

# Klubbnytt

Nummer 143 · Maj 2016



Sidan 3

## Nya ordföranden har ordet

Sidorna 4-7

## Resebrev från Karibien

Sidorna 8-11

## Historien om Cutty Sark

Sidorna 14-15

## Steen och Ritha konverterar

Sidorna 16-23

## Politiker vill satsa på båtlivet i södra Vättern



## Innehåll

### 3 Nya ordföranden



### 4-7 Resebrev från Karibien



### 8-11 Cutty Sark - Under historiens vingslag



### 12-13 Information om Göta Kanal



### 14-15 Ste(e)nkoll

Vid årsmötet tilldelades Carl Ritzén Calminders fat och Per Gemheden 90 års jubileumspokal. De två fick utmärkelserna bl.a. för berömvärda insatser i samband med JSS 125-årsjubileum.

Pernilla Dahlén, som under många år varit drivande inom JSS ungdomssegling, tilldelades Kvinnans skål.



### 16 - 23 Framtidsplan för hamnarna presenterad vid årsmötet

## Klubbnytt

Nummer 143 - Maj 2016



### Utgiven av:

Jönköpings Segelsällskap  
Box 142  
561 22 HUSKVARNA

### Sektionsledare, sammankallande:

Anders Bronsek

### Redaktionen:

Joakim Hermansson, Steen Aarøe,  
Lennart Broman, Samuel Emtlind,  
Joakim Klevholmen,  
Ingmar Svensson samt  
Lena Nilsson  
(korrektur redaktionell text)

### Layout:

Steen Aarøe  
& Praktikant-  
Erik

### Distribution:

Bo Bjenning

### Korrektur:

Korrekturhjäxan

### JSS på webben:

Joakim Hermansson

### Adress:

www.jssklubb.se

### E-post JSS:

info@jssklubb.se  
kansliet@jssklubb.se  
redaktionen@jssklubb.se

Ett stort tack

till medlemmar och JSS sektionsledare för artiklar som inkommit i god tid och som gjort denna digitala tidning möjlig att genomföra.

## Nya ordföranden har ordet

**Sommaren nalkas så sakta och det är nu som båtlivet börjar på allvar. Jag som ny ordförande skulle vilja presentera mig lite närmare, men även blicka framåt.**



Ordförande Rolf Johansson

Rolf heter jag och är en människa med öppet sinne. Efter skolan började jag min karriär i en smedja och stannade sedan i verkstadsmiljön med korta avbrott för lumpen och FN-tjänst i Gaza och Kongo, därefter som egen företagare i samma bransch.

1975 köpte jag Reiners som då var ett litet verkstadsföretag med 4 anställda. Reiners utvecklades under åren och när jag sålde till Kinnarps 1999 hade företaget vuxit till att omfatta 180 anställda.

Jag har alltid haft ett starkt engagemang i ungdomars utbildning, bland annat Uppteck för de yngsta och det näringslivsriktade gymnasieprogrammet

Jing på ED. Jag var också idégivare och grundare till IUC, Industriellt utvecklingscentrum.

Till övriga meriter hör att jag varit ordförande i Teknikföretagens samarbetsgrupp i Sydöstra Götaland och ordförande i Företagarna, både lokalt och regionalt, plus en hel del andra uppdrag som gett mig flera spännande nätverk.

Jag lever tillsammans med Bodil Nätt, som till skillnad från mig, har ett förflutet som seglare redan från ungdomsåren i Sjöscoutererna.

### **Mina funderingar om rollen som ordförande i JSS:**

Jag ser fram mot att få träffa er alla så småningom. Vi är en stor

förening och då tar det sin tid att bli bekant med allt och alla.

JSS har en lång historia som jag gärna vill lära känna, men mitt fokus riktas framåt.

En bra verksamhet kan alltid bli lite bättre och roligare och då är det viktigt att vi har en längtan att komma till klubben för att träffa våra gelikar, som älskar livet på sjön och allt som hör till.

Vi får se till att förutsättningarna är de bästa med rena och snygga anläggningar.

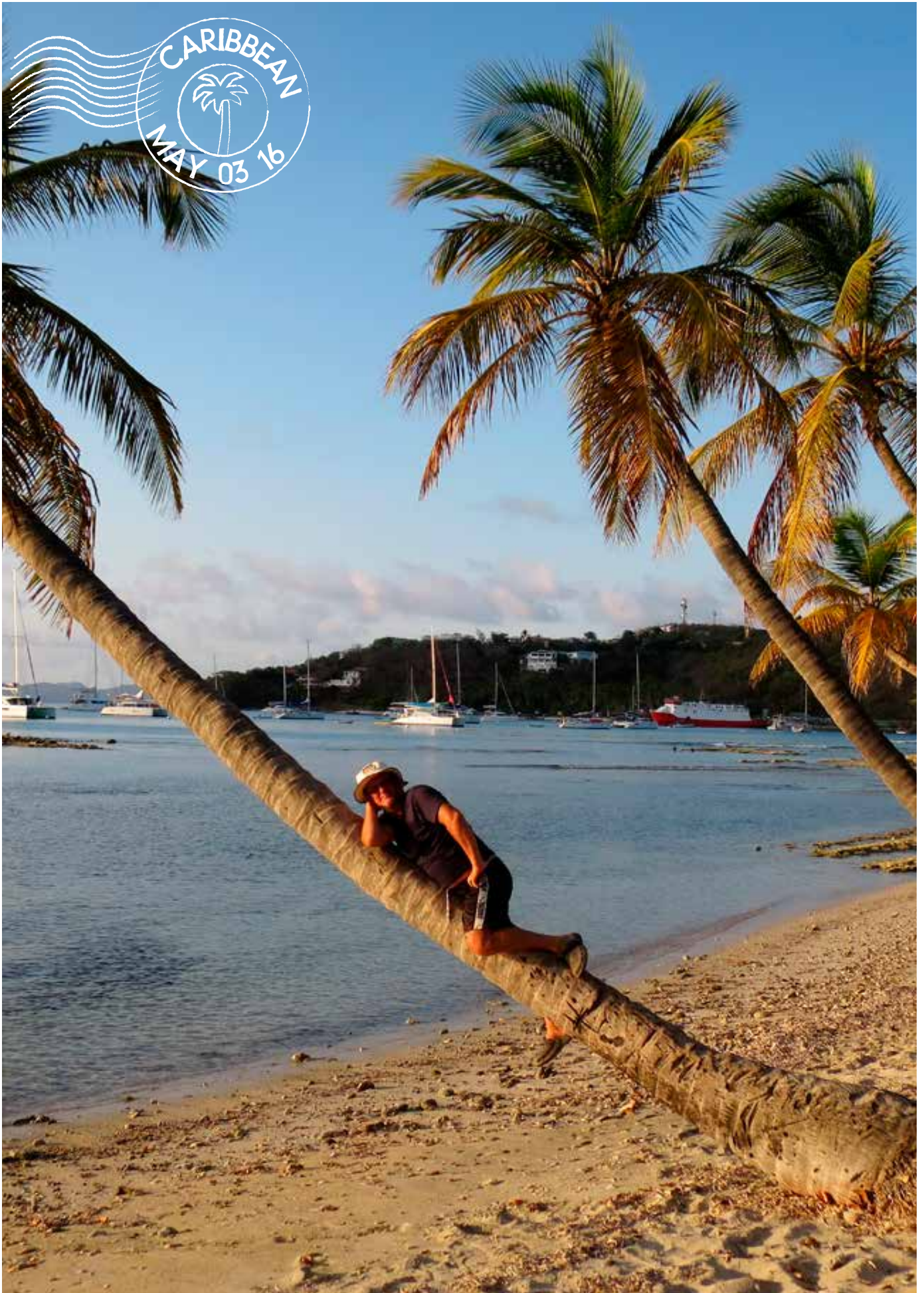
Ett spännande projekt kan bli att i samverkan med kommunen förbättra klubbhuset och hamnarna.

