sällskapets ordförande, skraddaremästare Carl Sjöberg, inledde talarnas rad, vilka alla gratulerade KSS till sitt nya, eleganta och ändamålsenliga klubbhus. Vidare talade inbjudna segelsällskap kring Hanöbukten. Även tyska gäster gratulerade i tal KSS. Nämnas skall också att telegram anlände från sällskapets hedersordförande landshövding Hagström, på vilket ett svarstelegram avsändes. Och så hurrades det och 'kölhalades" på känt seglarmanér vartill dansen tråddes till fram på småtimmarna. Ja, det var allt en stor händelse i sällskapets historia, som var väl värd att firas.

Vad tog då det gamla klubbhuset vägen eller rättare rivningsvirket? I samband med rivningen ansökte den gamle ordföranden flaggrustmästare Djurén att få inköpa delar av det gömda bortrationaliserade huset att användas vid ett planerat fritidshusbygge i Mjövik. Sällskapet beslöt att som en ringa gård av tacksamhet för gjorda insatser för KSS överlämna önskade rivningsdelar som gåva. Det var en fin gest och fortfarande lär KSS första klubbhus i varje fall till vissa delar finnas i Mjövik.

Finansieringen av det nya klubbhuset har tidigare berörts och vad de på Saltö Utkik anordnade allmänna basarerna betydde. Basarerna var för det nöjeslystna i Karlskrona med omnejd årets stora händelse som var ett måste. Bilar var inte vid denna tid var mans egendom och utöver att gå eller cykla kunde man fara till Saltö med buss. Sällskapet förhyrde i samband med basarerna ett par fiskeknobbar som gick i skytteltrafik mellan bryggan vid Lilla holm (där nu landfästet för nya Saltöbron är beläget). Skribenten minns att knobbarna var bemannade med två stadiga KSS-are med seglarmössor och med vita kapell som nogsamt räknade in antalet tillåtna resenärer i varje båt. Råkade någon i gänget inte komma med godtogs detta med ett glatt "vi ses på KSS" och så embarkerades i stället nästa båt. Så väntade ju också på Saltö Utkik den ljuvliga sommarkvällen med dans efter levande musik och ofta uppträdanden av lokala storheter bland vilka Bröderna Acke och Bertil Olsson "Fröjdelinargastarna" var synnerligen populära.

Men det var inte bara lokala förmågor som engagerades. I en klippbok Asta Johansson (Olles

Asta) ställt till förfogande kan man läsa att många svenska och internationellt kända storheter engagerades. Eller vad sägs om Jussi Björling, Lennart Lauber, Lillebror Söderlund, Ulla Billkvist och Edvard Persson, Diana Miller och Lili Gyenes med sina Pustans kavaljerer, danska premiärdansösen Caroline Jacobsen och många flera. Ofta tråddes dansen till Mazettis eminenta dragspelsorkester. Inträdet var lågt, endast 50 öre eller en krona. Sista festkvällen avslutades som regel med ett ståtligt fyrverkeri. Det behöver väl knappast tilläggas att KSS under dessa år räknades som en av södra Sveriges mest kända festarrangörer. Med en gnutta humoristisk överton kan nog sägas att sällskapets basarer i icke ringa grad bidrog till att unga par förenades för livet med äkta seglarknop.

Men det behövdes minsann inkomster. Det var ett evigt arbete och till synes eviga utgifter att underhålla anläggningen. Stadens myndigheter ansåg vid denna tid att den snabbt växande idrottsrörelsen skulle klara sina egna finanser och kommunala bidra hörde till ovanligheterna. Tvärtom inhösta man s.k. nöjesskatt från idrottsliga evenemang. (Eller kanske denna i sig befängda skatt var statlig?) Som kuriosum kan som exempel omnämnas att år 1941 inlevererades nöjesskatt utgörande ett belopp av 136 kronor och 65 öre. Sällskapets basarer tillhörde förordningens taxa till vilka bl.a. marionetteater, förevisning av vaxkabinett och dylikt.

Men KSS-arna visste ju av erfarenhet att även om det blåser motvind kan man ta sig fram. Och det var det som skedde. Man förbättrade hela tiden Saltö Utkik. Verandan byggdes in och på det sättet fick man ytterligare utrymmen m.m. Brunn grävdes och sprängdes och man fick vattenledning indragen.

KSS första miljöorganisationen i stan

Första gången sällskapet påtagligt upplevde förändringarnas vindar var när Magistraten i Karlskrona mot Sällskapets enträgna motstånd tillätt utläggning av diverse fisksumpar i av KSS vedertagna vatten. Man observerade efter hand att södra Saltö, som från början var en del av den fria skärgården, alltmera inrangerades i och under stadens intressen. Saltö Utkik som från början var fritidsområde utan miljöproblem utsattes för olika störningar. Som exempel kan nämnas att styrelsen kände sig föranlåten att hos Örlogsvarvet hemställa att man inte borde tappa ut torpedolja i Saltö sund. I inlagor till stadens hälsovårdsnämnd hemställdes om önskvärdheten av att det inte

tippades illaluktande avfall i sundet och att fisketrålarna inte skulle ha rättighet att tippa fiskavfall m.m. i Saltö Utkik närliggande vatten. Vid slutet av 30-talet börja även rykten att cirkulera att planer fanns att anlägga en central fiskehamn i Saltö sund.

Det på sällskapets område uppförda varvsskjulet inköptes av Sällskapet då varvsrörelsen upphört och då några hugade spekulanter för att återuppta varvsrörelsen inte anmält sig. Man fick härigenom ökade utrymmen och där inrymdes både bodar för medlemmarna och gavs lokaler för förvaring av sällskapet tillhöriga utrustningar för kappsegling m.m.

