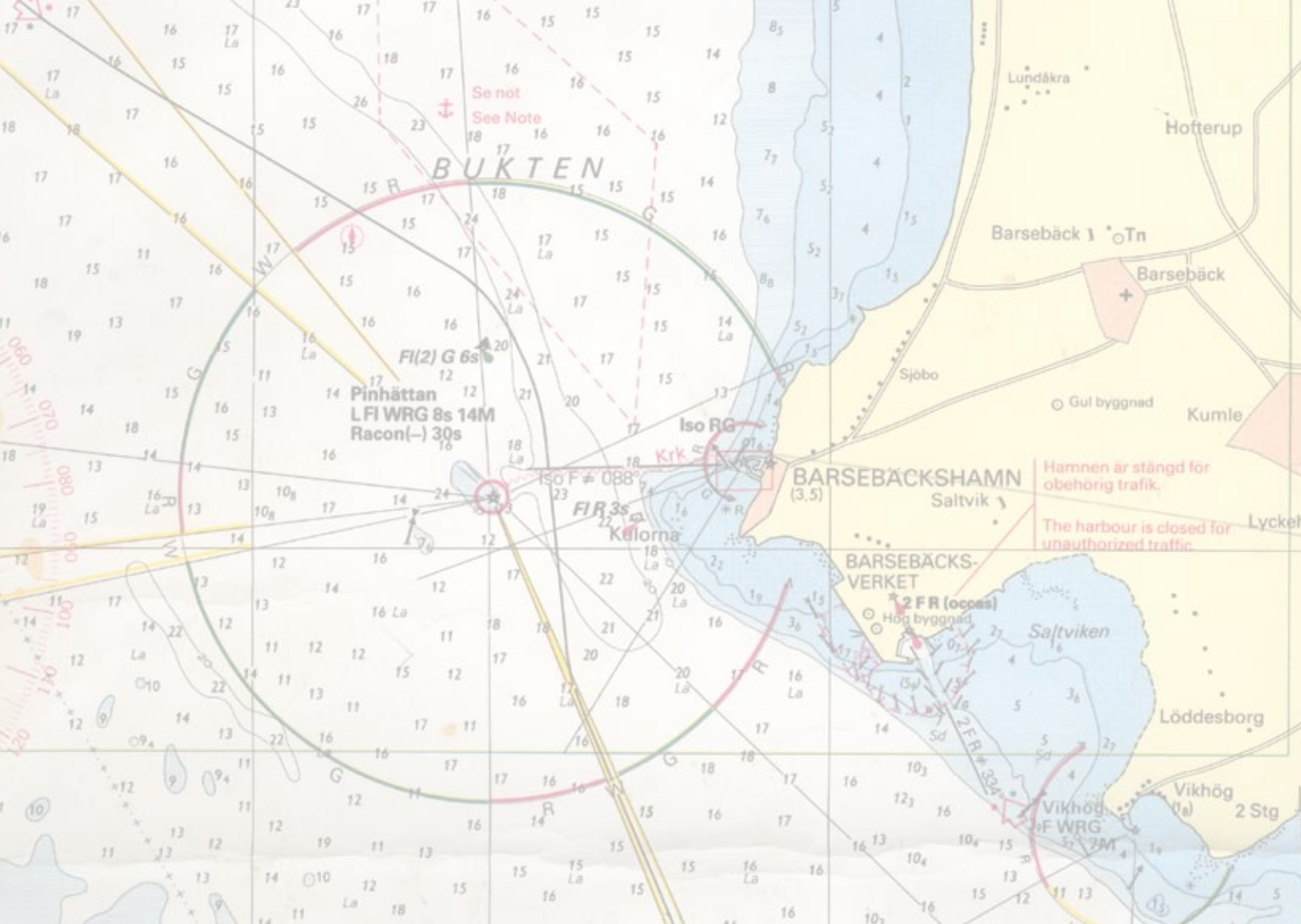




1961–2011 | De första 50 åren





Innehållsförteckning

Redaktör: Bengt Arvidson
Skribenter: Håkan Westling,
Kristina Stenfors Tornqvist och
Bengt Arvidson
Grafisk produktion:
Hans Abrahamsson,
Chefen & Chefen Kartguiden AB
Tryck: Ale Tryckteam,
Göteborg, våren 2011
Omslagsbilderna tagna av:
Petter Arvidson, 2010

Kapitel 1
Ett segelsällskap föds..... s. 1–7
De första åren s. 8–12
Några portalfigurer i SSP..... s. 13–15

Kapitel 2
Klubben växer s. 16–29

Kapitel 3
SSP idag och i framtiden..... s. 30–35
Familjen som lyfte SSP s. 36–42

Femtio år av tradition och förnyelse

Året var 1961 och det är nu 50 år sedan vårt segelsällskap bildades. I ett sådant historiskt sammanhang är det oundvikligt att man reflekterar över vad som varit och vad som har byggt upp våra stolta traditioner. Bland alla minnesbilder jag kan framkalla ser jag ett tydligt mönster som sannolikt betytt mer än något annat, och det är generationernas återkomst.

Vi är nu inne på fjärde generationens medlemmar som upplever samma glädje och nytta av SSP som min generation och våra föräldrar gjorde när klubben och seglarskolan startade på 60-talet. Generationerna har varit, och kommer vara viktiga traditionsbärare; som elev och lärare i seglarskolan, som engagerad förälder och funktionär i klubben och som stolt mor- och farförälder som följer sitt barnbarn till samma seglarskola som de själv gått i för så där en femtio år sedan.

Samtidigt vittnar historien om 50 år av fantastisk utveckling och förnyelse. Från spannmåls-magasin till Öresunds finaste klubbhus. Från en fiskehamn fylld av pråmar i malpåse till en modern båthamn väl ägnad för fritidsbåtar och segelsport. Från en Blekingeeka, en A-jolle och några GKSS-ekor övervakade av fölgebåten "Harald", en trygg arbetssnipa i fem knops fart, till ett vimlande hav av optimistjollar påpassade av vår blixtnabba ribbåt "Nils-Gunnar".

Det är vår förhoppning att denna jubileumsskrift skall väcka minnen och hjälpa oss att komma ihåg vilka stolta traditioner vårt segelsällskap vilar på.

Jag önskar dig en stimulerande läsning!

*Jan Brattström
Ordförande Segelsällskapet Pinbåttan*



Kapitel 1

Ett segelsällskap föds

Text: Håkan Westling

Söndagen 5 mars 1961 samlas tolv personer i Caesar Johnssons sommarvilla på Skepparvägen 20 i Barsebäckshamn. Caesar hälsade dem välkomna och påvisade vad man kunde vinna i ökad trivsel i hemmahamnen genom att bilda ett lokalt segelsällskap. Förslaget dryftas, kaffe drickes, och rätt vad det är har ett nytt segelsällskap fötts.

Så fick nöjesseglarna en plats i Barsebäckshamns långa historia. Den börjar i urminnes tider då fiskarna slog läger där, under de perioder då sillen gick till. Fiske-lägreten fick efterhand bofasta invånare, det blev ett fiskläge. Detta förvandlades mer och mer till en lasthamn för fraktskutor av olika slag. Och sedan Segelsällskapet bildats genomgick det gamla läget en



Fru Wallengren med sonen Gösta, "Skrädderskan" och Ella Fromell inspekterar mittpiren.

metamorfos, det förvandlades snabbt till en lustbåthamn. Liksom Segelsällskapet har nu lustbåthamnen ett halvsekel på nacken.

Men den upptar alltså bara en liten del av det gamla fiskelägets cirka 1000-åriga historia.

Från forntid till nutid

När du kommit uppför backen och passerar krönet på Gillhög får du en hisnande känsla. Framför dig breder sig Öresund över ett synfält på mer än 180°. I maggropen känns att du är på historisk mark. Till vänster ligger Gillhögs gånggrift. Denna gamla gravplats från ungefär 1800 år före Kristi födelse är inte den första samlingsplatsen på kullen – under den äldre stenåldern låg här en hednisk offerplats.

Man inser att detta i alla tider var ett härligt ställe för människor att samlas till högtider, när solen gick ner över Ven. Men Gillhög var inte bara en plats att se ut ifrån, det var också ett viktigt sjömärke att se upp till, för hemvändande fiskare.

Rikt på fornfynd

Området kring Barsebäcksudden är ett av de rikaste arkeologiska fyndområdena i Skåne. Marken är på sina ställen fylld av bearbetade flintstenar, yxor, knivar och pilspetsar. Flintyxetiden hörde till stenåldern.

Omgivningen är också full av fornlämningar från senare tider, framför allt lägger man märke till högar från bronsåldern, även om de flesta av dem nu är flacka, avhyvlade av moderna jordbruksmaskiner

eller dolda av trädungar eller byggnader. De högsta av bronsåldershögarna har också utgjort sjömärken. Den yttersta på sydsidan av Barsebäcksudden kallas Stångbacken, nu skymts den av träd och har en villa ovanpå sig.

Under järnåldern (dvs. vikingatiden) härjades Skånes västra kust av slagskämpar från olika håll. Vikingar från Östersjön kom ner, liksom norrmän på västsidan; Olav Tryggvason var ett känt namn. Väst var enligt uppgift de slaviska vänderna från södra Östersjökusten. Senare kom hanseaterna från Danmark och norra Tyskland.

Barsabec blev Barsebäck

Barsebäckshamn ligger på nordsidan av en udde. Längre norrut vidtar Lundåkrabukten, och söder om udden ligger Saltvik (Salvik) med sin övre del, oftast benämnd Tjufvakroken. Man vet inte säkert varför denna del av Salviken fått sitt namn. Somliga ler när de associerar Tjufvakrogen med Barsebäcks kärnkraftverk.

Det tidigaste skriftliga belägget angående namnet Barsebäck är från 1145. Då skrevs orten som "Barsabec". Men namnet är sannolikt äldre än så och dess ursprung och

betydelse är okända. Benämningen Barsabac övertogs av tidiga ägare till Barsebäcks gods. Detta har ägts av många danskar och svenskar. Den nutida besittaren är av släkten Hamilton, som övertog godset år 1743.

I Barsebäck fanns länge två fiskelägen, det norra tillhörde Barsebäcks gods, det södra tillhörde biskopen i Lund. Med tiden slogs de samman och lades båda under godset; det södra blev tyngdpunkten och det låg ungefär där den nuvarande hamnen ligger.

Från Barsebäcksudden tvingades fartyg under ett antal år att betala tull, liksom de fick vid passagen mellan Helsingör och Helsingborg i norra Öresund.

