

Jönköpings Segelsällskap

1890 - 1990



Jubileumsbok

Utgiven av Jönköpings Segelsällskap, 1990
Sammanställd av Klubbnytsredaktionen
Tryckt på Tabergs Tryckeri AB, 1990

ISBN 91-630-0268-X

Jönköpings Segelsällskap

bildat 1890



Tillhör

Vätterns Seglarförbund

Svenska Seglarförbundet

Svenska Riksidrottsförbundet

Svenska Båtunionen

Smålands Båtförbund

Smålands Seglarförbund

Föreningen Södra Vätterns Sjöräddning

Innehållsförteckning	Sida
Förord	3
JSS nu och i framtiden	4
Årskavalkad: JSS under 100 år	6
Ordförande i JSS	8
JSS jubileumsdag 1990	9
Jubileumsregattan 1990	11
Jubileumsbanketten på Stora Hotellet	13
Jönköpings Segelsällskap 1990	15
Verksamhetsberättelse för år 1989	16
Bildandet af ett segelsällskap 1890	18
JSS utlottningsbåtar	21
Munksjöslipen	22
Båtar förr och nu	30
Klädsel förr och nu	35
Jönköpingshamnen	36
Var och när stod JSS vagga?	44
Sjöbo	45
Vad innebär en Sjöbokväll?	52
Upprop för Sjöbo 1926	53
Invigningstal på Sjöbo 1926	55
Valborg på Sjöbo	57
Midsommar på Sjöbo	59
Seglarlycka	62
Ungdomsverksamheten	64
Stadgar för junioravdelningen 1975	73
På långfärd med Kerstin	74
Kerstin - trotjänarinnan i JSS	76
Seglingar med JSS	77
Grännaregattan 1982	78
Visingsö runt 1982	80
Eskader pingsten 1982	82
Funderingar inför eskaderseglingen 1983	84
Små ord om segling 1987	86
Kappseglingspokaler i JSS	87
Jungfrun runt 1987	88
Eskadersegling 1908	91
Segelordning 1890	94
Vättern	96
Då och nu	99
Huskvarnahamnen	100
Radio Jönköping på besök	104
Rosendala	105
Ett segelsällskap i omvandling	116
JSS stadgar 1975	120
JSS utmärkelser	125
Kursverksamhet i JSS	126
Klubbtidningsredaktör - en utmaning	127
Annonser	131

Förord

En hundraåring som fått vara med om en enorm utveckling inom många olika områden. Ja, det är VI det, Jönköpings Segelsällskap! När "den nyfödde" startade sin levnadsbana, anade den inte vad som skulle följa i framtiden. Men alla dessa etthundra oskrivna blad är nu fyllda. De flesta är förgyllda, men några troligen litet skamfilade. Tänk, om allt som hänt verkligen varit nedtecknat och funnits att läsa! En rejäl och välfylld bokhylla hade väl inte räckt långt. Litet, litet, ja, det blir väl som ett axplock av allt som passerat under de etthundra åren, har vi i klubbtidningsredaktionen försökt samla ihop till DIG i denna bok.

Vi i redaktionen är medvetna om att det finns många som lagt ner ett fantastiskt jobb för JSS. Till alla er som under dessa etthundra år på ett engagerat sätt jobbat för Sällskapet vill vi rikta ett stort och varmt tack, ingen nämnd men ingen heller glömd.

Eftersom vi visste att vi ändå skulle ha missat att nämna flera av er här i jubileumsboken har vår strävan varit att mera visa och berätta om hur det har sett ut på olika ställen och hur utvecklingen har fortskridit inom olika områden. De personer som då råkat vara med när jag eller Ingmar kommit och fotograferat för klubbtidningens räkning, får mera ses som representanter för alla de andra som också jobbat. När vi nu framkallat korten i mörkrummet har vi ändå valt ifrån de ca 3000 foton vi hunnit ta på JSS-aktiviteter sedan vi började hjälpa till med klubbtidningen år 1983.