Utöver klubbhuset var det mycket stora värden som sällskapet hade investerat. Mot bakgrunden av att arrendet endast löpte på sex månaders perioder är det lätt att förstå den oro och uppgivenhet som spreds inom sällskapet. Skulle man motas bort eller inte. Staden drog sannerligen

ärendet om den blivande fiskehamnen i som man senare kom att kalla "långbänk". I svar på en förfrågan (på nytt) från sällskapet att få inköpa området Saltö Utkik, meddelade staden att man sedan länge håller på att utarbeta en dispositionsplan för södra delen av Saltö. Man meddelade även att Saltö Utkik-området "tills vidare" ansågs disponerat för KSS.

Åren gick och sällskapet svävade hela tiden i ovisshet om hur framtiden skulle bli för det av alla seglare mycket älskade Saltö Utkik. Först år 1952 ledde förhandlingarna till beslutet att KSS skulle flytta från Saltö. Som alternativ till Killingaviken å Dragsö erbjöds även ett område vid norra Långö eller ett område söder om Krutviken. Långö ansågs vara oskyddat för nordliga vindar och Krutviksalternativet skulle innebära att transporterna av båtarna vår och höst skulle ske över vägen till Hästö. Med stor majoritet antogs som alla vet alternativ Killingaviken.

Stadens myndigheter hade tagit god tid på sig. De första ryktena om Saltö fiskehamn spreds i slutet av 1930-talet. Men nu skulle det gå undan. Det beslutades att klubbhuset skulle vara borta från Saltö senast den 1 februari och båtar och övrigt senast den 1 maj 1953. Staden ställde "generöst" 125.000 kronor till sällskapets förfogande, dock med granskningsrätt å de förelagda räkningarna. Även efter så här många år kan man inte annat än tycka att de kommunala myndigheterna, och deras företrädare bland tjänstemännen, bar sig ovanligt klantigt och inte sällan brutalt åt. Vissa försonande drag kan vid genomgång av dåtida handlingar noteras och när väl beslutet fattats fanns på alla håll en påtaglig önskan att operationen "flytta till Dragsö" skulle gå i lås. Som sentida arvtagare kan man inte nog beundra den moraliska styrka som mobiliserades av KSS-arna. Heder åt dessa män och kvinnor. Så gällde det att snabbt planera för flyttningen, göra det första organisationsarbetet med den fysiska flyttningen av klubbhuset, att röja och förbereda grundarbetet på den nya byggplatsen. Man ska komma ihåg att platsen där klubbhuset nu ligger var ovanligt kuperad och obändig med omväxlande berghällar och djupa klyftor och där nu den landfasta kajen är belägen bestod sjökanten av omväxlande vassruggar och stora stenar. Området där nu hamnplanen är belägen var bevuxen av en risig granskog. Medlemmarna fällde skog och med en primitiv stubbrytare drogs stubbar och sega rötter ur jorden. Granstammarna användes för att bygga den första kajen. Man pålade och innanför förstärktes den blivande kajen med ris och ytterst mot pålarna kasserade järnplåtar. Det fanns varken motorsågar eller andra moderna verktyg att tillgå och det är inte lätt för oss "sentida barn" att helt förstå, vilket slit och vilka arbetsinsatser som utfördes. Bengt Strelert, som var en bland många som var med, berättade att "alla upplevde en fin samhörighetskänsla och den enda bekvämlighet som erbjöds var när man kunde slå sig ner i den halvfärdiga källaren för att dricka en kopp kaffe ihop med kamraterna."

Killingaviken var inte särskilt djup, 1,5 - 2 meter, men hade som hamnläge en helt överlägsen egenskap. Hamnen skulle bli skyddad mot de förhärskande vindarna från väst och sydväst och från öst. Däremot var nordvästvindarna redan från början besvärliga och så kan de vara alltför jämt.

Ordförandeposten hade - förmodligen på grund av den osäkra framtiden - varit vakant något år och v. ordföranden hade lett Sällskapet. När flyttningen 1952 beslutades hade Sällskapet turen att få en skicklig organisatör som ordförande, nämligen kommendörkapten Gunnar Svahn, som fick det övergripande ansvaret. En byggnadskommitté tillsattes bestående av Folke Törnberg, Olle Andersson sällskapets kassör - samt efter kort tid Lennart Krona. Den nya platsen fick som sig bör

namnet Dragsö Utkik och så började man sprängningen för grunden och efterföljande grundläggningsarbete. Dessförinnan hade klubbhuset sjöledes på pråmar transporterats till Killingaviken. Visserligen anlätades den kände husflyttarfirmen Fritz Perssons i Lister-Mjällby för själva flyttningen, men iordningställandet av terrängen och den provisoriska kajen för ilandtagningen av klubbhuset från pråmarna, svarade Sällskapetets gärna medlemmar för som offrade all sin fritid för att det hela skulle gå i lås. Allt klarades av och Dragsö Utkik kunde officiellt invigas i augusti 1953. Läsarna skall inte undanhållas en liten historia i sammanhanget. När husflyttarmästaren Frits Persson utav allt slitet när klubbhuset först skulle pallas upp inte hittade lämpligt vatten att dricka gick han ner till Saltö sund, som han av okänd anledning tog för utloppet av en rinnande å. Han kupade händerna och drack djupa klunkar men hejdade sig och uttalade på genuin Listerdialekt "*Det var ett räligt åvatten ni har här i stan*". Persson var av segt virke och for väl inte påtagligt illa av den inmundigade brygden.

Det är några personer som vid genomgången av handlingarna i samband med flyttningen från Saltö till Dragsö särskilt framträder i strålkastarljus och som förtjänar att omnämnas. Det är främst personerna i den av sällskapet utsedda byggnadskommittén Lennart Krona och Olle Andersson - nu tyvärr båda bortgångna - och Folke Törnberg. Den sistnämnde medlem sedan 1934 och har för sina många och uppoffrande år å olika poster i sällskapetets tjänst särskilt hedrats genom den sparsamt utdela ärebetydelsen att kallas till hedersmedlem i KSS. Folke Törnberg är fortfarande, sin höga ålder till trots, en gärna sedd besökare på Dragsö Udde. Utan någon som helst sidovördnad för alla dem som på olika sätt offrade fritid och arbetskraft i samband med flyttningen skall också nämnas seglarvännen och entreprenören Carl Lindwall. Han anlätades som entreprenör särskilt vid hamn- och kajarbeten, men frågan är om arbetena hade kunnat färdigställas om inte Carl Lindwall utöver vad anbudssumman angav ställt egna medel och resurser i sällskapetets tjänst.