Önskar alla en fin vår och sommar.

*Rolf Johansson, ordförande*

**Fd. ordförande Hans Mörk överräcker ordörandeklubban till Rolf Johansson vid årsmötet.**







# Resebrev från Karibien

**Ett tag sedan vi hört av oss, bara att konstatera att tiden går fort. Vi har det gott och njuter av sol värme, nya miljöer, nya bekantskaper och inte minst härlig segling. Passadvinden blåser alltid i stort sett från samma håll och med samma styrka, omkring 10-12 m/s. Tur det för värmen är konstant hög och vattentemperaturen närmar sig kroppstemperatur, åtminstone på vår termometer. Den behöver nog kalibreras. Sjön är oftast rimligt hög.**

Sydöstra Karibien känns nästan som mammas gata nu. Efter att vi lämnat Martinique har vi seglat upp och ner här flera gånger. Besök av dotter med familj och besök av seglarkompisar har gjort att vi har varit på många öar flera gånger. Kul när vi ropar upp marinorna och de önskar oss välkomna tillbaks på flera ställen. För det mesta har vi ändå legat för ankar tillsammans med seglarkompisar. Svalare och känns friskare, men tvätt och städning är inte så kul när det rör sig hela tiden. Marina avgifterna för vår "lilla" båt är inte så avskräckande så vi kan kosta på oss tvätt och dusch ibland. En stor kostnad är vatten, dricksvatten på flaska 5 l 14 ECD (east caribbean dollar) 9,20 kr/l, vatten på tank 1,56 kr/l på dyraste ön.

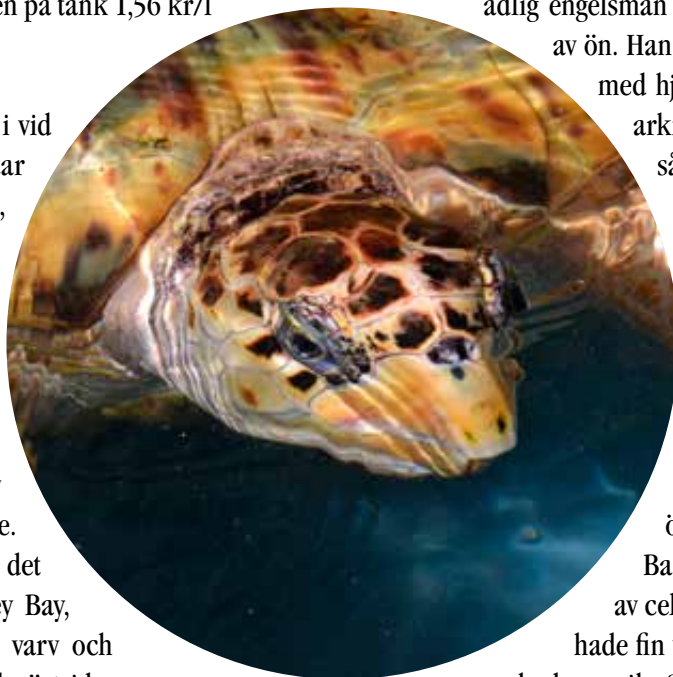
I Atlantic Odyssey som vi deltog i vid Atlantöverfarten var det mest båtar från andra delar av världen. Kul, vi har seglat av och till med flera av dem efteråt. Mail kommer också då och då. Däremellan är det trevligt att träffa skandinaver också.

Saint Lucia är den nordligaste av de öar vi besökt efter Martinique. Trevlig och där kan man få tag i det mesta. En stor marina i Rodney Bay, nära huvudstaden Castries, har varv och stort utbud av service. På syd- och västsidorna av ön finns många fina vikar att ankra i.

Nästa inklarerung på väg söderut är Saint Vincent och Grenadinerna. Saint Vincent är den största med höga frodigt gröna berg över hela ön. Gott om vikar att ankra vid på västra sidan men de är så djupa att man måste ha landlina också. Från Saint Vincent styrs de andra öarna i Grenadinerna. Det inträffade nyligen en olustig händelse en natt i en av ankringsvikarna i form av ett väpnat rån i en båt med ett dödsfall och en svårt skadad, tysk medborgare. Oklart vad som egentligen hände. Detta har fått många båtar att

undvika nattankring där. Synd om dem som börjat förstå värdet av turisternas besök. Närmast efter Saint Vincent ligger Bequia, en ö med 5 000 invånare. Välbesökt framförallt av skandinaver. Svenska restauranger finns flera och även hotell. Prisnivån på ön är hög som på alla småöar eftersom man importerar allt. En av våra favoriter där vi också blev bjudna på bröllop när våra seglarvänner Lars och Anne gifte sig på stranden. Romantiskt, ovanligt och vackert. Härligt när människor hittar varandra. Strax söder om Bequia finns Mustique (mygga på franska) en pärla där många kändisar har sommarhus. Historien berättar att en lat son till en adlig engelsman fick uppdraget att göra något av ön. Han lyckades göra ön myggfri och

med hjälp av bland andra en svensk arkitekt bygga 90 hus som sedan såldes för stora pengar. Husen omringas av stora tomter med mycket träd och buskar så insyn har de inte. Man tillåter bara begränsad tillgång till ön när någon av ägarna är där. När vi var där var nog ingen hemma för vi fick röra oss i stort sett på hela ön. Vid hamnbassängen finns Basil's bar som ibland har besök av celebra gäster. Vi som låg vid boj hade fin underhållning de kvällar man hade musik. Stort plus för lugnet på ön, de som bor där har anställning.



Canouan och Mayreau är inte så stora men har också fina ankringsvikar och är väl värda besök. Från dessa öar är det nära till Tobago Cays som är ett måste. Stort rev som bromsar upp Atlantvindarna, har bra snorklingsmöjligheter. Sköldpaddor, blåsfisk och rockor syns i vattnet med annan fisk. På land ser man ofta iguanas. På en av öarna har man barbeques med grillad languster (som hummer) och tillbehör. Gott och trevligt även om jag tycker det är synd att man numera serverar dem hela ibland för att de är för små.



Union Island är den sista av Grenadinerna där man måste klarera ut innan man fortsätter till Grenada. Union är en liten ö med stort rev vid staden Clifton. Staden är brokig med låga byggnader och påminner om Afrika. När man ankrat framför revet kan får man underhållning av Kiteseglarnas träning. På läsidan av ön finns en fin ankringsvik Chatham Bay också med barbeque på stranden. Det finns dessutom många fina småöar som inte är bebodda och en del privata öar.

Carriacou är nästa ö söderut med en trevlig ankarvik innan man går vidare till Grenada. På väg (havet) till Grenada finns en aktiv vulkan på 500 m djup Kick'em Jenny. Skall passeras mer än 1,5 Nm ifrån, vilket utökas om vulkanen har utbrott till 5 Nm.

Grenada är en trevlig stor ö där största staden heter St Georges med Port Louis marina. Marinan har stort utbud av allt för sjön och i staden kan man hitta allt man behöver. På södra delen av ön finns många populära ankarvikar. Vår avsikt nu är att gå norrut och på vägen träffa de som vi seglade med från Portugal till Lanzarote. Sedan går vi till

Martinique och hämtar upp seglarvänner på besök. Från Bequia till Rodney Bay är det 68 distans så vi startade tidigt i frisk vind och höga vågor i sunden mellan öarna. I norra änden av St Vincent blev sjön grövre och vinden vred så vi fick styv kryss. Det blev för mycket för vår välanvända lilla genua så en söm släppte och vi var tvungna att byta segel. Vi hade sett att vi nog måste lämna in seglen för översyn så det var väl att det inte blev värre. Seglatsen tog tolv timmar, då är man glad att det är ljust när man skall ankra, trötthet gör allting tyngre.