Det har varit ett jobbigt, men samtidigt

roligt år, att ta fram och välja ut material till denna jubileumsbok, tycker vi i redaktionen. Vi började för drygt ett år sedan med att gå igenom mängder av arkiverat JSS-material från starten 1890 fram till ung. 1940. Sedan har det verkligen slarvats med arkiveringen. Därför har vi läst, intervjuat och forskat fram resten själva innan vi satt oss ner att skriva in artiklarna i datorn. Efter mycket diskuterande fastnade vi i huvudsak för följande områden: Munksjöslipen, Jönköpingshamnen, Rosendala, Huskvarnahamnen, Sjöbo, Ungdomsverksamheten och Seglingsverksamheten. Så tillkommer förstås annat smått och gott.

De senaste 15 åren har klubbtidningar funnits och det har varit till oerhört stor hjälp. Eftersom JSS gett ut flera jubileumsskrifter efter arton, tjugo, fyrtio, femtio och sextio år, så har vi koncentrerat oss på den senare delen av de hundra åren. Några goda smakbitar från tidigare år serveras förstås också.

Våra artiklar redigerades i ett "desktop publishing program" och skrevs ut på laserskrivaren. Bilderna monterades sedan för att till slut bli ett tryckfärdigt original. Ett hjärtligt tack till ALLA som på något sätt bidragit till denna jubileumsbok, och till författarna, intervjupersonerna och kortutlånarna.

Trevlig läsning av jubileumsboken önskar hela redaktionen. Väl bekomme alla JSS:are och andra intresserade, i synnerhet Ni som läser denna bok om tjugofem, femtio eller varför inte hundra år!

Gun-Britt Svensson (redaktör)



JSS nu och i framtiden

JSS 200 år! Vi går nu in i vårt andra sekel och det är inte utan att man undrar hur JSS ser ut år

2090, om ytterligare etthundra år. Finns JSS kvar? Enligt de gamla romarna är ju segling nödvändigt och t o m viktigare än själva livet, varför man väl får hoppas att både seglingen och JSS består.

Låt oss emellertid titta på de utvecklingstendenser som finns och se vartåt de pekar.

1970-talets glada expansion på båt-sportens område har avstannat. Då fick plasten och massproduktionen sitt stora genombrott samtidigt som det var lätt att låna pengar billigt. Staten betalade ju det mesta i form av avdragsgilla räntekostnader. I dag är ju båtarna betydligt dyrare, såväl i inköp som vad gäller finansiering; en ny familjebåt med rimlig komfort kostar idag lika mycket, eller t o m mer, än ett bostadshus för en familj. Detta har lett till att det inte blir ett nettotillskott av båtar till småbåtshamnarna utan i stället minskar beläggningen. Svensk varvsindustri för nybyggnad av småbåtar har nästan helt upphört och de som finns kvar producerar dyra och exklusiva båtar för export till bl a USA och Tyskland. Låt oss hoppas att denna utveckling vänder.

Kapseglingen har fått vidkännas samma problem som andra sporter, nämligen plånbokens ökade betydelse för resultaten. För den som vill hänga med i topp, även på klubbnivå, gäller det att ständigt ha det nyaste, bästa och snabbaste i fråga

om segel och annan utrustning. Detta kostar pengar och skapar problem då inte alla kan eller vill satsa på detta sätt.

Vidare har den ökade fritiden, paradoxalt nog, inte lett till mer tid för kapsegling. Tvärtom har seglingen fått konkurrens av det kraftigt ökade utbudet av fritidsaktiviteter, vilka tidigare inte stod alla till buds. Exempel på detta är golf, som just nu är den fritidsaktivitet som framstår som den stora lockelsen för många. Kanske är det sådana faktorer som ligger bakom det förhållandet att 1990 års största kapsegling i södra Vättern, med ett båtunderlag på bortemot tusen båtar, endast lockade 27 startande.

Sammantaget leder det sagda till slutsatsen att det kräver stor övertalningsförmåga och argumentationsteknik av t ex den familjefader som vill få familjen att kanske sätta hela sin ekonomi på spel samtidigt som mamman vill spela golf och gå med i Rotary och barnen vill spela tennis, fotboll, rida eller vara med kompisar men framför allt inte sitta ute på sjön i regn och blåst och utan sysselsättning.

En ljusglimt i denna mörka beskrivning är att detta inte är problem som JSS är ensamt om. Det är generella problem som berör alla som konkurrerar om 'fritids-konsumenternas' gunst. En ytterligare tröst är att vi alla är medvetna om svårigheterna och arbetar på att finna lösningar. Tyvärr får jag väl inte vara med år 2090 och se hur det gick. Det skulle vara intressant för jag är övertygad om att båtsporten kommer att vara kvar fastän kanske i helt

andra och oväntade former.