Inflyttningen till Dragsö firades också bl.a. genom att årets Hanöregatta hölls i Karlskrona. Det var således inte enbart Sällskapetets medlemmar och karlskronaborna som kunde glädja sig åt att ha fått en ny fin anläggning utan även seglarvännerna från Kalmar i norr till Rönne och Ystad i söder som mött upp till en livligt besökt Hanöregatta.

Men anläggningen var långt ifrån färdig och båtplanen för vinterförvaring rymde från början endast något 20-tal båtar. Efter hand som planen kunde vidgas och dräneras utökades detta antal väsentligt. Vid bryggor och kajer kunde förtöjas ett 30-tal båtar + en brygga för jollar och småbåtar men fortfarande - även efter första utbyggnaden - kunde inte sällskapetets alla båtar rymmas på Dragsö Utkik. Några som bodde nära andra vatten - och vilka karlskronabor har inte förmånen att göra det - kunde under trygga förhållanden ankra upp eller förtöja sina båtar på andra håll.

Efter hand byggdes bodar i källarplanet för medlemmarnas utrustning. Virket till detta kom från det rivna varvsskjulet å Saltö Utkik. Verkstaden kompletterades med verktyg och toaletter m.m. Det är ju ofta så, att efter hand som medlemsantalet växer och därmed antalet båtar ökar, uppstår nya behov och ambitionerna att förbättra och bygga ut har hela tiden gått som en röd tråd genom Sällskapetets historia.

Som tidigare omnämnts fick, i brist på medel, investeringskostnaderna hållas så låga som möjligt. Detta gick bl a ut över kajer och bryggor, som av dessa skäl inte kunde utföras i

djupimpregnerat virke. Följden blev helt naturligt att stora årliga utgifter drabbade sällskapet för att ersätta ruttnande virke med nytt. Efter hand stod det klart att någonting radikalt måste ske om inte hela hamnanläggningen vid Dragsö Utkik skulle förfalla helt. Även planen hade efter hand som tantalet ökade blivit otillräcklig och slipbasen fick ett allt svårare pussel att lösa när båtarna vid höstupphalningarna skulle kilas in mellan ekarna. Planen var i brist å ordentlig dränering lös och kladdig vid vår och höst och transportererna från slipvagnen till resp. vinterplats bjöd på stora svårigheter med provisoriska rullbanor av plankstumpar och rejäla mobiliseringar av starka armar och ryggar. Allt sked emellertid med gott humör och många är de båtägare som med saknad tänker tillbaka på den tid då den legendariske slipbasen Olle Gustavsson med ömsom smicker och ömsom arga rytanden (där dock alltid leendet låg på lut) kallade försumliga båtägare till ordningen. Den transportvagn som användes kallades "karlavagnen" och den står fortfarande uppställd på Utkiken minnande om hur det var på "den gamla goda tiden". Rationaliseringar av transportererna gjordes, men blev aldrig några succéer och så småningom kom dessa förlegade metoder att ersättas av inhyrda mobilkranar, vilken metod fortfarande tillämpas.

De allt större och tyngre båtarna krävde bättre underlag och båtplanen fick dräneras om och fyllas ut, för att någorlunda svara mot kraven på säkerhet för båtar och person.

Med åren blev det uppenbart att hamnen och området oundgängligen måste rustas upp. Vid försiktiga kalkyler stod det klart att Sällskapets egna resurser var otillräckliga och att fördelaktiga lån inte kunde tecknas på grund av att disponibla tillgångar i klubbhus m.m. stod på ofri grund och var i detta avseende att betrakta som lösöre och därmed dålig säkerhet för in-teckningslån.

KSS anseende hade vid denna tidpunkt sjunkit betydligt. Vissa inre principiella frågor måste lösas och kraven på en livsstil som mera anknöt till idrottsliga ideal, än till de inte alltid rumsrena sällskapliga som delvis varit rådande, krävde starka händer vid rorkulten. Utbrytningen av de vid detta tillfälle livaktiga delar av jollesektionen var påfrestande. Tyvärr skedde denna utbrytning inte under helt snygga former. Vissa ledande personer inom den nybildade Karlskrona Jolleklubb startade en kampanj mot sitt tidigare segelsällskap KSS, vilket bl.a. innebar att KSS fråntogs hedersuppdraget att arrangera ett Kanot SM och, att staden drog in samtliga lotteritillstånd, vilka överfördes till Karlskrona Jolleklubb. Dessa och andra liknande nålsting var både onödiga och förkastliga och kom i sig att utgöra ett hot mot KSS, då möjligheterna att genom lotterier finansiera verksamheten, dragits in.

Signaturen, som vid denna tidpunkt återbördats till hemstaden och funnit KSS vara en naturlig hemvist, hade genom sitt arbete knutit goda kontakter med både kommun men också centrala statliga myndigheter. Snart nog kunde därför de tidigare goda relationerna med främst staden återställas, lotteritillstånd kom åter sällskapet till del, men också, vilket var det viktiga, ett ökat gehör för de framtidsplaner beträffande Dragsö Utkik som nu började ta form. De första skisserna nu en ny hamn som ersättning för den gamla kom till stånd genom benägen medverkan av Sjöfartsverkets dåvarande regionkontor i Karlskrona. Stadens hamnstyrelse ställde upp med värdefull sakkunskap. Men mest betydde stödet från stadens då ledande kommunalmän, hamnstyrelsens och stadsfullmäktiges ordförande Göte Pettersson och drätselkammarens ordförande, sedermera riksdagsmannen och kommunalrådet Gunnar Berg.