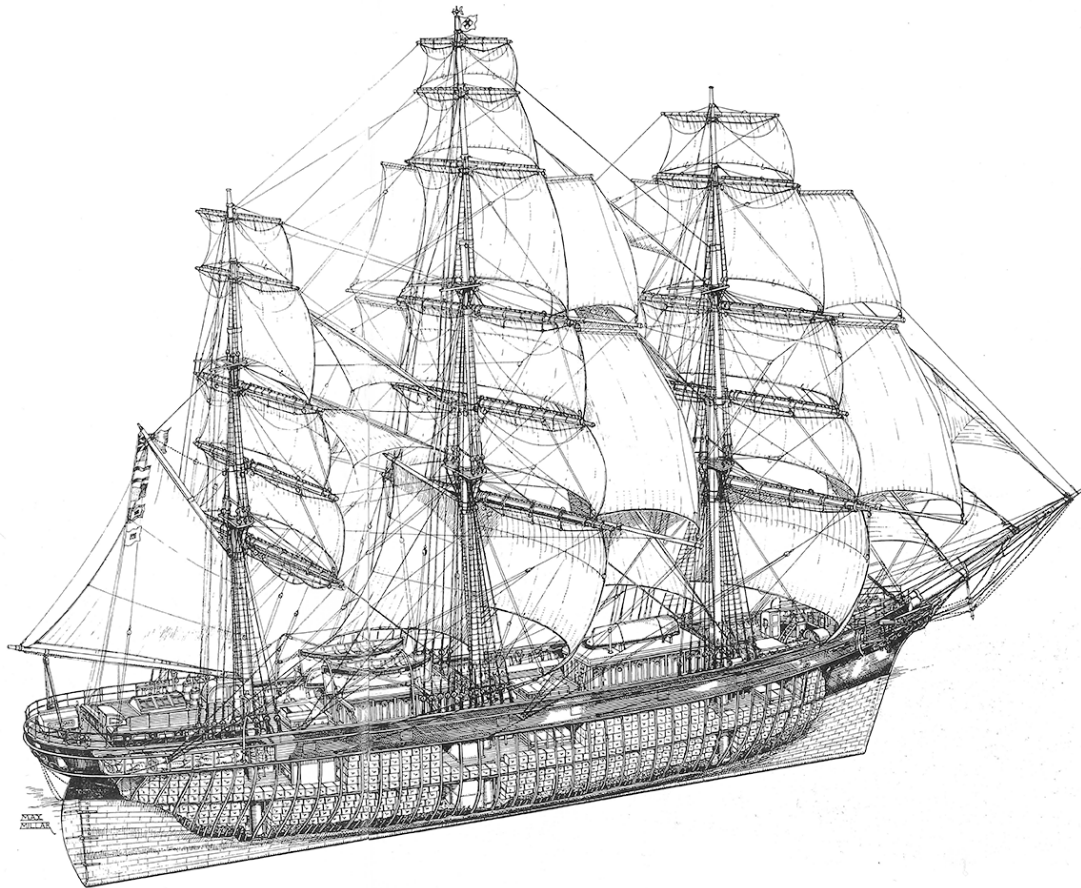
I slutet av maj har vi bokat uppläggning för Hakuna Matata i Willemstad Curacao. Fyra dagars segling från Guadeloupe. Så får vi se om vägen till Curacao gungar så! När båten är klar för orkansäsongen åker vi hem i mitten av maj.

Många varma hälsningar från oss i Karibien,

Text och foto: *Tuija & Ingvar Lövtangen*  
*Sy Hakuna Matata II*







## Cutty Sark, under historiens vingslag

**När jag i min gröna ungdom som sextonåring företog min första sjöresa av betydelse, anlöpte vi som en av våra första hamnar Port Tilbury i London. Vi blev kvar där över ett veckoslut. Därmed fick jag, till priset av glåpepitetet "semesterseglare" från de mera garvade i besättningen, möjlighet att följa med på en rundtur anordnad av Svenska Sjömanskyrkan. Ett av stoppen var Cutty Sark, ett monument över de seglande fartygens storhetstid.**

Cutty Sark är ett av de tre 1800-talsskepp med träbord på stålskant som bevarats in i vår tid. Det var bra nära att hon blivit upphuggen redan på 1920-talet. Men en brittisk sjökaptan och marinhistorisk entusiast vid namn Wilfred Dowman råkade känna igen det legendariska skeppet, som då omdöpts till Maria do Amparo och seglade under portugisisk flagg. Cutty Sark som, efter många omgångar av degradering och vanskötsel reducerats till en sjaskig barkentin, inköptes och renoverades nu av Dowman. Hon återställdes och riggades på nytt som en klipper för att tjänstgöra som ett brittiskt skolskepp.

Dowmans änka skänkte efter hans död skeppet till Thames Nautical Training Collage. De fann det dock tydligen för kostsamt att hålla detta stora skepp under segel och 1954 fick hon sin nuvarande monumentala och museala funktion i Greenwich Park. Här visas diverse föremål som varit i hennes kaptens och besättnings ägo. Men den magnifika

riggen skulle jag idag vilja detaljstudera. För som sextonåring hade jag ju inte referenskunskaperna för att ens förstå ett uns av vad jag såg.

Av en händelse kom jag 40 år senare att besöka platsen där hon kölsträcktes och sjösattes på Scott&Lintons skeppsvarv vid floden Clyde, Dumbarton, Skottland. Den 23:e november 1869 gick hon där av stapelbädden efter att ha fått sitt namn och möjligen även en flaska champagne av sin förste kaptan George Moodies hustru. "Cutty Sark" betyder på gäliska, Skottlands keltiska urspråk, den korta särken. Det var öknamnet på den vackra och snabba häxan Nannie i Robert Burns dikt "Tam O'Shanter". Hon sprang i fatt ryttaren, som spejat på hennes nattliga häxkonster och norpade en bit av hästsvansen.

Skönhet och framför allt snabbhet kännetecknade klipperskeppen. De var höjdpunkten på de seglande skeppens era. De utvecklades ur "packet ships" ett slags lyxiga post-



gods och passagerarfartyg som i sin tur hade örlogsfregatterna som model. Den explosionsartade utvecklingen under 1800-talet krävde allt snabbare globaltransporter. Strandsatta guldgrävare i Kalefornien behövde förnödenheter långt före kontinental järnväg och Panamakanal. Det var i USA som klippern föddes. Den första fullt utvecklade var "Sea Witch" 1846 och den kanske mest namnkunniga och maxade amerikanska klippern var "Flying Cloud" 1851.

Mest kända kom klipperskeppen dock att bli för sina race med telaster från Kina till London. Cutty Sark var beställd av skeppsredaren "White Hat" (hans egentliga namn var Jock Wills), just för att ta hem te från Kina. Det fanns stora pengar i att få teet i hamn medan den ursprungliga aromen ännu fanns kvar och för detta krävdes klippern med sin vassa förstäv, sitt aquadynamiska skrov, fockmastens placering och den stora segelytan i förseglen som hindrade fören att plöja för djupt i vågdalarna.

Samma år som Cutty Sark sjösattes i floden Clydes mynning öppnades dock de maskindrivna fartygens alternativa rutt genom Suez-kanalen. Fast det skulle ta ytterligare sju år

innan ångfartygen nått en teknisk mognadsnivå som gjorde dem konkurrenskraftiga. Ännu härskade de stolta klipperskeppen på havet. "Thermopylae" som hade sjösatts i Aberdeen året innan Cutty Sark blev hennes främsta tävlingsmotståndare. "Thermopylae" hade under sin jungfruresa seglat sträckan London-Melbourne i Australien på 61 dygn, ett ännu oslaget rekord.