Stenbocks vallar och Per Albin-linjen

Utöver forntida gravhögar finns historiska spår även från 1600-talet då Magnus Stenbock på kungligt uppdrag uppförde Stenbocks vallar, vilka finns kvar norr om hamnen, liksom ett fort. Denna försvarslinje var avsedd att skydda mot danska försök att återta Skåne ett par decennier efter freden i Roskilde 1658. Stenbockens vallar börjar alltmer sjunka i nivå. Mera svårutplånade är de betongbunkrar som

*Hamnbygget
troligen i
början av
1920-talet.*



byggdes mot en befarad invasion under andra världskriget, som en del i vad som ibland kallats Per Albin-linjen.

Under forntiden försörjde sig människor korna mest på jakt och fiske; jordbruk kom till efterhand. Fisket var till en början knuten till de perioder då ”sillen gick till”. Från 1100-1200-talet förvandlades fiske-läget som ovan nämnts till ett permanent fiskläge och med bofasta invånare som ”emigrerade” ner till havet från byn uppe vid godset.

Backe, de la Motte och Wickman

Barsebäck och dess fiskeläge har alltså rötter långt bak i den danska tiden. Skriftliga belägg finns före 1600-talet. Men sedan Skåne blivit svenskt 1658 kom folkbokföring och skatteskrivning. Lägets blomstringstid var kring förra sekelskiftet. Betydelsefulla invandrade släkter bar namnen Backe, de la Motte och Wickman.

Det som skulle bli dagens Barsebäckshamn sträckte sig något hundratal meter söder ut från nuvarande position. Utanför hamnen gick ett skyddsrev som bara nådde ca 1 meter över vattenytan. Det raserades

ofta och fick byggas upp igen. Innanför revet låg ett antal stenbryggor, kanske 30–40 meter långa.

Utanför bryggorna låg ekor, som fraktade fisk och annat från och till de egentliga fiskebåtarna (”jakterna”) som låg förankrade ute på redan. På dessa stenbryggor bars varje dag ut och in fiskeredskap och fångst av fisk – alla deltog, kvinnor som män. Det var ett mycket slitsamt arbete. Var det dåligt väder så stoppades fisket för man kunde inte komma ut på bryggorna.

Första hamnen blåste sönder

Runt 1800-talets mitt mognade ett beslut fram att bygga en riktig hamn; man arbetade med olika förslag fram till 1877. Det lades fram tre alternativ. Det första låg en bra bit norr om den nuvarande hamnen; det förkastades eftersom det hade inneburit att man fått flytta alla husen i läget dit.

Alternativ 2 var i stället ett stycke söderut; också detta förslag förkastades, främst på grund av bristande vattendjup vilket hade fordrat omfattande muddring. Efter omfattande djupmätning beslöt att placera den nya hamnen på platsen för den



Efter flera svåra stormar invigdes hamnen slutligen 1924.

nuvarande; där fanns ”vann nock”.

Hamnbygget med två pirar, norra och södra, blev klart 1880. Men redan 15–16 februari 1882 ”fallt hamnen” i en svår storm. Båda pirarna jämnades med vattenytan; dock klarade alla båtarna sig den gången. Nybygge startade snart med renovering av båda pirarna och bygge av en bred lastkaj, den nuvarande mellanpiren. Bygget blev klart 1895.

Stormen slog till på nytt 1902

Men plågorna var inte slut. I julstormen den 25–26 december 1902 blev förödelsen nästan maximal. Alla pirar underminerades och revs ner till jäms med vattenytan. Även alla båtar gick till spillo. Det startades insamling med bidrag från olika håll men man lyckades inte skrapa ihop mer än att fiskarna fick ekonomisk hjälp med

några tusenlappar per man, en löjligt liten summa för de totalförstörda båtarna.

1903 kom en skrivelse från Kommerskollegium till fiskarna: Vad ville man göra med hamnen och hur mycket skulle det kosta? Svaret till Väg- och vattenverket blev att det behövdes 200 000 kr för hela renoveringen. Det medgavs inte.

Däremot fick man ett lån på 25 000 kronor med greven och några fiskare som borgensmän. Men lånet bar sig inte, man hade just inga inkomster från hamnen. Båtarna betalade bara några kronor per år och lånet bara växte.

Regeringen lyssnade till slut

1921 kom en ny storm med nya skador. Mellanpiren underminerades. Då slog greve Hamilton till. Han betalade hela lånet som nu hade vuxit till 37 000 kronor – han hade i själva verket lovat fiskarna att stå för lånet.

Det slutliga avgörandet kom när en delegation med Hamilton i spetsen for upp till Stockholm och uppvaktade regeringens representanter. Det var finansministern Fredrik Thorson och utbildningsministern

Värner Rydén, båda av sydsvensk härkomst. Rydén var en tongivande socialdemokrat i Malmö därtill ”känd” i Barsebäck. Utöver greven deltog från Barsebäckshamn författaren Axel Ahlman samt Sven Peter de la Motte, far till Harald, och fiskaren Hans Peter Persson och fiskeriintendenten Svenander.

Det var många andra hamnar som sökte bidrag, Barsebäckarna stod som nr 11 i tur. Men – kanske tack vare skåningarna i regeringen – så kom Barsebäck före de andra. Anslaget blev 491 000 kronor och hamnen fick nu sin slutliga form. Det var 1924. Det är bara träbryggorna som har kommit till sedan dess.

Märkligt nog tycks man aldrig ha övervägt att placera den nya fina hamnen söder om udden – där hade den varit mer skyddad för storm och högvatten.

En stor statlig hamn

Barsebäckshamn blev helt statlig i anslutning till renoveringen och användes länge för reparation av Sjöfartsverkets fartyg och sjömärken i södra Sverige. För upptagning av båtar fanns en rejäl slip.

En smedja kom till 1924 och efter något

är ett stort plåtskjul som upplag och förråd i anslutning till smedjan. Från smedjan levererades delar till alla statliga varv.

År 1970 blev hamnen kommunal och år 1994 blev det en privat "andelshamn", med båtägarna som innehavare.

Järnvägens uppgång och fall

En särskild epok i Barsebäckshamns historia bildade järnvägen mellan Kävlinge och Barsebäck. Den anlades 1907 och ägdes först av greve Hamilton. Järnvägslinjen hade slutstation i hamnen där lokstallarna fanns (de är numera rivna). Ett stickspår gick ända ut på mellanpiren. Rester av den gamla banvallen för stickspåret finns ännu längs sista biten av Pinhättevägen.

Ett omtyckt nöje bland sommargäster var att ta tåget från Barsebäckshamn till nästa station vid Sjöbo och där intaga middag på gästgivargården innan man tog tåget hem igen.

SJ övertog banan 1927 och 1954 lades driften ner. Det ångrar man kanske i dag. ■



1. Sällskapets styrelsemedlemmar Caesar Johnsson och Olle Fender, 1963.
2. En glad Gunnar Hylmö i sin "Vindrufs", 1968.
3. Harald de la Motte, legendarisk hamnkapten, här tillsammans med Petter Gustafsson och Maud Sjöberg.
4. Hamnen, 1963. Troligen var det invid pråmen till vänster som "Smile" fick sin första tilläggningsplats. I förgrunden Fenders fiskebåt och Caesars och Gunnar Hylmö's Folkbåtar.

SSP – de första åren

Den väl bibehållna protokollboken för sällskapets första år, 1961–1969, inleds med orden "Barsebäcks båtägare ha de senast åren allt oftare diskuterat möjligheten att bilda ett lokalt segelsällskap."

Det var i den andan som de tolv kaffegästerna samlats i Caesar Johnssons sommarvilla i Barsebäckshamn 1961. Caesar hälsade dem välkomna och framhöll bl a

det meningslösa i att betala en ofta hög årsavgift till segelsällskap som man egentligen saknade kontakt med.

På den tiden var man skyldig att re-

gistrera sin båt i ett känt segelsällskap, bland annat för att kunna segla ut och in utan ständig tullkontroll – segelsällskapet garanterade laglydigheten. Caesar påpekade vad man kunde vinna i ökad trivsel i hemmahamnen om dessa avgifter till olika segelsällskap i stället kom ett lokalt segelsällskap till godo. Detta sällskap kunde då stå för den nödvändiga registreringen och utfärda certifikat för båten.

SSP:s första styrelse

Träffen blev alltså konstruktiv. Fem personer valdes till den första styrelsen i det nya sällskapet: det var tågfärjebefälhavaren Caesar Johnson (ordförande), arméingenjören Olle Fender (vice ordförande), folkskolläraren Gunnar Hylmö (sekreterare), kustuppsyningsman Harald de la Motte (kassör och hamnkapten) och doktor Karl-Eric Borgström (klubbmästare).

Vad skulle sällskapet heta?

Man tvekade mellan Barsebäcks segelsällskap och Segelsällskapet Pinhättan. Då Pinhättans fyr, dels är en dominerande silhuett i farvattnet utanför Barsebäck, dels är en av

de större angoringsfyrarna i Sundet, ville en majoritet ha med detta ord i namnet. Det blev därför Segelsällskapet Pinhättan (SSP), Barsebäck.

Årsavgiften fastställdes. Den blev 10 kr för seniorer, 5 kr för junior och familjemedlem samt båtagift 1 kr per meter längd överallt.

Standertens utseende fastställdes: Fyren Pinhättan i rött på vit botten med en svart horisont och ett par stiliserade vågor.

En parentes: Nästa vår, det var 1962, kom familjen Westling till hamnen med en ny båt, Smile, det var ett exemplar av den första svenska seriebyggda segelbåten i glasfiberarmerad plast 28 fot lång. Det var nog den första i Skåne. Vi fick plats längst in i hörnet i södra hamnbassängen vid mellanpirens fot.

Vår granne var en jättepråm med stor lyftkran som pekade snett upp mot himmelen – den kallades Hitler. Efter någon dag uppvaktades vi högtidligen av Caesar och Harald de la Motte. Var vi möjligen intresserade av att vara med i ett nytt segelsällskap? Jovisst, kom ombord svarade vi. Kan man gå på däck? frågade den skeptiske Caesar. Många hamnströgare var intresserade av det nya fabrikkatet men kommen-





Certifikat för havskryssaren
Smile, 1962.

tarerna skiftade. En myndig professor sade att båten visserligen var snygg – men den var så förbannat lik en vit tvålköpp. I dag är situationen annorlunda: några få träbåtar lyser som exklusiva juveler bland mängder av plastskrov.