Förslaget till utbyggnad av hamnen vid Killingaviken och upprustning av KSS anläggning beräknades kosta 270.000 kronor. Sjöfartsverket hade inga medel att skjuta till, men utlovade stöd i form av att fungera som byggare om medel kunde anskaffas. De positiva krafterna för projektets genomförande var vid denna tid starka, då sällskapet åter drabbades av svårigheter. Det var personstrider, där de tidigare anhängarna av dolce vita inom sällskapet, med en knapp majoritet röstade bort dåvarande ordföranden, chefredaktören Thure Höglund. Förmodligen oväntat valde mer än hälften av dåvarande styrelsen att ställa sina platser till förfogande. Planerna på upprustningen av Dragsö Utkik gick i stå och återupptogs inte igen skribenten fick förtroendet att leda en ny styrelse. Tyvärr gick två år förlorade och vid en förnyad omräkning av de beräknade kostnaderna för den planerade anläggningen hade dessa nu stigit till 300.000 kronor. Det blev slutligen Arbetsmarknadsstyrelsen som kom att till 70 % av totalkostnaden svara för finansieringen. Karlskrona stad förband sig att svara för resten. Därmed kan man säga att den kommunala ledningen på ett kraftfullt sätt reparerat tidigare njugga medelstildelning vid flyttningen från Saltö till Dragsö. Men även därefter har sällskapet kommit i åtnjutande av stadsledningens bevågenhet vid många skilda tillfällen. Det var medel till inköp och komplettering av utrustningar, anläggning av WC i klubbhuset m.m., m.m. Sällskapets motprestationer till Karlskrona stad var måttliga och var helt i linje med segelsällskapets intressen. Sällskapet förband sig att hålla ett visst antal platser för gästande båtars behov och att inta en generös attityd till andra båtägare utanför KSS. Det var åter en glädje och fest att ha förmånen att tillhöra Karlskrona Segelsällskap.

Den nya anläggningen tillkom planenligt och kunde med stor ståt, och i angenämt sällskap av samtliga till Hanöbuktens seglarförbund anslutna segelsällskap, vid 1968 års Hanöregatta återinvigas av landshövdingen Thure Andersson som vältaligt tolkade de närvarandes kärlek till hav och skärgård och gratulerade Karlskrona stad och KSS till den fina anläggningen. Hanöbuktens seglare från Kalmar i norr och till Rønne och Ystad i söder framförde genom ordföranden i Simrishamns segelsällskaps ordförande, Herbert Möllerström, sin och seglarvännernas gratulationer (och avund) i ett som vanligt välformat tal. Att sällskapet dagen till ära också firade jubileum var naturligtvis ingen tillfällighet och om inte förr så glömdes alla tidigare motsättningar vid den regatta i dag som ytterligare bidrog till att fira dagen.

Så småningom ersattes den gamla uttjänade mastkranen av en ny, konstruerad och byggd av medlemmen och konstruktionschefen på Karlskronavarvet Ulf Rizler med medhjälpare. Anläggningens stängsel jämte grindar som med åren blivit svårt rostskadat ersattes av medlemmarna under slipbasen Olle Gustavssons kunniga ledning. Efter framställning från Sällskapet medgav Karlskrona kommun i detta sammanhang att området utökades, så att även de mot badplatsen befintliga bryggorna kunde inhägnas. Ytterligare ett mastskjul tillkom och det gamla totalrenoverades, bekostat och utfört av medlemmarna själva.

Vid en granskning av den ekonomiska sidan av denna intensiva period kan konstateras att de totala investeringskostnaderna belöpte sig till omkring 400.000 kronor vartill kommer ett otal av medlemmarna helt ideellt utförda arbetstimmar. Till detta kommer också nyanskaffning av bord och stolar för verandorna. Nu, några år efteråt, vill skribenten än en gång å Sällskapets vägnar framföra ett stort och varmt tack till alla dem som ställde upp.

Efter hand har båtarnas vinterförvaringsplatser utökats och planerna och vägarna förstärkts. Senare tillkomna båtar är avsevärt tyngre och nu tillämpade av- och pålyftningar med mobilkran ställer stora krav på underlaget. Vatten och avloppsfrågan krävde sedan länge en slutgiltig lösning och efter ett rejält utredningsarbete beslutades att ett gammalt utedass äntligen skulle ersättas. Nå, det var inte vilken ersättning som helst. Sällskapet slog återigen på stort och det nya servicehuset blev byggt i början av 1980-talet. En byggnadskommitté bestående av Sune Thidell, Göran Skoog, Kenneth Eriksson och Sune Jonsson planerade. Lars Thorsén ritade och konstruerade en väl inpassad byggnad, underentreprenörer bistod med el- och sanitär, målning och allt vad som hör till ett förstklassigt bygge. Inredning av huset utfördes av medlemmen liksom utrymmet för juniorerna. Och, kanske bäst av allt, man fick en ledning ansluten till kommunens avloppsnät. Mellan 200.000 och 250.000 kronor kostade kalaset men så fick man också någonting för pengarna. WC-anläggningar - varav en handikappanpassad, dusch- och tvättrum för båda könen och bastu. Byggnaden har även utrustats med tvättmaskiner och strykrum, vilket det senare mest tillkommit för gästande båtar räknat. Det har inte glömts bort, att när vi fick statliga och kommunala medel till hamnutbyggnaden utfäste sig sällskapet att ställa ett visst antal gästplatser till förfogande. Även sedan Marinan tillkommit vid handelshamnen, söker sig ett stort antal svenska och utländska båtar till Dragsö. Ytterligare ett mastsjuk tillkom. Även det under medverkan av kommunen och ritat av medlemmen Jörgen Sökjer. Slutligen helrenoverades slipen år 1988 när medlemmarna själva under ledning av slipkommittéen ersatte slipers och räls.