För det arbete som skall göras går JSS in i nästa sekel med en modern organisation. Verksamheten är sektionaliserad med delegerade budgetansvar, varvid styrelsens viktigaste uppgift är att genom resursfördelning och annan styrning se till att vi arbetar mot samma mål. Även datorsystemen har tagits i bruk, främst vid produktionen av JSS' medlemstidning Klubbnytt.

Ändamålsparagrafen i JSS' stadgar, där det bl a sägs att sällskapets uppgift är att "befrämja konsten att bygga, rigga och hantera segel- och motorbåtar ävensom att väcka hågen för det uppfriskande sjölivet" avspeglar sig i JSS verksamhet f n. Medan kappseglandet just nu lockar endast en begränsad skara är JSS desto bättre vad gäller att erbjuda medlemmarna service och faciliteter. Verksamheten bedrivs f n vid fem driftsställen - Huskvarnahamnen, Rosendala båtuppläggningsplats, gamla slipen vid Munksjöns östra strand, Jönköpingshamnen och Sjöbo i Trånghalla, varvid Rosendala och Sjöbo är juvelerna i samlingen. Sedan Rosendala byggts ut med båthus och försetts med klubbhus, bockkran och annan service är Rosendala en av de bästa uppläggningsplatser man kan se; ibland brukar jag säga att JSS är Sveriges bästa segelsällskap på vintern! Som utflyktsmål är Sjöbo en pärla för rekreation och traditionerna kring valborg och midsommar.

Vårt sorgebarn däremot är Huskvarnahamnen, sedan den byggdes omkring år 1965, i kommunal regi. Med en kraftigt ökad motorvägstrafik, obefintlig service och ett, tidvis, bristfälligt underhåll är hamnen allt annat än trivsam och vad en kommun borde kunna erbjuda båtfolket. Många, långa och segslitna förhandlingar

med kommunen har emellertid ännu inte lett till att vårt önskemål om att få överta driften av hamnen på rimliga villkor tillgodosetts.

Sedan JSS flyttade båtuppläggningsplatsen till Rosendala från Munksjöslipen har denna uppläggningsplats fört en osäker tillvaro med endast ettårskontrakt. Detta har dock inte märkts på aktiviteten, som är hög med beläggning i alla båthus och full verksamhet med nybyggnationer och pietetsfull renovering av bl a gamla vätterbåtar. Inför hotet att behöva lämna Munksjöslipen vid en eventuell exploatering, vilket kommunen hoppas på, har företrädare för kommunen i vart fall ställt ersättningsmark i sikte.

Som med allt annat här i livet är det således också för JSS ömsom vin, ömsom vatten, ibland solsken, ibland regn och det är väl så det skall vara. Viktigt är emellertid att hålla i minnet, att hur moderna vi än blir med datorer och annat och vad vi än ställs inför, så är JSS en förening som bärs upp av sina medlemmar. Det är ytterst människorna det handlar om. Detta gör en ödmjuk men också tacksam att få arbeta för. Allt annat till trots, är det just kontakterna och samvaron på slipen, på bryggan, efter kappseglingen eller var man nu träffas, fri från arbete och andra krav, som är det väsentliga och som håller JSS samman. Sällskapet är således nu och i framtiden vad medlemmarna gör det till och det inger hopp inför framtiden. Jag tror därför att vi tryggt kan påbörja seglatserna i nästa sekel. Samtidigt vill jag tacka alla medlemmar för det gångna seklet och för det fina arbete som lagts ned för att göra jubileumsåret 1990 så festligt och minnesvärt. Ett stort tack och en uppfordran till 2090 års kvinnor och män i JSS!