Spannmålsmagasin blev klubbhus

Nu äntligen till klubbhuset! Redan tidigt engagerade sig styrelsen i att skaffa ett klubbhus. Caesar Johnsson hade givetvis fått ögonen på den gamla magasinsbyggnaden med sitt karakteristiska torn, på mellanpiren i hamnen. I juni 1962 kontaktades ägaren av den delvis förfallna byggnaden, köpmannen Hansson i Löddeköpinge. Sällskapet ville hyra en del av huset vilket Hansson accepterade, sedan ritningar presenterats och Sjöfartsstyrelsen gett sitt godkännande. Klubblokalen diskuterades så på det första årsmötet 1962: alla de närvarande verkade mycket entusiastiska för denna sak. Greve Ian Hamilton kom med det storartade erbjudandet att leverera timmer till ombyggnaden och direktör Ellhammar ville skänka lämpligt antal hammare och spik. Senare åtog

sig dr K-E Borgström att svara för material till el-installationerna efter mätartavlan.

Givmildhet bakom renoveringen

Hyreskontraktet signerades i februari 1963 och ritningarna för omändringsarbetena godkändes. Gunnar Persson anlätades för arbetet. Ansökningar om pengar skickades till en lång rad myndigheter och stiftelser, men det var trögrarbetat. För att komma i gång förband sig några medlemmar att under behövlig tidsperiod omgående och räntefritt ställa 500 kr var till Sällskapets förfogande. Det var Caesar Johnsson, Georg Lind, Karl-Erik Borgström, Anders Brattström och Sigfrid Jargård. Tandläkare Anders Brattström kommer ihåg när Caesar ringde upp honom och ville ha löfte om pengar. Anders stod ”mitt i en rotfyllning” på sin mottagning, när han lovade att bidra.

Denna givmildhet var karakteristisk för sällskapets tidiga medlemmar. Årsmötet 1963 kunde till allmän glädje hållas i det nyhyrda klubbhuset. Sekreteraren Gunnar Hylmö formulerar protokollet: ”§ 17. – Klubbmästaren, överläkare

Borgström, trädde nu snabbt i funktion och lät servera två lådor landgångar och två backar pilsner. Inte minst juniorerna visade ett starkt intresse för denna del av mötet. Spritdrycker tillhandahölls inte men en grupp läkare komponerade en stärkande medicin för klubbmedlemmar med vacklande hälsa”.

Klubbhuset köps för 6000 kr

Men det bästa vore naturligtvis att äga klubbhuset. För köpet fordrades ganska mycket pengar. De växte inte på träd. Av alla bidragsansökningar gav dock en ett rejält napp. Det var 1964 som SSP fick 7 000 kr från Arvsfonden. Nu kontaktades ägaren av magasinet och erbjöds 5 000 kr i köpeskilling.

Gert Hansson, ägaren, meddelade snart att huset var till salu, men för 6 000 kr. Kungl. Sjöfartsstyrelsen tillät övertagandet och köpekontraktet signerades den 22 juni 1964. Bl a beslöt man att låta ”tornet” vara kvar. Huset försäkrades, med inventarier. Sedan dess har det av och till förbättrats och utökats, bl a med norra balkongen 1966. Många har haft händerna med i arbe-

tet, särskilt målningen engagerade många frivilliga krafter, både gamla och unga.

Vid årsmötet 1966 – SSP:s 5-årsjubileum – redogjorde Caesar Johnsson för de gångna årens arbete med klubbhus, hamnbryggor, och installationen av elektricitet och vatten. Med sitt märgfyllda bildspråk skildrade Gunnar Hylmö i protokollet, ”hur han med cirklande handrörelser och uppåtvända handflator sökt utverka ekonomiskt bistånd för klubben hos olika penningstarka institutioner, vilka i regel gjort samma handrörelser men med nedåtvända handflator”.

Seglarskolan föds

Men det blev minsann segling också, redan från första början. Vid årsmötet 1963 redogjorde man sålunda för juniorverksamheten och den alltmer ökande kappseglingsaktiviteten. Seglings- och juniorledare var Anders Brattström. Juniorernas seglingsintresse stimulerades på många sätt. En särskild juniorstyrelse tillkom. Den privata seglarskolan gick efterhand över i sällskapets regi. Det var med viss tvekan som SSP åtog sig att 1966 arrangera svenska mästerskapet i folkbåt. 44 båtar anmälda, bara att plocka in dem i hamnen var ett stort ansvar.



Gustaf Stenfors, erfaren kappseglare, var en viktig tillgång vid dessa stora evenemang.

Optimistjollarna gjorde entré

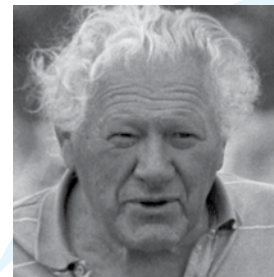
Seglarskolan började ungefär samtidigt med SSP. Nils-Gunnar Henriksson och Sonja Lindgren var initiativtagarna; ändamålet var inte bara segling utan också samsättning av det ökande antalet ungdomar som bodde i hamnen på somrarna. Särskilt engagerad var också Anders Brattström.

Båttyperna var från början trissjollar och ett par GKSS-ekor. Så småningom ersattes de av optimistjollar och Avanti. En kappseglingsslaggrupp för de litet äldre ungdomarna blev snabbt populär. Efter ett antal år befanns det lämpligt att SSP övertog det organisatoriska ansvaret för seglarskolan. ■

SSP:s andre ordförande Gustaf Stenfors med hustru Suvi vid tiden för SM i folkbåt. Gustafs rutiga tröja i gult och svart blev legendarisk.

Några portalfigurer i SSP

Caesar Johnsson (1905–2000) folkbåts-seglare, initiativtagare, den förste ordföranden.



Caesar var en märklig man. Han föreföll oförstörbar långt in i 90-åren.

Hans föräldrar bodde i Limhamn när han föddes. Pappa Carl Johnsson var skutskeppare och hade där en 90-tonskonare som hette Ester. Hon fraktade cement.

Caesars mor blev sjuk och den lille gossen skickades per båt från Limhamn till Barsebäckshamn där han blev omhändertagen av sina morföräldrar. Det blåste kuling under seglatsen och Caesar var således van vid hårda vindar nästan från födseln. Föräldrarna flyttade snart till Barsebäckshamn.

Sedan flyttade de in på Skepparvägen 20; ett hus som Caesar behöll som sommarbostad genom alla år. Vi minns att det var

just i det huset som tankarna på segelsällskapet Pinhättan diskuterades 1961, vid pass 50 år senare!

Pappa Carl Johnsson köpte sig sedan större båt, först var det en galeas på 100 ton men sedan blev kronan på verket tremastaren Fulton (bild nedan), det största fartyget på Barsebäckshamns redd. Hon var på 180 ton och byggd i Marstal 1915. Med henne seglade Caesar ett helt år. Sedan gick hon som fraktskuta med olika ägare.

Hans föräldrar bodde i Assens. Besättningen är ungdomar på villovägar, s k värstingar.

Caesars farfar hette Jon Johnsson och bodde på Koggavägen 2, i hörnet mot Pinhättavägen.

Jon Johnsson var fiskare och hade en liten snipa. Huset var då ganska oansenligt. Från allrummet kunde man se rakt ut på sjön, över en brant slänt; där fanns ingen bebyggelse. Sjöfartsverkets varvsbyggnader kom till först på slutet av 1920-talet; bas för detta var Georg Larsson, pappa till Göte Larsson som sålde sitt hus



till Anders och Madeleine Ljungberg. Det är huset alldeles innanför Koggavägen 2. Smedjan byggdes 1929 och därifrån levererades produkter över hela Sverige.

Caesar Johnsson hade ingen högre utbildning men blev ändå en första klassens sjöman. Han hade sjökaptensbrev från 1932. I flottan ville man beförtra honom till kommandörkapten trots att han inte hade studentexamen, men det rann ut i sanden. I sitt civila yrke var hans formella titel inte kapten utan befälhavare, och i sin krafts dagar var han sådan på tågfarjan Trelleborg-Sassnitz, alltifrån gamla Trelleborg till den senaste, Drottning Viktoria.

Efter sin morfar kallade han sina folkbåtar för Petter och med Petter II var han känd och fruktad som en hårdför motståndare inte bara bland svenska utan även danska och nordtyska seglare. Han älskade att blåsa iväg ner till den årliga regattan Kieler Woche i kuling, ju mer det blåste, ju mer krängde båten och ju säkrare gick han innanför Kulorna med ett bra frimärke

akteröver, mot Rönneberga backar.

Under andra världskriget var Caesar Johnsson chef på minsveparen Bremön. Efter en bättre lunch hade han mycket intressant att berätta om den tiden. Svenskarna lade ett minbälte österut från Öland till territorialgränsen. Bevakningsfartyg avvisade nordgående tyska båtar och varnade dem för mineringen men tyskarna struntade i detta och gick genaste vägen mot Finland. Fyra tyska fartyg gick under direkt, med man och allt. Det blev ett "jäkla liv" berättar Caesar. Svenskarna fick böja sig för tyska krav och svepa området för minor. Det var enkla stötminor som varpades in mot land för desarmering. En båt fick två min-linor i svepet och drog in dem – det blev en stor smäll när de båda minorna krockade med varandra och flera människor skadades, Bremöns dåvarande chef omkom och Caesar Johnsson blev fartygschef. Det var 1941. Senare blev Caesar Johnsson divisionschef för de åtta minsveparna på Sydkustens marindistrikt. Han fick därmed ansvar för svepningen efter kriget av hela det svenska territorialvattnet, från Utklippan till Falsterbo.

Danska motståndsmän lyckades överta och rädda Stora Bält-färjan undan tyskarna när den bogserades norrifrån ner genom Öresund på väg till Tyskland. Man gick så nära territorialgränsen man kunde och i ett obehagligt ögonblick girade man dikt babord

över på svenskt vatten och in i Helsingborgs hamn. När tyskarna märkte saken var det redan för sent. Man vågade dock inte ha färjan kvar i Helsingborg, det var risk att tyskarna skulle torpedera den genom hamnahålet. En jagare och Caesars minsvepare fick 1944 i uppdrag att ta färjan till Karlskrona i konvoj.

Det var ett ganska komplicerat företag att bogsera den stora kolossen. Navigeringen komplicerades av tjocka så att man knappt såg handen framför sig. Jagaren missade fyren vid Karlskrona och höll på att gå på grund, Caesar Johnsson varnade och fick ta befälet över konvojen. Jagarchefen, som varit mycket mallig blev efter detta spak. Det visade sig att han inte hade känt till fyren! För sina insatser under kriget fick Caesar Jonsson efter ett par år Dannebrogen och mottog den av självaste Kong Fredrik.