Ibland undrar man om inte Dragsö Utkik någon gång blir färdigt. Troligen inte. Ständigt uppkommer nya behov och så länge medlemmarnas offervillighet och ekonomi tillåter kommer det kära Dragsö Utkik att förfinas. Inledningsvis antydde att den medelsram som ställdes till förfogande av de kommunala myndigheterna vid flyttningen från Saltö till Killingaviken på Dragsö var i knappaste laget. Den gamla sanningen att gedigna investeringar i material sparar pengar för framtiden kunde då tyvärr inte alltid praktiseras. Nog hade man önskat att man från början kunna anlägga bryggor och annat av tryckimpregnerat virke m.m., m.m., men vid en summering av vad som åstadkommit på Dragsö Utkik under de senaste tre årtiondena, har Karlskrona kommun med råge kompenserat tidigare ev. underlåtenhetssynder. De förtroendevalda och tjänstemännen har alltid på ett förtjänstfullt sätt ställt upp och att med personligt intresse och ekonomiskt stöd medverkat till att vi nu har en av landets bäst utrustade småbåtshamnar. Att Dragsö Utkik därtill är beläget i en av en nådig försyn sällsamt vacker skärgårdsvik gör inte saken sämre. Svenska Seglarförbundet, Svenska kryssarklubben och Svenska Turistföreningen har klassat Dragsö Utkik som en av de främsta fritidsanläggningarna i sitt slag i landet. Och det är väl ett betyg gott nog.

Årsböckerna 1912 - 1953

Vid tiden för segelsportens genombrott och vid tillkomsten av de många segelsällskapen runt våra kuster var det vanligt att sällskapen förevigade sina intryck i en bok. Här samlades, först i all enkelhet, under året timade händelser, från början återgivande av kappseglings protokoll och småreferat från seglarevenemang och utfärder. Senare fick årsböckerna ett fylligare innehåll med artiklar om lyckade båtkonstruktioner och andra uppgifter om utvecklingen inom segelsporten.

Så var fallet även inom KSS. Redan 1912 utgavs den första årsboken enligt uppgift följd av årsböcker i en lång följd av år. Tyvärr har böckerna från åren 1912-1913 inte kunnat återfinnas, men därefter finns en komplett samling fram till sista årsboken 1953, bevarade.

De är samtliga unika tidsdokument intressanta att läsa inte bara för Sällskapetets medlemmar utan även för en vida större läsekrets, som är intresserad av karlskronaortens utveckling ur synvinklar som kanske inte är så vanliga. Det är under en lång följd av år artiklar från framförallt östra skärgården av den kände karlskronahistorikern och radiomannen Sven Eyvind Swahn som i bild och prosa låter oss ana ett vida kärvare skärgårdsliv än vad vi själva upplevt. Böckerna spänner över många skilda ämnen om båtar och båttyper, riggningsproblem av framstående konstruktörer och medlemmar av Sällskapet såsom kommandörkaptenen Carl Smith, civilingenjören och sedermera hedersledamoten av sällskapet, Tore Herlin, som är den mest namnkunnige, men även en utomordentligt läsvärd skildring från en långfärdssegling av och med hedersledamoten och mångåriga ordföranden C A Ekelund vid roder och vid penna Tidigt genomförde en medlem en långfärd i segelkanot runt hela södra Sverige via Göta Kanal. Färden som på grund av haverier och brist på tid inte kunde fullföljas helt (vilket inte gör den mindre intressant) är mästertligt skildrat, men så var denne oförvägne seglare Artur Forsfäldt också journalist till yrket.

För att uppbygga det kappseglingsinriktade broderskapet innehåller årsböckerna uppgifter och diskussioner om kappseglingsregler och respitberäkningar, av vilka särskilt de sistnämnda alltid var föremål för olika uppfattningar och inte sällan upphov till bittra och djupt kända känslor.

Årsböckerna utgör, som sig bör, även en oskattbar källa till kunskaper om framför allt de tidiga åren i KSS historia. Där finns glimtar ur vilka kan utläsas på och mellan raderna allvarliga händelser men inte mindre sällan episoder som nu, genom backspegeln skådat, är roande och på sitt sätt förvånande ofta lätt igenkännbara även av oss sentida seglare.

Med ett djupt beklagande, men också med en djup känd förståelse inför svårigheterna av ekonomisk och mentalt krävande art, upphörde utgivningen av KSS årsböcker med en sista utgåva 1953. Av förklarliga skäl kunde inte böckerna produceras med rak publicitet under tiden för det andra världskriget och årsboken fick då innehållsmässigt inrymma verksamhetsberättelser och liknande från två eller flera år.

Det är i detta sammanhang inte möjligt att ägna allt för stort utrymme till denna Sällskapetets verksamhet, som dock ur föreningshistorisk synpunkt är synnerligen viktig. Det bästa av allt är att årsböckerna finns tillgängliga för var och en som är intresserad inte bara av KSS historia utan även som tidsdokument från vår skärgård. Tag och läs.