Under en omfattande vadslagning lämnade de två skeppen Shanghai 1872. Cutty Sark hade pressat sig fram till en ledningen på 365 sjömil i Indiska Oceanen när rodret brast mitt i en storm. Att rigga nödroder mitt i stormen var något av en sjöhistorisk bravad, men haveriet gav "Thermopylae" ett oslagbart försprång. Räknade man bort reparationstiden och enbart såg till den seglade tiden hade Cutty Sark tagit hem segern, men "Thermopylae" hade oomtvistligen kommit först till London.

Denna ödesdigra kappsegling blev den sista med kapten George Moodie som befälhavare. Han hade kommit i konflikt med ägarens bror som pläderat för att man borde söka nödhamn i stormen i Indiska Oceanen, medan kapten Moodie



inte vek en tum från sin linje att reparera mitt i den rytande stormen och segla vidare.

Från 1873 och framåt var det stålskrovsklippern ”Halloween” som tog ledningen på Kina-traden. Totalt kom ”Cutty Sark” dock att genomföra åtta resor med telaster från Kina innan ångbåtarna konkurrerat ut alla de magnifika klipperskeppen. Cutty Sark gick som tramper i några år och riggen stympades successivt. Med sin nya segelsättning kom hon att sättas in på den Australiska ull-traden 1883.

Nedskuren rigg och bantad segelyta gjorde henne lämpad för världens värsta farvatten, ”The Roaring Forties”. Här fick Cutty Sark flera gånger ta revansch på sin gamla rival ”Thermopylae”. Under 10 år höll hon ett hastighetsrekord på traden och vintern 1894-95 seglade hon med en rekordlast (5 304 ullbalar) från Brisbane till London på 84 dagar. Det blev dock hennes sista resa under brittisk handelsflagg.

1895 såldes hon till ett portugisiskt rederi och döptes om till Ferreira. Bland hennes vidare (miss)öden kan nämnas att hon avmastades i en storm och omriggades till barkentin i Kapstaden 1916, samt hann med ännu en portugisisk ägare innan Wilfred Dowman återfann henne. Då var hon i ett bedrövligt skick och t o m galjonsfiguren, Nannie, hade mist sitt huvud. På senare år har hon brandhärjats två gånger, men än finns hon kvar att besöka och beskåda i London, detta monument över de stoltaste skepp som någonsin plöjt sin väg genom världshaven.

*Anders Bronsek*



# Kan ett segelsällskap få ro?

**Det finns gott om fantastiska berättelser som är uppbyggda kring olika sjöfarkoster. Alltifrån "Noas Ark", till de otaliga varianterna av "Den flygande holländaren", eller kapten Nemos världsomsegling under haven med den fantasifulla ubåten "Nautilus". Ändå blev det något av en "tapad haka" när jag fick höra talas om "Sommabåten från Boxholm". Den kan kanske inte mäta sig med de övriga i storlek och omfång, men överraskningseffekterna i denna helt sanna solskenssaga tycker jag är minst sagt unika.**

När Helene Cederlöw och hennes man Lars tillträtt som församlingsassistent respektive präst i Boxholm, kom en man och föreslog att de skulle bygga en "Sommabåt" i församlingens regi. Detta kan ju kanske tyckas något utanför Svenska Kyrkans traditionella verksamhet. Fast Helene och Lars tyckte att ett så entusiastiskt initiativ måste man tillvarata. Så sagt och gjort, ett "fritidsvarv" av båtintresserade bildades i Boxholms församling.

Vad skulle nu "Sommabåten" användas till? Familjen Cederlöw drabbades vi denna tid av ett ödesdigert cancerbesked. Har vi varit med om ett sådant sjukdomsbesked vet vi att det är något som omstörtar hela ens liv. Fortfarande bär cancern på något av en dödens stämpel och den första reaktionen är gärna att man fått en dom om för tidig död över sig. Men mycket har hänt sedan den tid då i princip all cancer var obotlig.

I Boxholm beslutade man sig för att använda sin båt för att göra en insats för cancerforskningen. Det utlystes ett insamlingsprojekt där sommabåtgruppen förband sig att ro båten en meter för var insamlad krona. Detta något udda upplägg väckte både förvåning och entusiasm och spred sig som ringar på vattnet. Pengarna flödade in och roddarna fick ständigt flytta den planerade starten för sin "roddtur".

När det en sommardag 2004 var dags för rodden hade sommabåten hamnat utanför Drottningholms slott i Mälaren. Därifrån roddes båten hem

**Ro för Livet är helt beroende av engagerade människor som vill hjälpa till med ekonomiskt bidrag, men också med att vara med och arbeta för olika projekt som i sin tur kan generera gåvor och bidrag, t.ex. cafe och loppis i båthuset på sommaren, konserter och föreläsningar.**

igen ca 500 km på olika mellansvenska vattendrag. En halv miljon kronor i forskningsmedel kunde överlämnas till professor Bo Nordenskiöld vid Linköpings Universitetssjukhus. Tanken var sedan att projektet skulle avslutas, men det var så många som ville fortsätta. Kampen mot sjukdomen hade ju bara börjat!

Tjocktarmscancer är den näst vanligaste formen av cancer i Sverige. Dessutom insjuknar 15-20 svenska kvinnor dagligen i bröstcancer. Cancerforskningen vid Linköpings Universitetssjukhus är inriktad på att förebygga, diagnostisera och bota dessa cancerformer. Ytterligare ett område som kommit att bli viktigt att lägga forskningsresurser på är vården av de cancersjuka. Även den har utvecklats väsentligt på senare år men mera finns att göra.

Det byggdes ett båthus vid Svartån strax bredvid Boxholms kyrka. Det byggdes av samma frivilliga som byggt båten året innan. Båthusets uppgift

skulle vara ett skydd för båten men också en plats som skulle kunna ge möjlighet till evenemang att fortsatt samla in pengar till projektet. Landshövding Björn Eriksson kom och invigde båthuset den 16 oktober 2005. Fredagen den 13:e bildades föreningen Ro för Livet (13 november 2009). Detta är ju traditionsenligt en otursdag, som skulle påminna om föreningens uppdrag att visa hur vi i stället för att ge upp kan förvandla otursdagar till något nytt och annorlunda.

Sedan dess har ytterligare mer än tre miljoner kronor samlats in i föreningens regi. Föreningen Ro för Livet är helt beroende av engagerade människor som vill hjälpa till med ekonomiskt bidrag, men också med att vara med och arbeta för olika projekt som i sin tur kan generera gåvor och bidrag, t.ex. cafe och loppis i båthuset på sommaren, konserter och föreläsningar. Vid många av dessa aktiviteter behövs det många människor som hjälper till.

Nu har vi ett förslag om att skriva nästa kapitel i Sommabåtens historia. Skulle vi inte kunna bilda roddarlag i båtklubbarna runt Vättern och i stafett ro in ytterligare en summa pengar till kampen mot cancern här i vår storslagna insjö? Samtidigt får vi en chans att uppleva och diskutera hur det var en gång när mycket av nyttotrafiken i Vättern företogs i öppna roddbåtar.

Om du är intresserad så hör av dig till Anders Bronsek på redaktionen!

# Information om Göta kanal

Man brukar ju ibland gnälla på alla konstiga lagar som kommer till, men tack vare den nya damsäkerhetslagen så tvingas AB Sverige skaffa fram ganska mycket pengar för att uppfylla kravet som ställs på vissa delar av Göta kanal.

Foto: Göta Kanal



Det är mycket bra att bevara detta konstverk och livsnjutande byggnadsverk som vi kan tacka 58 000 soldater som grävde hela 87 km för hand i början av 1800-talet. Vilket arbete de utförde och jag har många gånger beundrat de släta slussportarna som reser sig högt över båtsidan när man startar en uppsluss. Ja, jag vet om att det ibland sticker ut några stenar från den annars släta sidan, men då tänker jag på om man kan bygga likadant idag med den bakomliggande jordmassan som ständigt försöker att trycka in slussväggen och inte minst hålla tätt både botten och sidor. Blir det ett litet genombrott så gäller inte att en droppe urholkar stenen utan det blir ganska snart ett stort hål med massor av vatten strömmande som äter sig större och större.