En god historia är denna: Amiralen Ehrensvärd skulle träffa Överbefälhavaren i Simrishamn och skulle färdas dit med båt. Caesar Jonsson fick uppdraget med sin svepare Bremön, amiralen litade inte på någon annan. De tre åt middag ombord och på bordet står 3 halvfulla buteljer brännvin av olika sorter. Amiralen frågar Caesar Jonsson "Hur har vi det med spriten?" varvid Caesar Jonsson svarade att han hoppades att den skulle räcka! Den historien gick länge i marinen.

Gunnar Hylmö (1914–2002), folkbåts-seglare, sekreterare, husförman.



tidiga stöttepelarna i segelsällskapet. Han skötte sekreterarjobbet med den äran.

Sedan man väl enats om att bilda ett eget sällskap kunde styrelsen raskt enas om en rad detaljer att föreläggas det första årsmötet i augusti 1961. Snart blev SSP en viktig del av gemenskapen på hamnen, en tillgång för både gamla och unga. Gunnar Hylmö bidrog i hög grad till detta. I protokollet från sällskapets möten använde Gunnar ibland det speciella bildrika språk som vi sett exempel på. Normalt reserverade han detta språkbruk för samtal man och man emellan.

Draghästarna i det tidiga arbetet, framför allt med klubbhuset, var Caesar Johnson och Gunnar Hylmö. De tog kontakter med allehanda organisationer, inkl. Sjöfartsverket som ägde hamnen. Många bidrag söktes. I det stora renoveringsarbete som följde köpet av klubbhuset var Gunnar

Hylmö den ledande kraften. Han basade för målningen, fixade fönster och ordnade lotteri. Och jagade pengar! Vid årsmötet 1966 – SSP:s 5-årsjubileum – redogjorde Caesar Johnsson för de gångna årens arbete med klubbhus, hamnbryggor, och installationen av elektricitet och vatten. Gunnar Hylmö skildrade penningjakten i protokollet.

Gunnar var en hängiven seglare, En av sina folkbåtar byggde han delvis själv. Sedan blev det flera olika andra båttyper – alla med namnet Vindrufs – som under långa lärarsemestrar bar hustru Marianne och honom till företrädesvis danska och nordtyska vatten. I det "civila" var Gunnar folkskollärare och som sådan trogen Lerbäcksskolan i Lund i 29 år. Hans lärargärning var uppskattad av elever och kollegor; den kännetecknades av kärlek till eleverna i förening med krav på kunskaper, uppförande och ordning.

Gunnar Hylmö härstammade från Hyllie och Malmö, därav namnet Hyl-mö. Han tillhörde utan tvekan "den gamla stammen". Det gällde inte bara plikt känsla, arbetsiver och omutlig heder utan också hans till synes omätliga kroppskrafter. När man kände det fasta handslaget var man tacksam för att det var i vänlighet.

När Caesar avgick som ordförande 1967 avböjde Gunnar Hylmö att efterträda honom – men lovade att kvarstå i styrelsen

under förutsättning att "klubbens juniorer respekterar god ordning och visar gott uppförande". Det var den gamle skollärares röst som talade.

Harald de la Motte (1898–1980), hamnchef, kassör.



Ätten de la Motte (betyder ungefär "av jord" eller "jordhög") var från början franska trädgårdsmästare som etablerade sig i Sverige vid mitten av 1700-talet. Johan de la Motte var trädgårdsmästare på Barsebäcks gods hos greve Hamilton. Han övertog 1825 en krog i Barsebäckshamn och blev den förste "Lamotten" här nere. Han byggde ut krog-huset (på hörnet mellan Skansvägen och Kroggränd). Sonen Gustaf, f 1835, lade ner krog rörelsen och blev fiskare och hamnfogde. Han friköpte tomten från fideikommisset 1914; efter hans bortgång övertogs den av sonen Sven Peter de la Motte. Dennes ende son var Harald de la Motte.

Född 1898 hade Harald börjat som tullare i Barsebäck men fortsatte i Malmö och Vikhöj för att sluta som tullstationsföreståndare i Lomma. Liksom sin farfar var

han efter pensioneringen hamnmästare i Barsebäckshamn i många år. Som sådan tillhörde han hamnbilden i många år.

Harald tillhörde också pionjärerna i SS Pinhättan och fyllde kassörens uppgift med noggrannhet. De första medlemmarna kunde glädjas åt medlemskort och certifikat med Haralds sirliga handstil.

Ehuru icke kappseglandes ägde han en vacker segelbåt, Margareta, byggd år 1909 på Barsebäcks varv, ursprungligen för greve Hamilton. Harald de la Motte dog 1980. Hans dotter med familj bor ännu i det gamla huset; de är ättlingar till Sven Gudmundsson, en av de allra första personer som var mantalsskrivna i fiskeläget. Det var 1660. ■

Referenser:

Barsebäcks fiskeläge av L G Sjöstedt (Framtidens bokförlag, Malmö 1951).
Barsebäck En bygd i förvandling av Margareta Sjöstedt (Skånes genealogiska förbund 1996).
Harald de la Motte: Kåseri i SS Pinhättan 1968.



Klubbhusinredning anno dazumal. Rorsmansträff vid SM i Nordisk folkbåt, 1966. Caesar Johnsson t v i förgrunden.

Kapitel 2

Klubben växer

Text: Kristina Stenfors Tornqvist

Bilder: Anders Brattström och Lennart Bengtsson

Under klubbens tidiga år fanns en särskild juniorstyrelse och SSP, seglarskolan och klubbhuset blev i sanning navet i sommarlivet för oss 1960-talets ungdomar.

Klubbhuset användes liksom idag under seglarskolan men även för social samvaro utanför densamma. Till en början var bara det södra rummet i ovanvåningen i användbart. Det var möblerat med överblivet möblemang från en av SJ:s avlagda färjor och naturligtvis införskaffat via Caesar.

I sydvästra hörnet stod en jättelik schaggsoffa, säkerligen hemvist för allsköns kvalster men skön att sitta i. Resten av sittgruppen bestod av bord och bekväma stolar och det var hit vi gärna drog när vädret var dåligt. I den hörnan har otaliga partier whist spelats. När den som skulle stänga

för kvällen kom kl 21 fick vi antingen bryta eller av hyggliga vuxna beviljas dispens någon halvtimme mot att vi släckte och låste. Att vi skulle slarva med ett sådant förtroende var helt otänkbart. Klubbhuset var en tillgång och skulle vårdas.

Resten av möblemanget i lokalen bestod av bord, många av dem runda, och plastöverdragna karmstolar i mörkrött och grönt.

Möblemanget lämpade sig väl för dukning till fest och sådana förekom allt som oftast. Då dukades borden med vita (pappers)dukar, ljus, blommor och servetter. Blommorna var nejlikor skänkta av trädgårdsmästare Sven Hörman. Blommor med kort stjälk lades som dekoration i fönstersmygarna, blommor av bättre kvalitet fick stå på borden.

För förplägnaden svarade oftast Sonja Broman-Lindgren och för serveringen vid borden segelsällskapets tonårsflickor. Våra föräldrar klädde sig sommarfina och det var riktiga kalas med sittande bord, servering och dans i bottenvåningen efter maten. Då var det fritt fram även för oss ungdomar att ta en svängom och vid det laget anslöt yngre kavaljerer. Klubbhuset användes även för fester i Intresseföreningens regi, t.ex. den årliga kräftskivan.

Klubbhuset var ju från början ett spannmålsmagasin och under SSP:s första decennium kom fortfarande skutor till hamnen för att lasta raps. För djärva ungdomar var det ett populärt nöje att från



5. Klubbhuset dukat till fest, 1966. Britt Brattström gör en sista kontroll och serveringsflickorna står redo. 6. Seglarfest vid SM i Nordisk Folkbåt, 1966. Caesar vid kortändan på honnörsbordet. Till höger om honom Kerstin Wingstrand och till vänster sticker Monica Cronqvist fram huvudet.





Nils-Gunnar Henriksson, en av seglarskolans initiativtagare.
Bilden tagen under seglarskolans andra dagsverke, 1995.

höjd hoppa ner i rapsen. Allt som oftast fastnade rapskorn i näsor eller hörselgångar och svällde sedan under efterföljande bad och gav oklara smärttillstånd som kom att kräva lasaretsbesök och insatser från läkarkåren för att avlägsna de svällande kornen. Bilder med skutorna förtöjda vid nocken på mellanpiren finns bevarade i Britt-Marie Nilssons utmärkta teckningar varav en ju sedermera blivit "logotype" för Barsebäcks hamnalag.

Förutom det inredda rummet i övervåningen fanns i huset mycket outnyttjat utrymme och 1965 beslöt man inreda en juniorlokal. För att få pengar till nödvändigt material anordnades ett "Operation dagsverke" då klubbens ungdomar åtog sig alla möjliga arbeten som byns vuxna ville få utförda. Undertecknad packade t ex varor i kassan på dåvarande Ica Tuna på Dag Hammarskjölds väg 1 men mestadels utfördes arbeten i byn. Lönen gick sedan oavkortat till juniorlokalsfonden. När sedan målarfärg o dyl var inköpt fick vi juniorer själva hjälpa till med arbetet och många kan ännu idag peka ut vilken stolpe eller vilken vägg som fått sin första strykning av vederbörande.

Klubbhuset har ju sedan genomgått otaliga renoveringar. Bland annat har köket och trappan till övervåningen flyttats flera gånger, panel har bytts ut och målats om. Interiören har målats och många försök gjordes för att få bukt med ett envist läckage i tornrummets sydvästra hörn. Sommaren 1995 ordnades åter ett operation dagsverke för att få bidrag till nya möbler i huset. Tavlan i övervåningen minner om seglarskoleelevernas insats liksom om generös sponsring från många av klubbens seniorer. Möblerna håller ännu trots ett hårt slitage. Huset fick 2007, under Fredrik Bengtssons (nu Gyllander) en rejäl ansiktslyftning. Projektet initierades av Björn Kelvgård och klubbens dåvarande kassör Hans Tornqvist som ordnade sponsring, finansiering och dessutom god och välvillig bygghjälp från Er-Ho bygg via klubbmedlemmarna Mikael och Peter Hofmann. Övervåningen gjordes mera öppen, köket flyttades och blev helrenoverat liksom toaletterna. Den viktigaste biten var dock renoveringen av det stora rummet i bottenvåningen som fick nya fönster och ny dörr ut till hamnplanens västsida, ordentligt, nytt golv och sist men inte minst isolering för vinterbruk. Detta har inneburit helt nya



GKSS-ekor vid seglarskoleavslutningen, 1965.

möjligheter att använda huset vintertid bl a möjligheter till den uppskattade kursverksamheten, vinteraktiviteter för våra kappseglande ungdomar mm.