Som en smakbit återges följande saxat ur 1938 års årsbok, där Sven Eyvind Swahn ur sitt rika historiska kunnande skaldar. "Först ett kort citat av skalden—amiralen Rosenfelt *med rodret uti lä och focken uppå stäven; vi ha nu legat bi och drivit länge nog...* och sedan vända blickarna mot landet mitt emot. Hästö alltså. Hästöns öde är lika med Werköns. Men kan ni tänka er, mina vänner, att Hästö en gång i tiden var nöjescentrum inte bara för seglarna utan även för hela det övriga representabla Karlskrona. Det låter kanske lite osannolikt men inte förty dagens sanning. I den gamla goda tiden var Hästö med underlydande öar borgerskapets i Karlskrona enskilda och speciella egendom, och detta förståndiga borgerskap förvandlade då pampiga Hästö herrgård till det

inte mindre pampiga Hästö Utvårdshus, där en underbar sexa kostade 12 skilling och förnämt 'rödvin och socker', som det då hette, lika mycket per butelj. Ville man ha en stadig söndagsmiddag med brännvin, franskt vin och svenskt dubbel öl, så fick man denna matsedel serverad nere vid sjöstranden för det överkomliga priset av 16 skilling. Och ville man sedan, efter avec'en och för att undvika blindskären på seglatsen in till staden, hellre använda den säkrare och bättre utprickade landsvägen, så stod gästgivaren med glädje till reds med häst och vagn. Det var i all synnerhet ur borgerskapets egna leder, de flesta seglargästerna kom till Hästö värdshus, men ibland hände det dock, att en och annan högre-stånds-person därute behagade förlusta sig, och då jag redan hunnit att omnämna ett par amiraler, så kanske det är bäst att vara konsekvent och fortsätta med ännu ett amiralscitat. Alltså var amiral Carl Tersmeden en gång på Hästö, och hemkommen skrev han i sin dagbok: *'Midsommardagen passerade vi med hans excellens Sinclair och ett stort sällskap på Hästö och roade oss med promenader. Efter måltiden foro vi i fyra slupar klockan sex till Karlskrona Djurgård, Saltö, att se på det sämre folkets lekar och lustbarheter'*. Det är kanske bäst att här inom parentes tillägga, att detta hände redan på 1700-talet, vad alltså seglarpaviljongen på Saltö inte kan räknas med i djurgårdsanläggningen."

Jonne Wahlgren och "Acke" Larsson hade beslutat sig för att segla Kiel med Jonnes båt. Väl vid ankomsten till Kiel förlustade de sig å känt seglarmanér. Inför avfärden rustade de sig för resan genom inköp av diverse proviant och annat i flytande form. Däribland en flaska diskmedel. Efter passerandet av tullstationen vid Laboe provsmakades flitigt den flytande delen av provianten. Väl ute på Femarn Belt föll mörkret hastigt på och det var tid att tända lanternor och i övrigt förbereda sig för nattsegling. "Acke" som hade frivakt sökte sig ner i ruffen i akt och mening att inta "medicin" mot eventuell sjösjuka, skruvade av locket på en vackert rundad butelj och tog sig ett par rejäla klunkar. Det tog några ögonblick innan han hunnit hämta sig varefter han störtade ut ur ruffen o sa "Jonne, jag tog fel flaska o fick i mej rejält med diskmedel". "Va lugn du Acke, det kommer nog ut" lugnade honom Jonne, som satt till rors.

Efter någon timme - eller kan man säga lugnet före stormen - måste Acke bekänna färg. Efter hemkomsten till Dragsö Utkik berättade Jonne om den fantastiska resan och försummade inte att berätta om att Acke under hela hemresan hängt i akterstaget och "blåst såpbubblor". "O tro mej eller inte", 'de va inga vanliga såpbubblor, di va både stora o blåa o gröna.'

Fritidsområdet Dragsö Utkik

Med enbart klubbhus och hamn skulle "Utkiken" vara ett ganska sterilt område. Jämsides med strävandena att förbättra trivselsn för båtägarna har hela tiden men mest under de senaste decennierna Dragsö Utkik blivit komplett som ett fritidsområde i djupare mening. I görligaste har vissa delar av området bevarats så som det ursprungligen var - ett stycke av opåverkad sjökant. Badvattnet är friskt och rent och man kan under soliga dagar njuta av avskildhet eller - om man så vill - av badliv under sällskapliga former. Det har också varit sällskapets strävan att så långt det varit möjligt bevara träd och grönska i sin rätta miljö, vilket bl.a. medfört ett fint fågelliv. Men anläggningen innehåller även av intendenterna välansade gräsmattor som kan avnjutas för en

"kafferast" eller enbart för att kunna vara i de älskade båtarnas närhet. Runt klubbhuset har vackra rabatter anlagts och med stor tacksamhet minns vi alla de blomsterarrangemang som årligen skänktes och planterades av Anna-Maria och Folke Källqvist. Grillhörnan vid bryggan och sofforna längs kajen, allt skapade till en anläggning där var och en kan trivas. Under tidigt 1910-tal fick KSS tillstånd att sätta upp en skylt med förbud att beträda Saltö Utkik. Dessbättre är sådant inte nödvändigt längre och alla besökare kan känna sig välkomna vare sig de komma sjö- eller landvägen.

En snabbrapsodi över de gångna åren.

Vid genomgång av de många anteckningar som gjorts i samband med framtagningen av material till denna minnesskrift kanske det kan vara av intresse att återuppliva några episoder ur sällskapets 100-åriga historia.

I Nordens båtar del I (Lindfors förlag - finns på biblioteket) finns en ståtlig seglarbild från Karlskronaregattan år 1904 med deltagande av bl a yachterna s/y Ariadne och s/y Esperanza. Den sistnämnde är kanske för den minnesgode en i Karlskrona känd båt, som sedermera kom att ägas av Kungl. Flottan.

Under år 1915 vinner Karlskrona Segelsällskap inträde i Svenska Seglarförbundet första gången och dväljes därmed bland de "stora pojkarna".

I årsboken 1916 berättas om en kappsegling. För första gången (det betonas) fick man avbryta en kappsegling på grund av för hårt väder, som dessvärre höll på att kosta flera människoliv. Seglingsnämnden undfägnades därefter med kaffe och konjak, men om denna lyxiga utsvängning stod i samband med det dokumenterat hårda vädret, framgår inte av protokollet.

Kanske, som en liten påminnelse att ett världskrig rasade utanför landets knutar, kan noteras att någon lottbåt inte skulle anskaffas på grund av rådande dyrtid. Samma år fick varje enskild båtägande medlem bidra med kronor 73:- för att bekosta den sedan länge efterlängtrade mastkranen.