Thomas Främby

ÅRSKAVALKAD: JSS under 100 år

- * **1890** Jönköpings Segelsällskap bildas. Den första lottbåten köps och utlottas. De första segeltävlingarna hålls.
- * **1894** JSS börjar leta efter plats att anlägga en slip.
- * **1911** På initiativ av JSS ordförande Ludvig Ohlin bildas Vätterns Seglarförbund.
- * **1912** Sällskapet beslutar att starta ungdomsverksamhet och bildar en junioravdelning för ungdomar under 20 år, som får möjlighet att deltaga som gästtar på större båtar.
- * **1915** En gammal fiskarstuga vid Sjöbo inköps för 1200 kr.
- * **1920** På södra stranden av Munksjön hyr sällskapet en tomt av Jönköpings stad och bygger en slip.
- * **1925** Drottning Omma, en 220 kvm yawl, inköps av konsul Eklöf och bildhuggare Christiansen. En skeppare anställs och ungdomsverksamheten får en uppräkning.
- * **1926** En kaj byggs vid Sjöbo. Invigningsfestligheter hålls.
- * **1927** Yawlen Kerstin inköps av JSS för ungdomsverksamheten.
- * **1929-1930** Segelbåtarna Astrea och Lola inköps av JSS för ungdomsverksamheten.
- * **1930** Sällskapet får genom en gåva av konsul Eklöf en klubblokal i Jönköpings hamn. JSS ger ungdomsstipendier för att sända ungdomar på seglar-skolor.
- * **1938** Den sista lottbåten utlottas. En tradition som uppehållits sedan sällskapet bildades tar slut.
- * **1950** Slipvagnen på Munksjöslipen elektrifieras.
- * **1951** Den första "boa" byggs på Munksjöslipen.
- * **1962** Ett nytt klubbhus byggs på västra piren. Det skänks till stor del av dåvarande ordföranden Bengt Eklöf.
- * **1965** JSS 75-årsjubilerar med stor regatta och jubileumsbankett på Stora Hotellet.
- * **1972** Efter att JSS under ett par decennier inte haft någon direkt ungdomsverksamhet startas nu en ungdomssektion med 14 medlemmar och med sju jollar.
- * **1974** Sammanslagning av Huskvarna Båtsällskap och Jönköpings Segelsällskap. Plåttgaragen på Rosendala byggs. Planen asfalteras. Ny mastkran reses.
- * **1974** JSS startar seglarskola med jollesegling för ungdomar. En tradition som hållit i sig.
- * **1975** Den 23 april stängs Munksjön.

- JSS båtar lämnar sjön vid det sista brolyftet. Rosendala blir sällskapets båtuppläggningsplats. Den hade iordningställts av kommunen och använts av Huskvarna Båtsällskap från 1968. Privata båthus börjar byggas på Rosendala uppläggningsplats. Klubbtidningen startar. JSS stadgar skrivs om. Eskaderseglingar i Vättern organiseras. En tradition som kom att uppehållas under tio år.
- * **1976** Ungdomsavdelningen bygger jollar under vinterhalvåret i en lokal på Hulukvarngatan. Klubbhuset i Jönköping genomgår en ordentlig in- och utvändig upprustning.
 - * **1978** Optimistbygge på Birkagården. Piren på Sjöbo förlängs och gräsmatta anläggs.
 - * **1980** JSS firar 90 år på Stockmakaren i Huskvarna. Förtjänstecken utdelas och gåvor tas emot från segelsällskapen runt Vättern.
 - * **1981** Midsommarfirande startar på Sjöbo. Valborgsmässofirandet har pågått i decennier.
 - * **1982** Inför årets EM anordnar JSS nationella kvalificeringstävlingar för Flipperklassen.
 - * **1983** Södra piren vid Rosendala förlängs och den norra byggs. Kommunen iordningställer sjösättningsramp och räls. Bockkranen byggs och målas. Klubbhuset börjar byggas.
 - * **1984** Kvalificeringstävlingar i Jönköping inför årets EM i Flipperklassen.
 - * **1985** Rosendala klubbhus invigs. Smålandscupen - en jolletävling - arrangeras av JSS.
 - * **1986** Klubbtidningen framställs med ny teknik. Dator och skönskrivare inköps. De förtroendevalda väljs för om detta år sektionvis. Varje sektion gör upp sin budget och har ansvar gentemot styrelsen. De sista privata båthusen, som kantar Rosendala uppläggningsplats, byggs liksom en förlängning av mastkransbryggan. Dieseltank och tryckvatten ordnas.
 - * **1987** Flaggstång utanför klubbhuset Rosendala sätts upp. Ombyggnad av förråd och sekretariat till ett sammanträdesrum. Bastu byggs, även ett mastsjöl.
 - * **1989** En laserskrivare inköps för framtagning av tryckoriginal med ny teknik. Används i JSS för bl a klubbtidning och 100-års jubileumsskrift. Tryckluftskompressor inköps till Rosendala.
 - * **1990** Ungdomssektionen köper in ett flertal jollar. En tredje utombordsmotor till fölgebåt nr tre anskaffas. Jubileumsåret firas med jubileumslotteri, regatta, bankett på Stora Hotellet med utlottning av träjolle, byggd och skänkt av Karl-Ivar Brattstål och en höstfest på Ramada, med stor utdelning av förtjänstecken från Vätterns Seglarförbund. Denna 100-årsjubileumsskrift utges.