Seglarskolan

Liksom SSP startades seglarskolan 1961. Initiativtagare var två barndomsvänner från Sundsvall, öronläkaren Nils-Gunnar Henriksson och ögonläkaren Sonja Broman-Lindgren. Båda hade blivit sommarboende i hamnen och båda hade barn i ålder för att lära sig segla. Ändamålet var förvisso inte



bara segling utan också sysselsättning för det ökande antalet ungdomar som bodde i hamnen på somrarna. Förutom initiativtagarna var även Anders Brattström särskilt engagerad i verksamheten.

Den första kullen bestod av åtta elever i en förmiddagsgrupp men snart blev elevantalet större och seglingserfarenheten mer varierande varför verksamheten kom att fördelas på förmiddags- och eftermiddagsgrupp.

Till att börja med bestod seglarskolans båtar av familjen Henrikssons Blekingeeka och ett antal GKSS-ekor. Efter något år kom de första trissjollarna, en två- eller

tremansjolle i plast med såväl storsegel som foc, inte helt olik dagens ”tvåkrona”. Trissjollarna blev efterhand flera och kom att ersätta de trögare ekorna. Sensationen var stor när Stefan Lindgren och Claes-Henrik Hansson sommaren 1965 fick varsin Avanti, en båt så stor att den kunde användas även på seglarskolans långseglingar.

Optimistjollar användes inte till en början i seglarskolan och i hamnen fanns bara ett fåtal optimistjollar. När de efter hand blev flera användes de huvudsakligen som nybörjarbåtar.

Det användes alltså många flermansbåtar i seglarskolan och besättningarna varierade från dag till dag. På så sätt blev seglingen också en social samvaro på ett annat sätt än i dagens optimister. Att sticka ut en eftermiddag några stycken i en trissjolle för att bara segla eller med Tjufvakroken eller Sjöbobadet som mål göra en utflykt för att bada och ”fika” med saft och bullar föll sig naturligt för segling var ju en gruppsysselsättning.

Efterhand har ju optimistseglingen och tävlingsseglandet tagit en allt större plats.



7. En inte helt lättmanövrerad båt. Familjen Henrikssons Blekingeeka, 1965.
8. Trissjollar med revade segel, sannolikt under kappsegling.
9. Föräldraåskådare på mellanpiren.

Mamma-seglarskolan

Vid tiden för SSP:s bildande var många mödrar hemmafruar. De hemmavarande mammor som hade barn i seglarskolan brukade vid fint väder ta en kaffetermos med sig och tillbringa några förmiddagstimmar med solbad och prat på södra eller norra piren. Var vädret sämre huttrade man på mellanpiren. Hur det nu var så föddes idén att även ordna en seglarkurs för mammorna som entusiastiskt anmälde sig. Elevernas förkunskaper varierade. Några var helt okunniga, andra hade mer (t ex Britt Westling) eller mindre sjövana.

Under en av de första lektionerna, i frisk vind, bar det sig inte bättre än att två mammor, Suvi Stenfors och Kerstin Edman kappsejsade i sin Trissjolle. Men eftersom de hade studerat sina barns kappsejsningsövningar på förmiddagen simmade de rådigt runt jollen, ställde sig på centerbordet, fick båten på rätt köl och seglade in tillnocken på södra piren. Där mottogs de av professor Erik Palm som chevalereskt sträckte fram handen och introducerade sig eftersom han inte kände damerna tidigare. Händelsen och damernas rådgighet gjorde ett djupt intryck på de ungdomar som



10. Sonja Broman-Lindgren (i mitten, bakre raden) med sin stab av servitriser under SM i Folkbåt, 1966.

11. Att hårbärgera alla båtarna vid Folkbåts-SM gick trots allt.

12. Start vid SM i Nordisk Folkbåt, 1966.

samlats på mellanpiren för att beskåda sina mammors övningar. Även senare har vuxenseglarkurser förekommit men ingen så populär och händelserik som den då våra mammor placerades i jollar och släpptes ut på vattnet.

SM i folkbåt 1966

Trots att SSP var en ung och förhållandevis liten klubb fick vi efter bara fem års verksamhet förtroendet att anordna SM i Nordisk folkbåt. I hamnen fanns vid denna tid två Nordiska folkbåtar, Cesar Johnssons Petter II och Gunnar Hylmös Vindrufs. Cesar var en ivrig kappseglare och låg sannolikt bakom beslutet.

Nu mobiliserades alla krafter. Sonja Broman-Lindgren tog hand om markenteriet. Frukost och middag skulle serveras till seglarna och seglarfest skulle arrangeras mm. Kök ordnades i bottenvåningens norra del med serveringsdisk ut mot rummet där bord och bänkar/stolar ställdes upp. Seglarmiddagen skulle naturligtvis ätas i övervåningens mera gentila lokaler. Till handräckning och servering engagerades ett antal tonårsflickor som iförda blå kjol, vitt

förkläde med två blå ränder nedtill (sydda av Sonja och ev några till) vit blus/jumper med SSP-märke på bröstet skulle fullgöra sina uppgifter. Klockan 08.00 började dagens arbete och fortsatte till sen kväll med paus mitt på dagen.

Snaps ingick inte i middagarna utan fick köpas separat. Torsten Bråberg skötte försäljningen och började redan tidigt på eftermiddagarna att hålla upp Skåne, Renat och Svartvinbärsbrännvin i 5 cl plastglas med lock.

Seglingskommitténs ordförande var en tvättakta kommandörkapten och från SSP deltog bl a Anders Wingstrand och Gustaf

Stenfors, den senare med gedigen kappseglingserfarenhet från Mälaren och Sandhamnregattor.

Vädret var vackert och vinden varierande i styrka. Arrangemanget lockade totalt 44 deltagande båtar och svensk mästare blev Sten Bertze från Uppsala Segelsällskap som trots mera vana vid oregelbundna vindkast kring Ekolns uddar lyckades bemästra Öresunds strömmar och emellanåt svaga bris.

Ingen som var med om dessa intensiva dagar glömmer det. Vår ordförandefru Ulla Brattström berättade nyligen nostalgiskt hur hon tjänade pengar genom att städa folkbåtar, 5 kr per städad båt. Samman-

fattningsvis blev det ett lyckat mästerskap ordnat av vår lilla klubb.

Hamnens tillväxt

Vid tiden för SSP:s bildande ägdes själva hamnen av Sjöfartsverket. I mellanpirens sydöstra hörn låg en pråm med kran gemenligen kallad "Hitler", i smedjan arbetade bl a smeden Erik Hansson och hela det område som nu används för jolleuppställning mm användes av den verksamheten.

Vid mellanpirens norra del fanns inga bryggor utan området var vassbeväxt. För seglarskolans verksamhet tillkom först en liten brygga utanför vassen och senare en



träslip för sjösättning av optimistjollar. De större jollarna t ex trissjollar togs i början inte upp på land mellan seglatserna.

Bryggan kunde användas för tilläggning av jollar för besättningsbyte etc men också som pedagogiskt hjälpmedel. Här satt nämligen med förkärlek seglarskoleläraren Hans Borgström, med benen i kors på skräddarvis och hojtade i en megafon åt optimistseglande damer (företrädesvis) att de skulle skota bättre.

I hamnens södra del fanns de inre bryggorna för mindre båtar. Längs södra piren fanns innerst fiskebåtar, t ex bröderna Wickmans Una, längre ut låg, liksom idag, Westlings Smile (fast annan båt), efter kröken kom Bergström ketch ”Sydvalt”, Borgströms koster ”Kickan” och Palms Matilda. De två nordiska folkbåtarna Petter II (Caesar Johnsson) och Vindrufs (Gunnar Hylmö) låg förtöjda vid mellanpiren på klubbhusets östra sida.

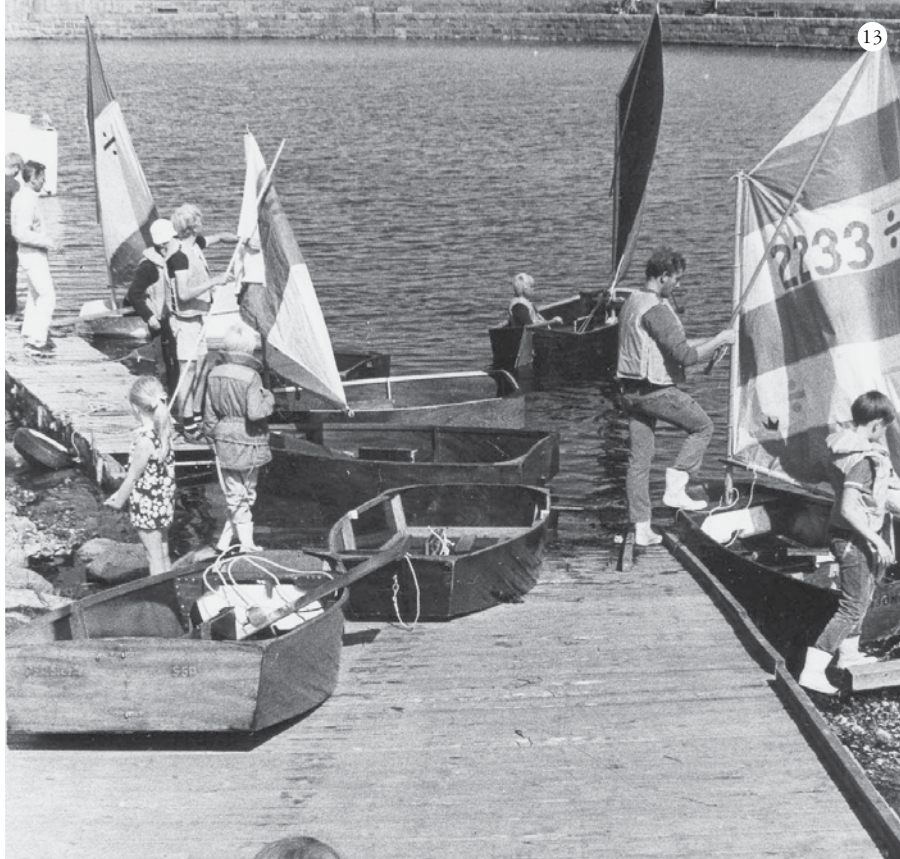
År 1970 överfördes driften av hamnen till dåvarande Löddeköpinge kommun. Samtidigt kom allt fler plastsegelbåtar med övernattningsmöjligheter ut på marknaden. Till hamnen kom Maxi 77:or, Vegor, en Sheriff mm och med dem ett behov av fler större båtplatser. Hamnen byggdes ut

med ”Bengtssons brygga”, namngiven efter Bengt Bengtsson som med sin LA-kryssare Miranda hade yttersta platsen, med bryggor på mellanpirens norra sida och med ett antal platser med förtöjning mot kaj längst ut på södra piren. I stort sett tillkom under denna tid samma platsantal för större båtar som fanns fram till ombyggnaden våren 2010.