## Göta kanal 2.0

I dagarna så har en i särklass omfattande renovering av kanalen startat och det är nog den första stora renoveringen sedan kanalen byggdes. På ett så stort byggnadsverk så har det ju fortlöpande gjorts en del småreparationer men rent allmänt så har det sparats in även på detta. Alla passagerarebåtar och 5 000 fritidsbåtar sätter ju sina spår. Projektet börjar med två omfattande arbeten i Söderköping, vilket är nödvändigt för att kunna befara kanalen. Runt Söderköping och Mariehov går kanalen genom mäktiga lerlager och som genom erosion och båtars svallvågor finns det risk för att lerlagren glider ut i kanalen. Det finns ju diken på båda sidor om kanalen och de skall också rensas så att i den händelse kanalen svämmar över tar dessa diken hand om vattnet och leder bort det utan att skada. Bara

den delen är kostnadsberäknad till 15 miljoner medan kostnaden för att renovera hela kanalen drar iväg mot halva miljardstrecktet.

Slussen i Söderköping, där så många glassätande turister står och väntar på att få se vattnet rusa in i slussen och där många båtfareares nervositet går ut över den stackars linhalaren i fören. Det kan bli riktig cirkus som roar många. Fick en historia från en slussvaktare för länge sedan. Det var en man som gormade och skrek på sin stackars hustru som gjorde allt fel, enligt honom. Slussvaktarna brukar sällan lägga sig i familjeanlägenheter men han stod helt enkelt inte ut så han bad mannen gå upp på slusskanten och kvinnan skulle passa båten. Han kunde inte släppa tagen utan inriktade hels sin manliga pondus mot kvinnan



och märkte inte att han långsamt när-  
made sig kanten och föll baklänges ner  
i bassängen. Tack och lov var det vatten  
under så han blev bara som en dränkt  
katt. Hans snälla hustru tog nog hand  
om honom men man hoppas ju att hon  
passade på att säga några väl valda ord  
eller kanske det blev en till som gav  
upp i det som kallas skilsmässodiket.  
Söderköpings sluss står på instabil  
mark och är idag underminerad. Al-  
laredan då kanalen byggdes så kände  
man till de dåliga markförhållandena  
och 1840 så tvingades man att flytta  
slussen, men naturen kan man ju inte  
göra så mycket åt. Nu har man gjort  
provboringar m.m. och läst in en  
stor mängd gamla dokument så dagens  
kanalrenoverare skall nog vara förbe-  
redda. Söderköpings sluss skall man  
försöka stabilisera med stora jetpelare  
som skall drivas ner och förhoppnings-  
vis täta och stabilisera.  
Jag undrade vad jetpelare var för något

men Wikipedia gav följande svar: ”Jet-  
pelare eller jetinjektering med cement  
är en form av grundförstärkning vid  
svåra grundförhållanden, som exem-  
pelvis lösa jordmassor eller långt av-  
stånd till fast berg. Metoden med jetin-  
jektering kan även användas i samband  
med tunnelbyggen med begränsad  
bergtäckning. Utöver en jordförstärk-  
ningsmetod är jetinjektering även ett  
alternativ till spont eller pålning eller  
för att skapa en underjordisk skärm  
vid dammar eller sänktunnlar.” Så nu  
vet vi det. Vi hoppas att det kommer att  
fungera för kanalbolaget räknar med  
att kanalen skall leva ytterligare 200  
år. Det är ju ett kulturarv som måste  
bevaras även om vi i framtiden har an-  
dra flytetyg än dagens båtbestånd.

### **Cykelvägen avstängd fram till kanalens öppnande**

För de som tänker ta en tur på cykel  
på de gamla dragvägarna, så kommer

vissa delar av dessa som idag fungerar  
som cykelvägar att vara avspärrade.  
Från Motala sluss till Charlottenlunds-  
bron. Dessa dragvägar behövs för ar-  
betsfordon som skall rensa kanalen  
från nedrasande massor och även från  
skräp som kastats av mindre tänkande  
personer. Cykelvägarna kommer troli-  
gen att öppna samtidigt med kanalens  
öppning. Även området vid Baltzar von  
Platens grav håller stängt då bland an-  
nat trappan skall renoveras. Vi hade  
alltid flagghälsning när vi passerade  
Baltzar von Platens grav och tackade  
honom för initiativet så att vi hade hela  
världen tillgänglig framför fören. Det  
finns ju båtar och skepp som är Vät-  
terns fånge och kan aldrig slita sig ur  
Vätterns rena och klara vatten.

Till sist vill vi önska en trevlig och fin  
sommars på Sveriges Blå Band

*Ingmar*

### **Göta kanals generella öppettider är kl 09.00-18.00**

**På vissa sträckor finns förlängda öppettider.**

#### **Öppettider:**

Göta kanal är öppen 6 maj till  
30 september 2016.

#### **Bokningssäsong:**

6 maj - 12 juni och 18 aug - 30 sept.  
(Boka 4 vardagar i förväg, särskilda  
avgångsdagar).

#### **Högsäsong:**

13 juni - 17 aug.

Öppet dagligen kl 9-18.

Extra öppet under juli vid följande slussar:

- Norsholms sluss, kl 8-18.
- Carl Johans slustrappa i Berg, kl 8-19.
- Oscars sluss i Berg, kl 8-18.

#### **Broar:**

Under högsäsong öppnas broar längs Göta  
kanal vid behov mellan kl 9-18.

Broar med särskilda öppettider,  
Vägbron i Töreboda och Karlsborg  
Öppnas hel och halv timme under kanalens  
högsäsong, dock ej 12, 13 och 16 på  
vardagar. Sista broöppning är kl 18.

#### **E22-bron i Söderköping:**

Öppnas hel och halvtimme under kanalens  
högsäsong. Sista broöppning är kl 18.  
Fredagar och söndagar öppnas bron endast  
hel timme mellan kl 15 och 18. Gäller även  
torsdag före midsommar.

#### **OBS!**

Tänk på att tidpunkten för kanalens  
stängning inte är samma tid som sista  
slussning eller broöppning.  
Slussning/broöppning påbörjas inte  
om lämplig förtöjningsplats inte kan  
nås före stängningsdags.

# Ste(e)nkoll

**I JSS erfar vi att en och annan klubbmedlem konvertrar. Då menar vi inte att de byter religion. Nej vi tänker på de inbitna motorbåtsägare som byter till segel och seglingsfantaster som skaffar sig en motorbåt.**

Steen Aaröe är en av dessa. Förra sommaren införskaffade Steen och Ritha sin Ma Cherie efter att i många år ha kryssat på Vättern och andra vattendrag i snabba motorbåtar. Här följer ett litet samtal med dem om denna livsstilsförändring.

Jag träffar dem på Rosendala där förberedelserna för sommarens segelturer är i full gång. Läsidan glänser, men i lovart är det svårt att få upp glansen. ”Där torkar polishen för fort” säger Ritha som inte kan tänka sig maskinpolering utan jobbar hårt för hand för att få upp den rätta finishen.

”Det är egentligen aldrig jag som

styrt valet av båtar. Först var det barnen. De tyckte det skulle vara snabba och häftiga motorbåtar. De hade inget till övers för tjusning under segel. Det skulle bara vara vrålande motorer”, säger Steen lite med glimten i ögat.

”Det blev Flipper-båtar med vilka vi inte bara upptäckte Vättern och platser man kunde nå härifrån utan många andra sjöar och vattendrag. Man kunde ju ta dem med på trailern.” Särskilt kanalresorna i Kinda - och Dalslands kanal framhåller Steen som fantastiska semesterminnen.