Rolf Lindell

Ordföranden i JSS

1890	konsul Sven Rydberg(fr.15/4)
1890	disp. Oscar Roempke (fr. 6/5)
1891-1909	disponent Oscar Roempke
1910-1913	v. häradshövdd. Ludvig Ohlin
1914	bankdirektör Carl Silverling
1915	civilingenjör O Kuller
1916-1920	v. häradshövdd. Ludvig Ohlin
1921-1922	civiling. Harry A Anderfelt
1923-1930	hovrättsass. Gösta Engzell
1931-1932	konsul Josef Eklöf
1933-1939	konsul Richard Hagelin
1940-1949	disponent Walter Godhe
1950-1972	disponent Bengt Eklöf
1973-1981	ingenjör Jarl Mared
1982-1985	ingenjör Göran Sonesson
1986-	hovrättsass. Thomas Främby



Bengt Eklöf var JSS ordförande under en lång tid, hela 22 år.



Jarl Mared (t.h.) valdes till ordförande i Jönköpings Segelsällskap år 1973. Under Jarls ordförandeskap skedde en intensiv expansion, särskilt på Rosendala. Här, på årsmötet 1982, lämnar Jarl över till Göran Sonesson.



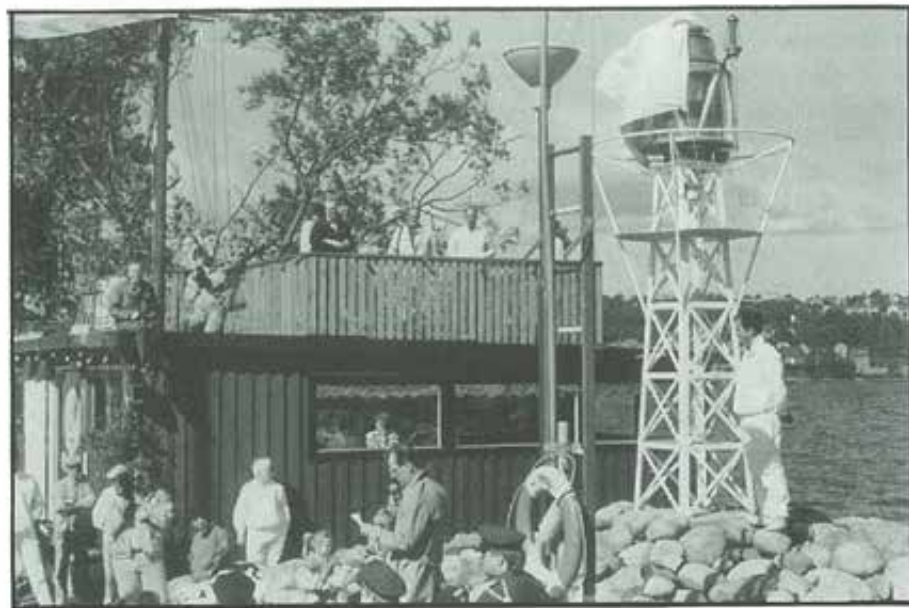
År 1986 lämnade Göran Sonesson över roddret till Thomas Främby. Då hade Göran varit ordförande i 4 år. Thomas är fortfarande ordförande jubileumsåret 1990.

JSS jubileumsdag

Vid JSS' jubileumsdag den 19 maj 1990, samlades kl 9.00 ett 30-tal rorsmän till rorsmansmöte i Jönköpings hamn inför jubileumsregattan. Hamnen var i stort sett fylld av båtar och längs yttre vågbrytaren låg de i två eller tre rader. Huskvarna-Jönköpings hemvärnsmusikkår spelade på kaj, piren var full av folk och stämningen var på topp.