Skåne-8:an

Det ökade antalet båtar i hamnen medförde att seglingslivet frodades för både stora och små båtar. Jolleverksamheten fortsatte oförtrutet och för de större båtarna ordnades kappseglingar, klubbmästerskap, nattseglingar, eskaderseglingar mm. Klubbens veckokappseglingar samlade massor av båtar från jollar och uppåt i storlek.

En kappsegling i det större formatet som ordnades av SSP var den s k Skåne-8:an, en öppen kappsegling med bana i form av en åtta kring fasta märken i Öresund. Skåne-8 kom så småningom att ingå i den s k Sundscupen bestående av ett antal större kappseglingar av vilka man skulle segla så många som möjligt för att samla poäng.



13. Träslipern på mellanpirens norra sida. Bilden från seglarskolan, 1970.

14. Bengt Bengtsson, skeppare på Miranda och den som givit namn åt ”Bengtssons brygga” på mellanpirens södra sida.

15. Optimistkappsegling. Gustaf Stenfors i klubbens första följbåt, Harald (efter Harald de

la Motte). Klubbens nästa följbåt (1992) fick heta Caesar och de därpå kommande Hylmö (Gunnar H) och Nils-Gunnar (Henriksson). De tre sistnämnda är klubbens följbåtar idag.

16. E-jollen blev då liksom idag nästa båt då man vuxit ur optimisten.

Skåne-8 som seglades från mitten av 1970-talet hade sitt ursprung i en s k Seglarweekend och kom att sätta sin prägel på verksamheten under 1970- och 1980-talet.

Seglingen var från början en ganska familjebetonad kappsegling med många deltagare i olika klasser och med ett flertal olika starter. Tidtagningen vid målgång var viktig och sedan vidtog ett väldigt räknande med tider och handikapptal. De snabba resultatlistor man idag kan få ut med datorernas hjälp var vid denna tid inte ens en framtidsvision.

Efter hand kunde man notera att de vinnande båtarna var alltmer designade för enbart kappsegling, seglen likaså och sakta sjönk deltagarantalet från toppnoteringen runt 150 båtar och 1991 seglades den sista Skåne-8.

Ett annat årligt arrangemang under några av 1970-talets år var anti-kärnkraftsdemonstrationerna då mängder av kärnkraftsmotståndare, både danska och svenska, tågade mor Barsebäck skanderandes ”Va ska väck, Barsebäck”. De flesta kom landvägen men något år kom också så många sjövägen att hamnen fick stängas.

I slutet av 1980-talet och under 1990-talet kunde en nedgång i aktiviteterna på kölbåtssidan noteras. Å andra sidan frodades jolleseglandet och seglarskolan tack vare många engagerade föräldrar av vilka några nu när barnen är vuxna ägnar mycket tid åt kölbåtssegling.





Snygga seglarlärare 1970. Fr v Jan Brattström, Stefan Lindgren, Kristian Borglin och Sten Sjöborg.

SSP köper hamnen

Efter tjugo år började Kävlinge kommuns intresse för att driva hamnen avta och rykten om att hamnen skulle säljas började florera. Inom SSP:s styrelse började man diskutera att föreslå båtplatsinnehavarna att bilda en ekonomisk förening och driva hamnen i egen regi. Styrelsen men framför allt Christer Jönsson som då var SSP:s ordförande lade ner ett mycket stort arbete på att ta reda på varje detalj i hur man bildar en ekonomisk förening, i farorna med att driva en hamn och hur man undviker ekonomiska bakslag.

I mars 1993 samlades SSP:s medlemmar i Barsebäcks bygdegård för att diskutera frågan. Diskussionens vågor gick höga, någon medlem lämnade i vredesmod mötet och stämningen blev alltmer avaktande. Då steg Caesar upp och sade kort och gott "Det säger jag er bara, köp hamnen!". Sällskapetets nestor hade sagt sitt, medlemmarna lyssnade och mötet slutade med beslut om att inleda förhandling med Kävlinge kommun om övertagande.

Christer beslöt att helt ägna sina krafter åt denna fråga, Tina Tornqvist som var vice ordförande blev befördrad till ordförande och det var hon som för SSP:s räkning fick

det stora nöjet att inköpa fastigheten Barsebäcks fiskläge 1:38 dvs. hamnen och efter hand sälja den vidare till andelsägarna i den nybildade Barsebäckshamn ekonomisk förening.

Den förste hamnmästaren blev Hans Grönquist som med omsorg tog sig an arbetet. Pirar och byggnader inventerades och reparerades vid behov, elskåp sågs över, jolleverksamheten fick sitt och intet lämnades åt slumpen. Var något trasigt behövde man bara andas om det till Hans så blev det

åtgärdat. Överhuvudtaget lades grunden till den hamn vi har idag under denna tid. När Hans efter tio år avgick så har vi senare kunnat konstatera att hamnmästare av den kalibern inte görs längre.

Den 30 maj 1995 fyllde Caesar 90 år och ett par veckor senare kunde vi kombinera vår 90-årsuppvaktning med nyinvigning av klubbhuset som genomgått en smärre renovering med uppfräschning av köket, nya möbler och gardiner i övervåningen bl a. Det blev en hejdundrande fest och



Mannen som nästan alltid vann sin klass, både på klubbkappseglingar och Skåne-8:or, Anders Brattström i sin Avanti, Pernilla II.



Skåne-8, 1991.

Caesar och hans Eva gladdes med den generation som format SSP under de första årtiondena, med oss som försökte föra traditionen vidare och med de förhoppningsfulla ungdomarna i seglarskolan och jolleåldern. Gemenskapen var åldersöverskridande och det kändes som om SSP stod väl rustat inför det nya millenniet. ■

SSP:s ordförandelängd

1961–1966 Caesar Johnsson
1966–1969 Gustaf F. Stenfors

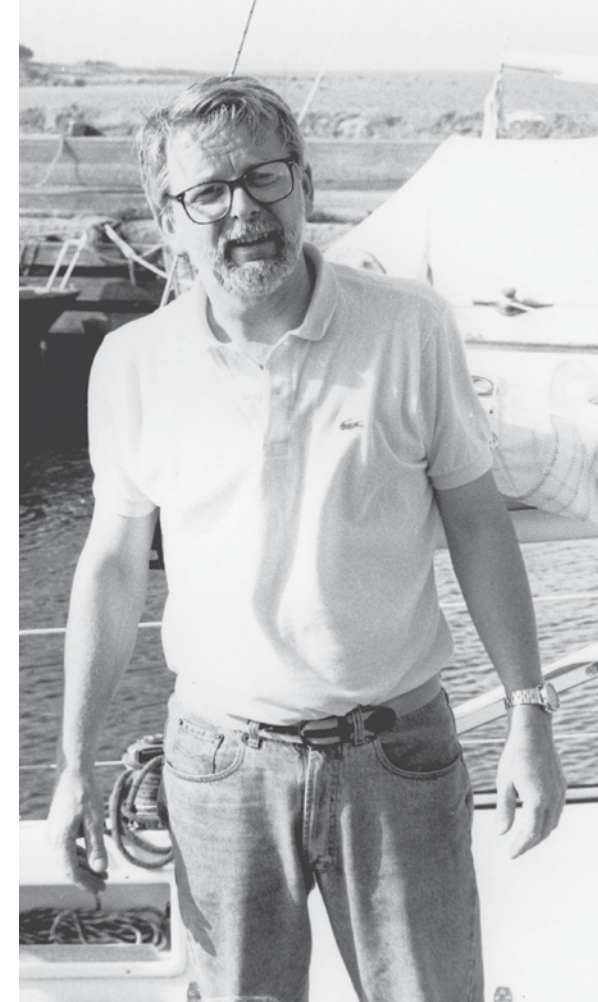
1969–1970 Håkan Westling
1970–1974 Anders Brattström
1974– Paul Ekwall
1976– Bengt Bengtsson
1977–1979 Gustaf Stenfors
1979–1981 Carsten Pålbro
1981–1984 Anders Brattström
1984–1987 Måd Halling
1987–1989 Bertil Skarin
1989–1993 Christer Jönsson
1993–1995 Tina Stenfors Tornqvist
1995–1999 Jan Bråberg

1999–2003 Lennart Stjärnfäldt
2003–2004 Christer Jönsson
2004–2008 Fredrik Gyllander
(f d Bengtsson)
2008– Jan Brattström

*Årtalen är delvis hämtade ur minnet
och smärre fel kan förekomma.*



Caesar Johnsson pokalen tilldelas klubbens mest framgångsrika kappseglare. Här får Björn Kelvgård priset 1993 av ordförande Christer Jönsson. I bakgrunden Jan Bråberg.



Christer Jönsson, tidigare SSP-ordförande och förste ordförande i Barsebäckshamn ekonomisk förening.



17



18



19



20

Kapitel 3

Med fulla segel in i 2000-talet

Text och bilder: Bengt Arvidson

Segellsällskapet Pinhättan har aldrig varit en tävlingsinriktad klubb. Här ska alla trivas. Bryggseglare som kappseglare. Det har varit den outtalade målsättningen under de 50 första åren.

Seglarskolan, vuxenseglarskolan, kursverksamheten och pubarna i klubbhuset; allt bidrar till att alla ska kunna känna sig hemma.

– Vi är en breddklubb. Vi har aldrig, som KSSS, GKSS och MSS, haft någon uttalad målsättning att utbilda elitseglare. Det säger Jan Brattström, ordförande i SSP, som själv gick i seglarskolan som åttaåring 1962.

Enligt honom har SSP:s breddsatsning varit genuin och långsiktig. Då kommer sådana toppar som till exempel syskonen Bengtsson och Salminen som gräddde på moset, menar han.