”Nu är det Ritha som tycker vi ska segla”, säger Steen. Ritha håller inte

riktigt med om den beskrivningen när jag frågar lite i smyg. Hon tycker att Steen varit minst lika drivande i detta projekt. Det framgår också när jag känner Steen på pulsen att hans känsla för upplevelserna hittills är minst sagt stor.

”Det märks ju att båten är använd” säger Steen och pekar på några inredningsdetaljer som han reoverat. ”Mycket är ändå nyligen bytt.” Vi är överens om att det känns bra att inte behöva reovera från grunden. Man måste ju hinna fram till upplevelserna ute till sjöss också

Än har de i princip bara hunnit



Foto: Steen Aaröe



med att segla hem från Linköping och Roxen där "Ma Cherie" hade sin tidigare hemmahamn. Detta var ändå en tur som Steen med stort eftertryck sätter tummen upp för, resan från Linköping, genom Göta kanal och ut i vår storslagna insjö Vättern är väl oomtvistligen en av de finaste en båtturist kan få i Sverige.

"Denna sommar handlar det mest om att bekanta sig med båten på allvar. Det gäller att vi lär oss segla henne i

alla sorters väder och alla situationer som kan uppkomma," säger Steen.

På frågan om det är tänkt att bli en världsomsegling vill dock Steen dämpa mig lite. "En dröm är att ta sig till Medelhavet via Canal du Midi i Frankrike", säger Steen. Ingen tvekan om att man kan bo och leva så här en längre tid säger vi båda två där vi sitter och sampråkar i kajutan.

Vi kom också in på hur Steens intresse för sjöliv började en gång i tiden

och hur han kom med i JSS. Det var i samband med att familjen köpte sin första båt 2002. "Det var ett gammalt båtintresse som väcktes till liv på nytt", säger Steen, som redan som tonåring seglade jolle i Danmark och även satte hemgjorda segel på sin kanadensare. Så detta med konverteringen till seglare var snarare att beteckna som "Back to basics"!

*Anders Bronsek*



Foto: Anders Bronsek

# Framtidsplan för hamnarna presenterad vid årsmötet

**Ny inredning, fler båtplatser och ny gästhamn i Jönköpings hamn, upprustning av småbåtshamnarna i Huskvarna och på Visingsö, flera utflyktsbryggor i södra Vättern, ny båtmack och nytt klubbhus på Rosendala.**

– Planerna är fullt realistiska och genomförbara och upprustningarna är nödvändiga att göra, säger både en entusiastisk projektgrupp inom JSS och inflytelserika kommunpolitiker. Dessa smått fantastiska idéer presenterades första gången på JSS årsmöte i februari 2016. Nu kan du studera dem närmare i Klubbnytt.

Det moderata kommunalrådet Carin Berggren och hennes partikollega Thomas Candemar var två av de kommunpolitiker som nappade på inbju-

dan att delta som gästar/gäster under JSS 125-årsregatta på Vättern sommaren 2015. Resultatet blev inte bara att de fick se Jönköping från sjösidan. De insåg också att mer behöver göras för att främja båtlivet och de ställer sig nu också bakom JSS planer på en ”uppräschning” av Jönköping som båtkommun.

– Jönköping har ju ett fantastiskt läge vid Vätterns södra spets. De flesta är också medvetna om att sjöläget borde kunna utnyttjas/ användas bättre för att göra kommunen mer attraktiv för oss

som redan bor här och för att locka fler att flytta hit, säger Carin Berggren till JSS klubbnytt.

Planen som Berggren/Candemar lovat att arbeta för går i korthet ut på att Jönköpings kommun ska åta sig att rusta upp och nyinreda hamnarna i Jönköping, Huskvarna och Visingsö. JSS ska som arrendator ansvara för driften av hamnarna i Jönköping, Huskvarna och Rosendala och sällskapet ska också investera i ett nytt modernt klubbhus på Rosendala. Nybygget ska kunna användas både för klubbaktiviteter och som



**Moderatpolitikerna Thomas Candemar och Carin Berggren medverkade på årsmötet.**





utbildningslokal för sjöintresserade ungdomar.

I planen ingår också att kommunen bekostar flera utflyktsbryggor i södra Vättern, i Kovasjön i Huskvarna och i en miljösäker båtbränslemack på Rosendala.

Enligt en preliminär kostnadsberäkning hamnar kommunens insats på cirka 11 miljoner kronor medan JSS bygger klubbhuset för 3,5 miljoner. Däremot finns ännu inga färdiga beräkningar av hur projektet påverkar JSS ekonomi och vilka kostnader det medför för båtägare och medlemmar.

– Jönköping är största kommunen i Vättern, men medan flera andra Vätternkommuner satsat på båtlivet har de hamnar som Jönköpings kommun äger hamnat rejält i bakvattnet. Både hamnen i Jönköping och den i Huskvarna saknar idag det mesta av den service som det moderna båtlivet kräver. Dessutom är de så slitna att upprustnings-

behovet är akut, säger Per Gemheden som tillsammans med tidigare JSS-ordföranden Hans Mörk har arbetat fram projektplanen.

Att hamnprojektet aktualiseras nu beror också på att det nuvarande arrendekontraktet mellan JSS och Jönköpings kommun har sagts upp.

– JSS har ett betydligt sämre och dyrare arrendeavtal för Huskvarna hamn och Rosendala än vad andra föreningar i kommunen har för sina aktivitetsytor. Kommunen vill dessutom höja avgifterna ytterligare utan att ge oss något tillbaka, säger Hans Mörk.

– Genom att ta ett helhetsgrepp och dessutom visa att sällskapet är berett att satsa egna pengar och eget arbete hoppas vi kunna få ett rimligare avtal är annars.

Hittills är det två politiker, det moderata kommunalrådet Carin Berggren och hennes partikollega Thomas Candemar som sagt att de ställer upp på projektet.

– Jag tycker att JSS-planen är seriös. Att JSS visar att sällskapet också vill satsa egna pengar och arbete gör att planen är värd att arbeta för, säger Carin Berggren.

Däremot svävar hon på målet om när och i så fall hur snabbt planen skulle kunna genomföras. En annan osäkerhetsfaktor är hur planerna mottas av övriga partier i den styrande Alliansen, av den rödgröna oppositionen och av tjänstemännen på Tekniska kontoret.

– Det handlar ju inte om några jättesummor i kommunala sammanhang men arbetet måste gå den sedvanliga vägen genom budgetprocessen och det tekniska planarbetet. I maj sätter sig majoriteten i det inledande budgetarbetet och då kommer hela hamnplanen att finnas med i planeringsunderlaget, säger Carin Berggren.

*Lennart Broman*

## En expansiv kommun måste kunna erbjuda attraktiva fritidssysselsättningar

- Jönköpings kommun som tillhör landets 10 största kommuner har ett expansivt näringsliv som ständigt efterfrågar kompetent personal.
- Utbildningsväsendet i kommunen sätter krav på aktivitetsmöjligheter både för studerande och lärare.
- Det unika läget vid vattnet gör det också naturligt att förutom att det ger förutsättningar för attraktiva boendemiljöer också ger möjlighet för att stimulera ett intresse för aktiviteter på och omkring vattnet.
- Fritidsfisket är en av de största folkrörelserna i Sverige. Båtklubbarna i södra Vättern har ca 3000 medlemmar vilket avspeglar intresset för ett lokalt båtliv.
- Aktiviteter och arrangemang på vattnet lockar människor till den frihetskänslan som båtlivet kan erbjuda. Det ger också en inramning som behövs för en stad med placering vid vatten.
- För att utveckla ett mångsidigt båtliv behövs också utbildningsmöjligheter. En inflyttad båtintresserad familj behöver inte bara hamn – och uppläggningsplats för sin båt utan ser också på möjligheten för att barn i familjen skall få möta båtlivet på sina villkor.
- En attraktiv storkommun som Jönköping bör kunna erbjuda goda möjligheter för ett attraktivt och rikt båtliv.