För att öka intresset hos allmänheten anordnades 1917 kappseglingar i Vämövikens, som "på grund av tidens oro" ansågs ha ett skyddat läge. Med samma motiv (oavsiktlig vits) utlystes detta år även en fototävling, vilket även borde öka intresset för segling. Huruvida det var dessa spännande aktiviteter som kom att öka intresset för segling må vara osagt, men sällskapet tillfördes ständigt nya medlemmar och årsberättelsen 1920 låter meddela att medlemstalet var 121 med 34 inregistrerade båtar.

Vid ett tillfälle när Sällskapets anläggning utökades vid Saltö Utkik fick KSS styrelse förbinda sig i ett avtal med Karlskrona stad, att man där "inte fick hålla ankor eller höns."

I slutet av 1910-talet suckar styrelsen i sin årsberättelse "att det inte är många utanför styrelsens krets som lägger ner så mycket arbete" känns tongångarna igen?

Vid samma tid hade en del medlemmar av KSS tröttnat på det blåsiga och av vågor utsatta Saltö södra udde. Allvarliga överväganden förelåg att flytta och bland förslagen fanns området invid

Saltsjöbaden - området söder om bryggeriet, där så sent som fram på 1940-talet låg ett ganska stort utomhusbad. Var det vid denna tid, som vetenskapen upptäckte något som kom att kallas bakterier? Badet upphörde i alla fall. Alltnog, svårigheterna att flytta ansågs väl med rätta vara alltför betungande och förslaget föll. Sällskapet fick däremot tillstånd att straxt söder om den nybyggda Saltöbron disponera vattenområdet för att där uppankra sina båtar. En mindre jollebrygga ingick i tillståndet.

Minnesgoda läsare kommer säkert ihåg att på denna plats låg ända fram till fiskehamnens tillkomst åtskilliga av Sällskapets båtar stolt ridande vid sina ankarbojar. Det var Möwe, Carmen, Ingegerds Tärnan och Ramona m.fl. I samband med Saltöbrons byggnad kunde man färdas på en provisoriskt byggd brygga mellan Ekholmen och Saltö, vilket gav en försmak om de framtida bekvämligheter för kommunikationerna mellan staden och Dragsö Utkik, som den nya ståtliga bron skulle innebära. Undertecknads föräldrar bodde några år på 1910-talet på Saltö och från dessa kommer följande lilla historia: "Saltöbron var till sin teknik ett ovanligt avancerat byggnadsverk, helt i ett betonggjutet brospann, som vid denna tid väckte samma intresse som den senare tillkomna Ölandsbron. Vid den högtidliga invigningen 1918 litade tydligen inte inbjudna honoratiores på konstruktörens försäkringar om att full trygghet att vandra över bron garanterades. För säkerhets skull belastade man förts bron upp till bröstningen med tegelsten och som en ytterligare trygghet lät man ett kompani marinsoldater taktfast marschera över det hela. Man nu 70 år efter den famösa invigningen konstatera att det var en verklig fin bro som byggdes och hade man tagit till den lite bredare hade den säkert kunnat fungera som körbro än idag.

Vägen från bebyggelsen ut till Saltö Utkik var under många år ett stort problem och åtskilliga petitioner författades av Segelsällskapet till makthavarna att göra någonting för att få den körbar.

Det skulle emellertid dröja in på 1930-talet innan man fick en någorlunda acceptabel väg.

Det fanns inte så många bilburna seglare på den tiden och det var jobbigt att cykla på den gropiga vägen när man någon gång blev skickad till affären in i stan för att köpa en burk färg, vill jag minnas.

Vem var hon, kvinnan, som i ett trevligt hållet brev till Karlskrona Segelsällskaps styrelse år 1926, utbad sig om lektioner och invigning i seglingens mysterier? Hennes namn var Olga Malmquist. Något skriftligt svar på sin förfrågan fick, vad man kan förstå, aldrig Olga och inte har jag kunnat återfinna hennes namn i medlemsmatriklarna. Trots livligt sökande.

Nya snabba båtar kom alltmera i ropet och introducerades även av KSS. För att i någon mån rida spärr mot "nymodigheterna" instiftade byggmästare K Johansson 1918 en "stor och förgylld pokal", om vilken blekingsekor skulle kappsegla - dock icke s.k. moderniserade.

År 1923 tillkom Saltövarvet, vilket med skiftande framgång drevs av båtbyggaremästare Jansson, bördig från Mönsterås. Jansson var en skicklig båtbyggare, men tiderna var hårda och företaget drevs, vad man kan förstå, under hårda villkor. KSS, lät emellertid bygga ett flertal lottbåtar vid varvet, vilka alla var mycket välbyggda. Under 1930- och 1940-talen övertog Sällskapet varvsskjulen där man fick tillfälle att både bygga egna båtar och reparera. Sällskapets egna och medlemmarnas tillhörigheter förvarades även i detta skjul.

År 1922 bildades den första junioravdelningen ledd av den legendariske kanotseglaren och skribenten Artur Forsfält.

År 1923 avhålls en fest på Krutviken och i inbjudan till denna stipuleras hur man skulle sköta sig under festen: " Å Krutviken får ej förtäras sprit och om så skulle ske, får det inte synas". Man färdades dit i form av eskadersegling. Därifrån förmodligen i s.k. spridd formation. Om det var inbjudans formulering eller det berodde å dåligt väder är svårt att säga. Det noterades efteråt att endast 5 båtar hade hörsammat inbjudan.

Vid extra möte 1927 fattades beslut om att nytt klubbhus skulle byggas i stället för det gamla som ansågs ha tjänat ut.

Det skulle dröja några år till 1932, vilket naturligtvis var mer än ett "snäpp" uppåt. Byggnaden kompletterades med en veranda runt halva huset 1935. Tydligt stimulerade av de flitiga KSS-arna gav stadens myndigheter äntligen efter på sällskapets enträgna hänvändelser och man byggde, som det står i protokollet, en "riktig" väg fram till Utkiken.