Kommunalrådet John Johansson återinvigde Jönköpings hamns gamla AGA-

den tid då Jönköping var en betydande hamnstad. Staden beslöt om en kraftig utbyggnad av hamnen i samband med invigningen av Göta kanal och byggnadsmaterialet togs från gamla slottsvallen. När järnvägen kom fylldes större delen av hamnen igen och en bro byggdes som försvårade inseglingen till den inre hamnen i Munksjön. Kommunalsrådet framhöll också betydelsen av fyren idag, då den påminner oss om Jönköpings historia men



Kommunalrådet John Johansson förrättar här invigningen av den nyrestaurerade gamla AGA-fyren. Jönköpings Hamnsektion med Kenneth Appelgren i spetsen har renoverat och putsat upp fyren som användes som inseglingsfyr till Jönköpings hamn 1916 - 1986. Den går på både gas och el.

fyr, som hade varit i bruk 1916 - 1986. I sitt tal påminde John Johansson oss om

även att Vättern är en viktig källa till rekreation och att det är vackert med vita se-

gel på sjön.

10.45 gick starten i jubileumsregattan med start utanför klubbhuset, första prick utanför Sjöbo sedan vidare mot Rosenlundsbankarna och målgång vid Jönköpings hamn.

Jönköpings segelsällskaps 100-års jubileumsdag kunde inte börjat bättre med strålände solsken och till en början frisk, om än något kylig nordlig vind.

I klubbhuset serverades kaffe och kakor och läckra siks mörgåsar med öl. Välbesökt och uppskattat! Ett stort tack till Irma och Ingegerd. Ann stod för försäljningen i siklotteriet.

När Magnus Ladulås lämnat hamnen fanns det plats för en Optimist-jollekappsegling. Segrare blev Charlie Berner (10), som hann i mål innan passagerarfartyget Magnus Ladulås återvände i hamn. Det hindrade dock inte att segraren, på traditionsenligt sätt fick knäppa flytvästen, ta av sig glasögonen och ta sä-

songens första bad i Jönköpings hamn. Klädbytet kom väl till pass. En kort segerintervju gavs;

- Tog du ombyte med dig för att du räknade med att vinna?

- Nej, men det är alltid risk för kapsejsning.

Övriga deltagare, som kom lindrigare undan men säkert hade lika roligt var Åsa Johnsson, Malin Ström, Andreas Lundell och Fredrik Rehnkvist.

Regattan avslutades med målgång i strålände solsken och mojnande vind, och hamnen fylldes ånyo med segelbåtar, flaggspelen hissades och det blev kontinental stämning. Senare på eftermiddagen rev "Gurkmix", bestående av tre tjejer, av sin show i ett rasande tempo och tog oss med på en mimad "huppegupp-täcktsfärd" med "Ullabella" och "Kurt Olsson".

Tomas Katzin



Starten har gått till JSS' jubileumsregatta 19 maj 1990 utanför Jönköpings hamn.

Jubileumsregattan

(som den såg ut från slutet av kön)

Under blå himmel med strålande sol låg en brokig samling fartyg förtöjda i Jönköpings hamn. Vi var ca 40 segelfartyg. Flertalet av dessa skulle tävla om tätplatserna, några skulle nöja sig med att delta. Övriga kunde glädja sig åt goda åskådarplatser antingen från land eller från följefartyg. Deltagare kom från när och fjärran t. o. m. från Karlsborg.

Anmälan och rorsmansmöte avlöpte smärtfritt ur vår synvinkel. Eftersom klassen flerskrovsbåtar endast innehöll en tapper deltagare, blev startordningen något oklar, och kattan deltog utom tävlan.

Lilla klassen startade i ca 7 m/s med gott om plats längs startlinjen. Stora klassen startade 10 minuter senare. Vinden vid starten var runt 6 m/s samt i en riktning som borde ha fått fler startande att skära linjen för babords halsar. Det var bara kattan och jag som valde denna kurs. Övriga hetsporrar kämpade tappert om en bra startposition runt styrbords flagga. Eftersom babordsbåtarna ej kom i sådan position att övriga blev upphinnande tvingades vi i enlighet med regelverket att lämna dessa företräde. Detta medförde att vi kunde inspektera deras akterspegel på behörigt avstånd.