Världens bästa seglarskola

Seglarskolan har varit, är och kommer förmodligen alltid att vara, basen i SSP:s verksamhet. "Världens bästa seglarskola" som den kallas, lockade de första åren på sextioalet ett tiotal ungdomar som utbildades av två-tre lärare i en blekingeeka, en A-jolle och några GKSS-ekor.

Idag har seglarskolan ett 70-tal elever och ett 15-tal lärare.

– Vår seglarskola går inte bara ut på att lära barn att förflytta sin båt från A till B så snabbt som möjligt. Vi lär också ut hur



21

man umgås på vattnet. Lek och sjöman-skap går hand i hand i nånting som ligger mittemellan sjöscouterna och en tävlingsinriktad träningsverksamhet.

Seglarskolan är också lång: fyra veckor. I mitten av 2000-talet kritiserades detta och året efter kortades tiden ner till tre veckor. Men redan året därpå återgick seglarskolan till fyra veckor.

Det är inte bara barn och ungdomar som lär sig segla i SSP:s regi. I flera decennier har seglarlärarna ordnat en veckas vuxenseglarskola efter den ordinarie seglarskolan. Vi är många som lärt oss segla i mogen

17. Eftersnack på jolleslipen efter en träning hösten 2006: Anna Seuranen, Ebba Palenius och Petter Arvidson.

18. Isabelle Lööv – en av nästan 70 elever i "Världens bästa seglarskola", 2010. Foto: Petter Arvidson.

19. Seglarskoleavslutningen 2007. Inuti klubbhuset finns Ella och Siri Nygren. Anita Kelvgård beundrar.

20. Lycka är segla ut en solig kväll och bara njuta. Petter Arvidson i sin e-jolle i maj 2008.

21. Jan Brattström, SSP:s ordförande sedan 2008.

ålder i en Avanti eller 2-krona utanför Barsebäck. 2010 lockade vuxenseglarskolan 17 deltagare.

Klubbhuset i ny fräsch kostym

Även kölbåtsverksamheten är livaktig med tisdagsseglingarna och klubbmästerskap, precis som jollarnas onsdagsseglingar

med KM och Stjärnfäldt cup. En gammal tradition som lever än är också den årliga eskaderseglingen till en dansk hamn.

Renoveringen av klubbhuset 2007 gjorde att det plötsligt blev möjligt med aktiviteter året runt.

En växande kursverksamhet har under mörka vinterkvällar lockat medlemmar som vill ta förarbevis, kusteckparexamen eller bara lära sig mer om VHF-radion eller

inombordsmotorn.

En utökad klubbhuskommitté har också satt fart på uthyrningen av klubbhuset, som många hävdar är Sundets vackraste!

Nya generationer tar vid

Hur ser då framtiden ut för denna pigga 50-åring? Jan Brattström konstaterar att de nya generationerna för traditionerna vidare:

22. Älskade och respekterade: seglarskolans lärare. Här årgång 2008, fr v Ebba Palenius, Matilda Salminen, Andrea Krantz, Anton Almgren, Hanne Lundin, Karl Lindqvist, Hampus Ljungberg, Rickard Svensson, Malin Cronqvist, Anders Lindqvist, Johan Brattström och Johanna Nordmark.

23. Seglarskolans avslutning 2004. På bilden syns bl a lärarna Max Salminen och Eric Brattström samt eleverna Ebba Cronqvist, Pontus Löfgren och Petter Arvidson.

24. Klubbhuskommitténs Madeleine Ljungberg och Barbro Jonasson storstädar toaletterna inför säsongen 2010. Foto: Christina Arvidson.





25. Fyra generationer SSP:are på samma bild år 2000: Karl-Erik Borgström var med och grundade SSP, sonen Hans har varit seglarlärare liksom sonsonen Johan. Och hans son Emil går nu i seglarskolan.
26. Unga seglare lyssnar på KM-ansvariga föräldrarna Nils Isacson, Lars Salminen och Torgny Palenius en onsdag i augusti 2006.



27. Lycka är att få en pokal. Bilden från 2006, fr v Jens Isacson, Ebba Palenius, Matilda Salminen, Petter Arvidson och Ebba Cronqvist.

– Hela idén består tack vare detta. Generationerna växlar över men klubben känns igen även efter 50 år.

Familjerna Brattström, Cronqvist och Nordmark är bara några exempel där barnen fortsatt i föräldrarnas fotspår. Familjen Borgström slår dock alla med sina fyra generationer i SSP:

- Gammelfarfar Karl-Erik Borgström var med och grundade segelsällskapet 1961.
- Sonen Hans Borgström gick själv i seglarskola och var seglarlärare.
- Sonsonen Johan Borgström, Hans son, gick liksom sina syskon i seglarskolan. Johan blev senare också huvudlärare.
- Sonsonsonen Emil Borgström, Johans son, är sedan 2009 elev i seglarskolan.

– Generationsväxlingarna bara fortsätter. Om jag får barnbarn vill jag kunna följa dem till seglarskolan om tio år. Så är det ju, säger Jan Brattström.

Inte bara sommaraktiviteter

Vad väntar då runt hörnet, vilka visioner har Seglarsällskapet Pinhättan? Jan Brattström nämner några som diskuteras i styrelsen jubileumsåret 2011:

- ännu mera året-runt-verksamhet genom kurser och sociala aktiviteter
- fler vuxna som seglar genom vuxenseglarskolan och kölbåtssektionen
- ungdomar som fortsätter att segla även efter 15-årsåldern
 - De första åren hade vi flermansjollar i klubben. Sedan har ensamjollarna dominerat under lång tid. Men idag försöker hela seglar-Sverige att bryta detta. Det handlar om hur man får ungdomar att behålla seglingsintresset efter 14–15-årsåldern, säger Jan Brattström.
 - SPP skaffade för några år sedan tre flermansjollar, så kallade 2-kronor, som används flitigt, både av seglarskolan men också av vuxna som vill segla ut med sina barn.
 - Vi kommer att fortsätta med detta. Jag tror det blir fler flermansjollar. De ger hela familjen möjlighet att segla, även om man inte har en egen segelbåt. Vi har bara börjat den resan. ■

Salminen

Familjen som lyfte SSP

Text och bilder: Bengt Arvidson

När man ska beskriva SSP under 2000-talet är det ett namn som hela tiden dyker upp: Salminen. Familjen Salminen är utan tvekan den enskilda familj som betytt mest för jolleverksamhetens utveckling inom SSP på senare år.

Pappa Lars började segla 1989. Han hade köpt en Snipe, sonen Max var ett år och familjen hade nyss flyttat till Barsebäcksby. Tjugo år senare skulle såväl Lars som barnen Max och Matilda segla på VM-nivå, samtidigt som SSP:s jolleverksamhet har utvecklats till en av de främsta i Sverige.

- Lars Salminen har sakta men säkert byggt upp jolleverksamheten och är mannen bakom Next Generation och Racing Team. Har coachat sina barn till världsklass. Köpte sin första kölbåt, en International 806, häromåret.

- Annika Salminen har varit aktiv i

klubbhuskommittén och hjälpt till vid åtskilliga kappseglingar. Den enda i familjen som inte seglar.

- Max Salminen, född 1988, har varit seglarlärare och tränare i många år och är idag en internationell toppseglare i Starbåt med siktet inställt på OS 2012. Han bor numera vid Gardasjön i Italien.

- Matilda Salminen, född 1992, har varit seglarlärare och tränare och går 2011 ut seglarymnasiet i Lerum. Hon seglar nu laser och har representerat Sverige i samtliga klasser hon seglat. Siktat på OS 2016.

Började i jollekommittén

Allt började när SSP:s Lennart Stjärnfäldt bad Lars Salminen att hjälpa till med Skåne-åttan.

– Jag fick ta målgången. Jag tyckte det var kul och började att tillbringa mer och mer tid på hamnen. 1999 kom jag med i jollekommittén, där Björn Tornberg och Jan Brattström var aktiva på den tiden. Lars blev snabbt sammankallande i kommittén och utbildade sig till tävlingsledare och seglingsledare. Sakta men säkert har SSP sedan utvecklats från en typisk sommarklubb till en åretrunklubb med uppåt 20 aktiva ungdomar som är på vattnet från mars till december med egna tränare.



En stolt pappa med två framgångsrika ungdomar. Familjen Salminen har starkt bidragit till SSP:s framgångar på jollesidan under 2000-talet. Fr v Max, Lars och Matilda Salminen.



28. Max och Matilda Salminen har vuxit upp i Barsebäck. Båda har gått i SSP:s seglarskola, varit tränare för Racing Team och siktar nu på OS.
 29. Segling är även teori. Racing Teams tränare Malin Cronqvist och Max Salminen håller lektion i klubbhuset 2006 för Victor Naumann, Petter Arvidson, Matilda Salminen, Ebba Palenius och Ebba Cronqvist.
 30. Landslagstjejerna. Matilda Salminen och Malin Cronqvist hör till SSP:s främsta seglare på internationell nivå. Här på en bild från 2006.

– Lennart Stjärnfäldt och jag sökte bidrag 2002 för att vi skulle kunna isolera bottenvåningen på klubbhuset. På så sätt kunde vi börja ha aktiviteter i klubbhuset även vintertid, vilket jag tyckte var viktigt.

Ser seglingen som lagsport

Jollesegling är i mycket en individuell sport. Man är ensam ute på vattnet. Många åker till träningar och tävlingar med sina föräldrar och båten på taket. Lars Salminen ville tidigt få ungdomarna att se seglingen som en lagsport. Han ville öka samhörigheten och ett gemensamt jollesläp var första steget. Egna klubbkläder kom sedan och 2 april 2005 föddes SSP Racing Team efter en idé av – just det – Lars Salminen.

– SSP Racing Team var sprunget ur en önskan från början av 2000-talet, när Henrik Eyermann var tränare. Vi var först i Skåne med detta.

– 2005 var vi den åttonde största klubben i Sverige, sett till antalet redovisade sammankomster. Det var ju skitfräckt!

När SSP hade som störst bredd på verksamheten 2006–2007 hade klubben fyra landslagsseglare:

- Matilda Salminen – optimist

- Malin Cronqvist och Johannes Virenfelt – e-jolle
- Max Salminen – laser

– Förr var föräldrarnas engagemang avgörande för jolleseglarnas framgångar.

Nu hade vi plötsligt egna utbildade tränare som jolleseglarna kände från seglarskolan. Tränarna Karl Lindqvist, Anders Lindqvist, Malin Cronqvist, Max Salminen och Matilda Salminen fick snabbt stort ansvar.