## Så förbättrar vi förutsättningarna för ett attraktivt båtliv i södra Vättern

- Huvuddelen av alla hamnar i södra Vättern ägs av Jönköpings Kommun. En konsekvent och samordnad syn på båtlivets förutsättningar lokalt har saknats varför ett nödvändigt löpande underhåll och förbättringsarbete fått stå tillbaka. Detta har lett till att standarden i hamnarna inte alls motsvarar de krav som ett attraktivt båtliv kräver.
- För att ge bättre förutsättningar för att attraktivt båtliv krävs vissa investeringar i befintliga hamnar. Detta ger möjlighet till dels fler fasta båtplatser. Dels bryggor för nya utflyktsmål samt att säkerheten i befintliga hamnar inte äventyras.
- I detta underlag pekar vi på följande:
- Jönköpingshamnen ges en ny "inredning" som ger fler båtplatser, ger en klar placering för gästbåtar samt ger hamnen en mer attraktiv bild. Samtliga gamla förtöjningspollare tas bort och ersätts med Y-bommar. En satsning på gästhamn i Jönköpingshamnen kräver en ny sanitetsbyggnad som samtidigt kan bli en bättre anläggning för restauranggäster.
- Huskvarnahamnen som invigdes 1969 och nu står i behov av en genomgripande renovering av bryggor kompletteras med en besöksbrygga i södra delen "Kroatorpsbryggan" för att anspela på den gamla bryggan vid Kruthuset som fanns innan motorvägen byggdes. Bryggorna i hamnen utnyttjas flitigt av allmänheten och en renovering är nödvändig för att garantera säkerheten. Gång/cykelvägen förbi hamnen är mycket smal och bör breddas för att öka tillgängligheten och för att kunna vinterlagshållas.
- I den delen av Kavlasjön nedanför Maden där nya kommunhuset skall byggas läggs en flytbrygga med plats för ca 30 båtar plus platser för korttidsbesök. Den fria höjden under motorvägsbroarna begränsar båtstorlekarna.

## Så förbättrar vi förutsättningarna för ett attraktivt båtliv i södra Vättern

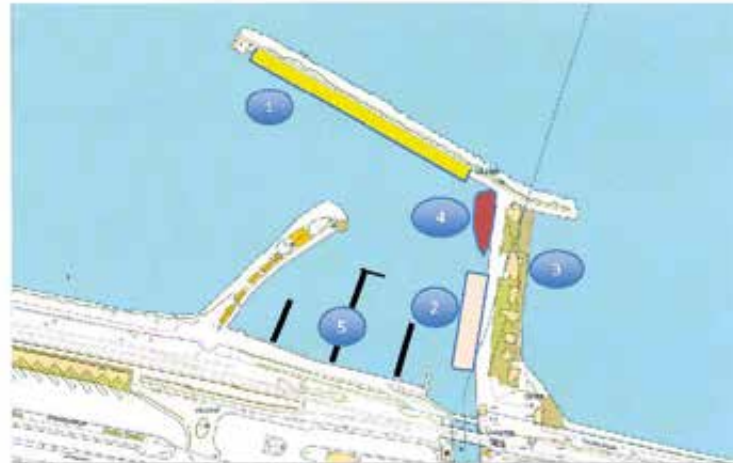
- I Rosendala med Rosendalabassängen där Jönköpings Segelsällskap har sin huvudanläggning avser segelsällskapet att bygga om och bygga ut bryggan i södra delen så att gästbåtar för korttidsbesök lättare kan besöka anläggningen. Flytbryggorna i norra delen får ytterligare 15 platser genom att den inre bryggan förlängs. Klubbhuset som ligger i anslutning till hamnen var från början en enklare barack som stod på Elmiaområdet. Den svarar inte upp mot kraven att ha möten och andra samlingar med mer än ca 35 personer. Med en nybyggnad vill JSS vill kunna starta samarbete med skolorna i området för att underlätta utbildning i vattensport.
- Munksjön är en del av vattensportområdena i Jönköping. Vid en framtida renovering av broar skall hänsyn tas till att den seglingsfria höjden höjs till ca 1 meter så att mindre båtar kan passera genom kanalen.
- Visingsö som är ett mycket attraktivt utflyktsmål saknar egentligen båtplatser för besökande båtar. En förtätning av bryggor i norra delen av hamnen skulle dels ge fler fasta båtplatser, men också ett antal platser för besökande fritidsbåtar. På sikt bör en lösning för fler gästplatser skapas genom att en tillbyggnad av hamnen sker.
- Bygga upp några utflyktsbryggor på platser där det tidigare funnits äldre bryggor. Förslaget är på västra sidan nedanför nya Vilhelmsro bostadsområdet. På östra sidan dels vid Edeskarvarna och dels vid Gunneryd. För Visingsö skulle en brygga kunna förläggas på västra sidan. Dessa platser ligger dock på privatägd mark.

## Jönköpings hamn

### Jönköpings hamn

ändras genom att den gamla flytbryggan ersätts med tre stycken nya bryggor försedda med Ybommar.

De gamla förtöjningspollarna tas bort. Sjösättningsrampen i den inre västra delen tas bort. Platserna utanför restaurangerna reserveras åt gästbåtar. Antalet fasta platser i hamnen kan utökas med ca 20 st



Beigemarkerat område är gästplatser

- 1) Gästhamn långsides
- 2) Gästhamn Y-bommar
- 3) Ny gästhamnstolett
- 4) Restaurangbåt
- 5) 3 flytbryggor

## Huskvarna hamn

### Huskvarnahamnens

bryggor behöver förnyas i sin nuvarande gestaltning med ny bryggbeklädnad och ett förnyat Ybomsystem. Hamnens södra del mot parkeringen förses med en ny fast brygga för korttidsbesök.

- 1) Kroatorpsbryggan



## Rosendalabassängen

I Rosendalabassängen byggs bryggan i södra delen om så att 10 – 12 platser för korttidsbesök ordnas. Räddningstjänstens brygga flyttas västerut och placeringen av räddningstjänstens båt läggs på västra sidan. Servicebryggan mot torrdockan förlängs 2 – 3 m.

Den inre av flytbryggorna på norra sidan förlängs med 20 m och ger utrymme för 15 fasta platser. Ett nytt klubbhus för Jönköpings Segelsällskap ersätter det nuvarande med plats för kansli, förråd och utbildningslokal/mötesrum. En ny sanitetsbyggnad med handikappanpassade toaletter och omklädningsrum för dam/herrar uppförs i anslutning till torrdockans nuvarande lokal.

På södra piren kan en ny sjömack uppföras enligt modell Vadstena

- 1 ) Klubbhus / utbildning lokaler
- 2) Sjömack & cisterner



## Rumlaborgs brygga

Gamla flytbryggan från Jönköpings hamn renoveras och flyttas till vattenytan nedanför Maden och nya stadshuset. Ger fast plats för ca 30 småbåtar samt besöksplatser

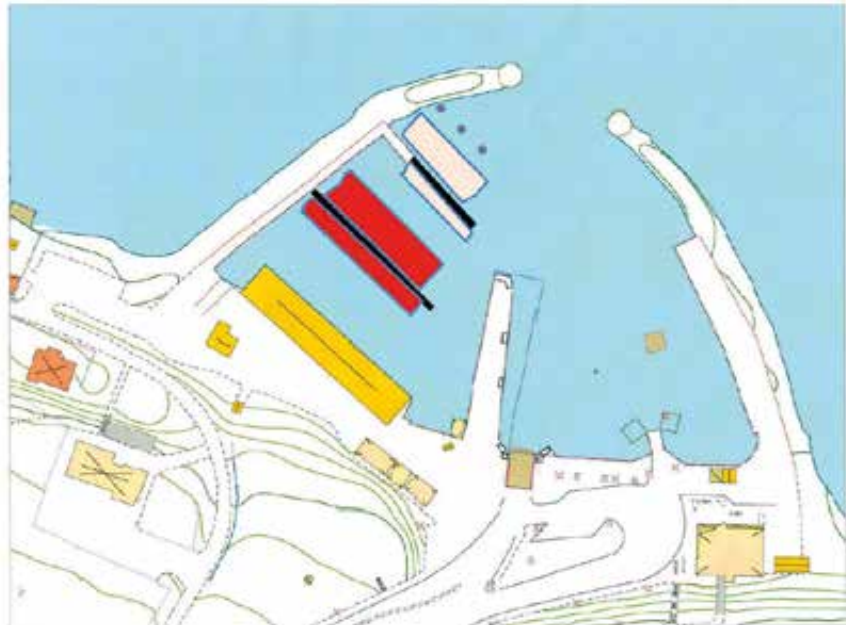


## Visingsö hamn

Visingsö hamn förses med 2 st flytbryggor. En yttre 30 m lång för långsidesförtöjning av gästbåtar på insidan och boj-förtöjning på utsidan.