År 1935 övertar den mångårige sekreteraren "Ragge" Pettersson ordförandeskapet. Den gode "Ragge" var en dynamisk person, som skickligt styrde KSS-skutan genom stormvindarna och hans mångåriga ledarskap medförde en "proffsig" ledning av styrelse och segelsällskap. Detta återspeglas inte minst i denna tids protokoll, årsberättelser och böcker. Men givetvis också rent praktiskt arbete, handlag med myndigheter och, inte mindre viktigt, med medlemmarna.

Under hela 1930-talet finansierade Sällskapet i långa stycken verksamheten genom de mycket populära basarerna, där styrelsen fick agera som festkommitté.

År 1933 startar den fortfarande livliga damklubben.

Arbetet gav resultat och allt flera medlemmar anslöt sig. År 1938 steg medlemsantalet till några och 200 med ett 70-tal inregistrerade båtar.

Andra världskrigets utbrott år 1939 dämpade verksamheten och i skuggan av restriktioner beträffande tillgång på färg och oljor, särskilt tillstånd för att segla utanför Aspö och Hasslö medförde uppenbart en känsla av oro för framtiden.

Tidens tunga färgade den allmänna inställningen till nöjen och avkoppling. Så säges i årsberättelsen år 1944 "att endast 4 dagar fick man tillåtelse att hålla sommarens basar". Orsaken? "Myndigheternas negativa inställning till Sällskapet och överhuvud all båtsport". Hårda ord av en styrelse som kämpade med ekonomi och rätt förståelse.

1946 avled den allmänt omtyckte och uppskattade förre sekreteraren och sällskapets ordförande "Ragge" Pettersson efter en kort tids sjukdom.

Av okänd anledning lämnade KSS Svenska Seglarförbundet år 1946.

Åren 1947 - 1950 präglas verksamheten inom sällskapet av osäkerhet då staden inte kom till skott angående Sällskapets vara eller inte vara på Saltö Utkik. Medlemsantalet dalade men egendomligt nog bedrevs en intensiv kappseglingsverksamhet. Man ville inte satsa på ett klubbhus och en anläggning, som, det stod allt mera klart, inte hade någon framtid på Saltö. Det verkar nästan

vara så, att avsaknaden på det sedvanliga knoget skapade olust.

Nå, man skulle få mer än nog att syssla med. År 1953 stod det kära klubbhuset på sin nya plats vid Killingaviken. Och vid vilket läge! I alla avseenden ett lyckat byte av geografisk belägenhet.

År 1968 återinvigdes en helrenoverad och välutrustad hamn på Dragsö Utkik. Landshövding Thure Andersson höll invigningstal, flaggorna smattrade på den nya fanborgen med KSS och Hanö Seglarförbunds standertar dagen till ära i topp.

1970 stod sällskapet som arrangör för Nordeuropeiska mästerskapet för Snipe. För första och hittills enda gången fick KSS hedersuppdraget år 1972 att arrangera ett World Champion för optimistjollar. 1970 och 1972 avhölls Svenskt mästerskap i Snipe och 1973 Nordiskt mästerskap i Snipe.

1985 fick Erik Ståhl, Göran Lindqvist och Gösta Larsson hedersuppdraget att segla Stadsbudskårens nybyggda vrakeka Claura till Stockholm och där svara för blekingeseglarnas uppvisning i samband med Blekingedagarna på Skansen. Claura blev en av båtbyggarmästare Göte Mårtenssons å Västra Hästholmen sista skapelser.

Det stod efterhand klart att de sanitära funktionerna på Dragsö Utkik måste rustas upp. Så kunde ett välplanerat och funktionellt servicehus invigas år 1981 och i samma veva tillkom ännu ett välbehövligt mastskjul, vilka tillsammans summa summarum blivit 3. Det blev några ytterligt intensiva år i sällskapets historia.

Stor möda ägnades även under dessa år både den yttre och inre miljön på Dragsö Utkik. Klubbhuset fick en genomgående renowering med målning och tapetsering, grunden fick sin välbehövliga dränering m.m. En ny förbindelsebrygga mellan kaj och pontonflottarna, vilka utökats med två, tillkom, och energiske Olle Erwing ordnade med hjälp av många villiga händer, att vi helt plötsligt fick en mysig grillhörna och ordning på sommarparkeringen.

Slipkommittén tog sig år 1988 med friskt mod an jättearbetet att helrenovera slip och upprustning av uppläggningsplanen.

Utvecklingen av kappseglingarna utomskärs krävde bl.a. en stadigare följejått och snart kunde nya "Kulan" levereras. Byggt av medlemmarna själva under välförfarna Göran Lindqvist; "Clase" Svenssons m.fl. ledning.

År 1988 fick KSS hedersuppdraget att svara för en väsentlig del av arrangemangen kring Drottningens och Kungens besök i Karlskrona. Det blev ordförande Sune med seglingsnämndens och Sunes allt i allo maka Ingrid som med gen äran svarade för arrangemanget med "Kungaseglingen" på Fiskbrofjärden. Åtskilliga medlemmar hjälpte till förstås och ett par tusen personer från när och fjärran bevittnade en fin propagandasegling med idel blekingsekor. Nåja, Vår Herre hjälpte ju också till med ett perfekt seglarväder. En stor dag.

Det sägs att framgång föder framgång och det är riktigt så till vida att den av medlemmarna byggda utlottningsbåten - en verkligt vacker blekingseka - kom att bli ett eftertraktat objekt och lottema gick snabbt åt.

Under detta år - 1988 - började också förberedelserna för Sällskapets 100-årsjubileum år 1989, vilket kommer att firas med många aktiviteter. Om dessa och nästkommande hundra år får nästa krönikör skriva.