– Det är viktigt med förebilder; att seglarlärarna också är med och tävlar själva. Det lockar barnen att fortsätta efter seglarskolan poängterar Lars Salminen.

En 2-krona blev tre

I mitten av 2000-talet fick SSP sin första 2-krona, en flermansjolle som passar både

unga nybörjare och äldre medlemmar som vill låna en trygg och rejäl jolle för en seglingstur. Efter bara något år sökte klubben pengar från sponsorer och Riksidrottsförbundet till ytterligare två 2-kronor.

– Våra tre 2-kronor har betytt jättemycket, liksom när vi blev Ungdomsvänlig klubb, säger Lars Salminen. Säkerheten har också ökat i klubben. 2002 fick följebåten ”Caesar” sällskap av ”Hylmö” och 2009 hade medlemmar och sponsorer skrapat i hop till ”Nils-Gunnar”, en hett efterlängtat rib-båt med rejäla fartresurser och mjuka sidor.

Startade butik på hamnen

Lars Salminen har efterhand trappat ner sitt engagemang i SPP. Han följer barnen





Matilda Salminen är en god förebild för de yngre seglarna. Här flockas tjejerna kring Matilda vid en vinterfest i klubbhuset 2008, fr v Anna Isacsson, Matilda Pettersson, Ella Nygren, Lovisa Ljungberg, Matilda Salminen, Siri Nygren och Linnea Arvidson.

Max och Matilda i deras internationella framgångar men har också byggt ut det egna företaget Salminen Sailing. Häromåret öppnade han butik i samma hus som hamnkontoret. Målgruppen är kappseglare i jolle men också gröna småttingar i seglarskolan som behöver en seglarväst eller nya litslinor. Och framtidsdrömmar saknas inte:

- Det skulle var jättekul att inleda ett samarbete med grundskolan. Om eleverna fick segla på skoltid skulle vi kunna nå många som inte har seglingsbakgrund.
- En annan dröm vore om SSP kunde få en riktigt stor regatta med danska, tyska och kanske holländska seglare. Till exempel ett Laser Grand Prix plus ett Finnjolle-mästerskap. Det skulle vara kul för våra egna seglare att se OS-seglare i aktion.
- Lars Salminen seglar som sagt även själv. I VM för Laser i London 2010 kom han strax under mitten i Masterklassen för deltagare över 35 år.
- Det är det roligaste jag gjort!

Hur slutar Salminen-racet?

Och om man leker med tanken att Lars, Max och Matilda möts i varsin Laser i ett matchrace, hur går det då?

- Jag blir garanterat sist! Max vinner på erfarenhet, men om det är lättvind kan Matilda vara farlig... ■

Max och Matilda satsar internationellt

Syskonen Max och Matilda Salminen har i många år varit förebilder för SSP:s yngre jolleseglare. Dels har de varit lärare i seglarskolan, dels har de tränat ungdomarna i SSP Racing Team och Next Generation. Nu satsar båda stenhårt på VM och OS.

- Max började i seglarskolan 1996. Han var med på SSP-regattan, men han var inget underbarn, minns pappa Lars.

Riktigt blodad tand fick Max efter en seglarskolavslutning då han inför alla föräldrar och syskon lydde Malin Cronqvists råd att våga runda närmare bojarna än vad de andra gjorde.

När Max var elva år vann han sin första Skånerankningregatta. Men han blev snabbt för tung för optimisten. Vid en kappsegling i Ystad slog lillasyster Matilda honom i den svaga vinden.

- Då sa Max: aldrig mer optimist. Vi skaffade snabbt en e-jolle, berättar Lars Salminen.

Blev snabbt för tung

När Max var 15 år gammal tävlade han mot 20-åringar i NM. Men återigen blev han för tung för sin klass. Samma år som andra lämnar optimistklassen bytte Max Salminen från e-jolle till laser.

Året därpå kom han tvåa vid uttagningen till ungdoms-VM. Fem år senare, 2009, slutade Max under mitten vid VM i Kanada. Han var på nytt för tung för sin klass. Landslaget tjatade på honom att han skulle testa finnjosle. Till slut gjorde han det.

Hela 2010 låg Max Salminen stabilt bland topp-20 i världscupen och samma år gick han också över till Starbåt, som är en tvåmans kölbåt.

Siktat på OS

Max bor sedan 2009 i Malcesine i norra Italien, där han tränar på Gardasjön tillsammans med Fredrik Lööf, som är en erfaren Starbåtseglare. När detta skrivs (i början av 2011) siktat teamet Salminen/Lööf stenhårt på OS i London i juli 2012.

- Jag såg tidigt att Max hade viljan och engagemanget. Men jag kunde inte förutse att han skulle gå så här långt, säger pappa Lars Salminen. Enligt honom har sonen inte gett upp Finnjollen. Om inte annat kommer det ju ett OS även 2016.

Matilda Salminen inspirerades av sin storebror och började i seglarskolan när hon var sju år. Enligt pappa Lars hade hon redan då Max som förebild.

- Hon fick en raketkarriär. Max gav henne mycket draghjälp, berättar Lars Salminen.

Rikskval vid elva år

Redan vid fyllda elva var Matilda Salminen uttagen till rikskval och vid tolv till NM. Till skillnad från sin bror seglade Matilda optimist tills hon var femton år. Efter en kort inkörning på e-jolle seglade hon

VM i Portugal. Det blev en omskakande upplevelse:

– Alla var mycket äldre än hon och satsade för fullt. Det blev nog en chock för henne, säger Lars.

Efter bara ett år i e-jolle gick Matilda

över till laser. Storebror Max tyckte att hon skulle kvala in till ungdoms-VM. Och laser passade verkligen Matilda perfekt! Ungdoms-VM i Brasilien gick ganska bra, även om det var nervöst. Matilda slutade lite över mitten på startfältet.

På SM-veckan i Malmö 2009 tog Matilda brons i seniorklassen och 2010 togs hon åter ut till ungdoms-VM. Denna gång slutade hon runt plats 15.

Vill fortsätta med Laser

Matilda Salminen går 2011 ut seglingsgymnasiet i Lerum. Hon vill fortsätta med Laser och vill liksom Max satsa internationellt. OS 2016 i Rio de Janeiro är ett av målen.

– Max och Matilda är rätt olika. Max analyserar mycket och blir aldrig riktigt nöjd med trimmet.

– Matilda är mera känslomänniska. Hon analyserar inte så mycket, hon bara kör, säger Lars.

Hur många timmar han tillbringat på väg till och från kappseglingar med jollesläpet efter bilen vet ingen. En sak är dock klar: utan pappa Lars engagemang hade Max och Matilda inte varit där de är idag. ■



Max Salminen har tränat många av SSP:s yngre jolleseglare. Här tipsar han Petter Arvidson, Ebba Cronqvist och Jens Isacsson vid en regatta i Simrishamn 2006.



Hur många ryms i en optimist innan den sjunker? Klassisk uppvisning, här vid avslutningen 2006.

DE TIO BUDORDEN !



1. ALLTID FLYTVÄST PÅ
2. DU SKA INTE HAVA GODIS MED
3. DU SKA INTE SPRINGA
4. KASTA EJ STEN/SKRÄP I HAMNEN
5. INGET RULLANDE PÅ PIREN
6. VÄRDESAKER BLIR HEMMA
7. MATA EJ FÄGLAR/FISKAR/MAX
8. VAR ALLTID GLAD
9. VAR EN GOD KAMRAT
10. DU SKA LYDA
DINA INSTRUKTÖREN



Seglarlärarna är alltid på språng, här 2008: fr v Matilda Salminen, Hampus Ljungberg, Anders Lindqvist, Anton Almgren, Karl Lindqvist, Rickard Svensson, Hanne Lundin, Johan Brattström, Ebba Palenius (skymd), Malin Cronqvist och Johanna Nordmark.



Seglarskoleavslutningen 2007. Inuti Pinhättan finns Adrian Bååth.



Temat på seglarskolans avslutning 2008 var romarriket. Lärarnas egen orkester

underhåll, fr v Hampus Ljungberg, Karl Lindqvist, Anders Lindqvist och Anton Almgren.



Tuffa brudar på avslutningen 2004: Matilda Salminen, Susanna Löfgren och Johanna Nordmark.



31. Klubbens 2-kronor är populära. Ebba Palenius och Petter Arvidson upptäckte redan 2007 hur kul det är att vara två i båten.

32. I juni 2010 invigdes SSP:s tredje och snabbaste säkerhetsbåt: rib-båten Nils Gunnar av Kerstin Henriksson, maken till initiativtagaren och eldsjälén Nils Gunnar Henriksson som startade seglarskolan 1961.

33. Felix Naumann, Emil Pettersson och Alexander Ljungberg – tre glada killar i seglarskolan 2010. Foto: Petter Arvidson

34. Även seglare behöver mat. Jollekommitténs trotjänare Nisse Isacsson fikar med Matilda Salminen och Jens Isacsson i följbåten Hylmö utanför Torekov i augusti 2006.

35. Rensa tång från jolleslipen kräver mycket folk. 2010 deltog bland andra familjerna Nygren, Pettersson, Palenius, Dyrssen och Ljungberg.





36. Hedersledamöterna Britt och Håkan Westling knöt upp knopen och förklarade klubbhuset återinvigt efter renoveringen 2008.

37. Fredrik Gyllander gratulerar Per Lindström till segern när kölbåts-KM avgjordes hösten 2008.

38. Klubbhuset måste skötas. Jan Brattström putsar fönster i april 2010.

39. Ordförandemöte. Två av SSP:s före detta ordförande i samtal vid återinvigningen av klubbhuset 2008: Lennart Stjärnfäldt och Fredrik Gyllander.

40. Rent bleke. Kölbåtarnas klubbmästerskap 2008 avgjordes avgjordes nästan helt utan tillstymmelse till vind.



Hela SSP racing Team och Next Generation samlad för gruppbild efter prisutdelningen 2008. Längst bak: Anders Lindqvist (tränare), Anton Almgren (tränare), Petter Arvidson och Anders Lindqvist (tränare). Andra raden: Pontus Gersne, Ella Nygren, Lovisa Ljungberg, Matilda Pettersson, Linnea Arvidson, Siri Nygren, Johanna Lundgren, Josefin Lundgren, Emma Dyrssen. Tredje raden: Anna Isacsson, Alexander Ljungberg, Emil Pettersson, Marcus Pålsson, Henrik Dyrssen. Längst fram tränarna Matilda Salminen och Max Salminen.