En 50 m lång som på västsidan förses med 6 m bommar och har 15 st 3 m platser. På ostsidan 10 st 4 m platservardera med 9 m bomlängd.

De fasta platserna skall kunna utnyttjas som besöksplatser när innehavaren inte har båten på plats.  
(Röd/grön skyltning)

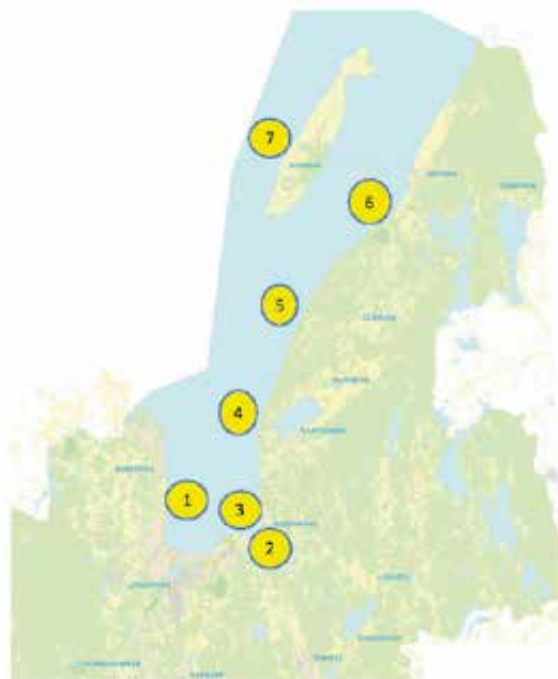


Beigemarkerat är gästplatser  
Rödmarkerat är fasta platser

## Utflyktsbryggor i södra Vättern

- 1) Nya Vilhelmro brygga
- 2) Rumlaborgs brygga
- 3) Kroatorpsbryggan
- 4) Edesvarna brygga
- 5) Gunneryds brygga
- 6) Röttle brygga
- 7) Västra Visingsö (Rökinge)

Merparten av dessa platser ligger på privatägd mark





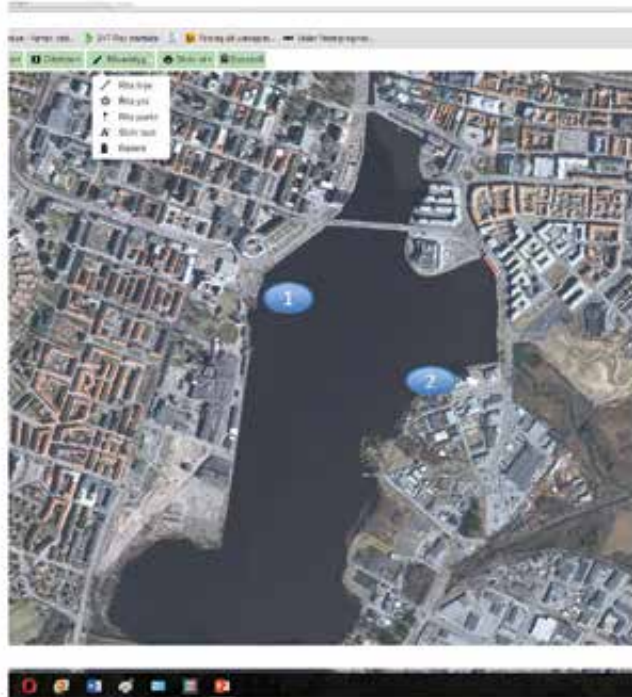
## Vattensportcentrum Munksjön

1) Placering av framtida roddcentrum

2) Nuvarande vattensportcentrum

Nuvarande befintliga broar in till Munksjön ger endast en mycket begränsad seglingsfri höjd.

Önskvärt vid framtida ombyggnader är ca 1 meter



## Sjömacken i Vadstena

Sjömacken i Vadstena har pumpar för 3 bränslesorter; Diesel, vanlig bensin samt alkylatbensin.

Pumpen med kortautomat står bekvämt placerad vid bryggan.

Tillhörande bränslecisterner är placerade inom stängslat område ca 30 meter.

Anslutande rörledningar till pumparna är förlagda i mark.



## JSS nya klubbhus i Rosendala

JSS vill med denna investeringen på allvar kunna erbjuda skolor och föreningar möjligheter att få kunskap och utbildning kring segling och båtliv i stort.

Utbildningsutrymmen i undervåningen och klubb/ samlingslokal på övervåningen.

Sanitets utrymmen byggs i samråd med Jönköpings kommuns lokaler som idag ligger i anslutning på baksidan.



*Bild illustrerad från norra pir nocken*

## Kostnadsbild

- De åtgärder vi pekar på i förslaget kräver inga omfattande infrastrukturinvesteringar utan är egentligen endast åtgärder som återför anläggningarna till en statusnivå som båtlivet för att vara attraktivt kräver
- Jönköpingshamnen. Ca 140 m flytbryggor försedda med Y-bommar samt arrangemang för Y-bommar utmed "Lillpiren" och komplettering vid gästbryggan. Pris ca 2 mkr. El och vatten till de nya flytbryggorna 0,4 mkr. Ny tömningsanläggning. 0,1 mkr.
- Huskvarnahamnen förses med ny bryggbeklädnad samt ett nytt Y-bomssystem för bryggglängden 600 m. Besöksbrygga i södra delen. Pris ca 4 mkr
- Rumlaborgs brygga utgörs av den gamla renoverade flytbryggan i Jönköping som för ny ytbeklädnad. Ingen el eller vattenbehövs till denna brygga. Ett förstärkt landfäste byggs. Pris ca 0,4 mkr
- Rosendala får en utbyggd brygga med brygg el och vatten pris ca 0,5 mkr. Utbyggnad av flytbrygga pris ca 0,3 mkr. Ett nytt klubbhus med lokaler anpassade för undervisning sammankomster i bottenvåning och klubblokaler i övervåning. Pris ca 3 mkr. Denna del ligger på Jönköpings Segelsällskap men förutsätter att föreningen kan få längre arrendeavtal samt att arrendekostnaderna sätts i paritet med vad andra föreningar betalar för kommunägd mark.
- På södra pirarmen uppförs en sjömack enligt modell från Vadstena Pris ca 2 mkr.
- Visingsö hamn renoveras den fasta bryggan på norra sidan. Två flytbryggor sammanlagt 80 m med el och vatten samt bojförstärkning. Pris ca 2 mkr.
- Summa investeringar för Jkpg kommun ca 11 mkr. Investeringar för Jönköpings Segelsällskap ca 3,5 mkr. Här ingår inte kostnader för en ny sanitetsbyggnad i Jönköpingshamnen.

*Uppskattade kostnader baseras på tidigare offerter och välgrundade uppskattningar, men skall fastläggas senare.*