Vår kurs bar mot Rosenlund i fri vind som sakta var i avtagande. De övriga närmade sig Kortebo strand och tvingades snart att slå till samma kurs som vi. Kattan var redan utom synhåll och började kanske redan lägga upp taktiken för att varva övriga deltagare.

Första märket rundades efter 3-5 slag, när väl vi var där så var kattan i mål och

många andra på väg mot mål med bysthöga spinnakrar. Någon var väl även efter, särskilt den som skörde sitt storsegel. En lugn slör i varmt solsken och nästan vindstilla i sittbrunnen var det till andra märket. Detta rundades utan kamp med andra om rätt till väg, med kurs mot mål: slör för styrbords halsar i lätt bris.

Det började bli kris med att klara maxtid-gränsen på 3.0 timmar. Någon kanske hörde våra funderingar om detta och skruvade upp vinden ett par tre knop, så att vi och andra skar mållinjen inom tidsramen. Detta bekräftades medelst ett tut från tävlingsledarna på hamnpiren.

Flertalet riktiga kappseglare hade redan förtöjt sina fartyg vid kaj och brygga. En del kappseglare var så riktiga att de till och med knäckte sin spinnakerbom för att undvika att kollidera med en "väjnings-skyldig sommarstuga" i samband med målgång. Utöver ett storsegel som "blåste ur" likrännen i starten var nog den tudelade spinnakerbommen den enda incidenten under tävlingen, som i övrigt var lyckad.

Till prisutdelningen sammankallades vi medelst knallskott. Utdelning av jubileumsplaketter, bägare och pokaler skedde under ordnade former i baklänges turordning. Vinnande skeppare badades i hamnens vårvarma vatten under stort jubel. Visst kom vi sist igen, men kappsegling liksom annan idrott vinnes bara av de som tränar ihärdigt med bra redskap. Bara pengar ger inga förstaplatser, fråga Victor Forss.

Erich Kaltenbrunner och
Anita Eskengren

RESULTAT JSS JUBILEUMSREGATTA 19/5-90

LYSKLASS C

Segelnr	Båttyp	Skeppare	Klubb	LYStal	Segl.tid	Korr.tid	Poäng	Tot.poäng
S94	Mustang Junior	Tor Kaijser	JSS	0.94	2:59:17	2:48:32	12	12
S9	Mustang Junior	Lars Kaijser	JSS	0.94	3:02:02	2:51:07	11	11
S1134	Vega	Tor Jansson	SBK	1.00	3:01:31	3:01:31	10	10
S137	Albin 78	Kent Hellqvist	HSS	1.02	2:58:08	3:01:42	9	9
S352	P 28	Lars Åkesson	SBK	1.00	3:06:44	3:06:44	8	8
S4473	Shipman 28	Stefan Andell	JSS	0.99	3:09:31	3:07:37	7	7
S2811	IF	Georg Svensson	JSS	0.99	3:20:11	3:18:11	6	6
S622	Albin Viggen	Lars Arnö	JSS	0.93	3:51:12	3:35:01	5	5
S08	Skärgårdskruss.	Anders Andersson	JSS	0.98	4:15:27	4:10:20	4	4
S463	Monsun 31	Bertil Ceder	JSS	1.03	4:05:33	4:12:55	3	3
S2990	Maxi 77	Pelle Svensson	JSS	0.99	DNF		1	1
S1719	Maxi 77	Ove Karlsson	JSS	0.99	DNF		1	1

LYSKLASS D

S81	Rapier 25	Åke Unander	SBK	1.02	2:50:20	2:53:44	8	8
S5889	CC 25	Kalle Gaffron	JSS	1.03	2:53:57	2:59:10	7	7
S31	Beason 31	Roland Johansson	CSS	1.09	2:47:30	3:02:35	6	6
S5151	Comfort 30	Anders Carlén	SBK	1.09	2:48:16	3:03:25	5	5
S715	Maxi 95	Rune Persson	JSS	1.03	3:08:30	3:14:09	4	4
S70	Murena	Uno Damberg	JSS	1.06	3:06:00	3:17:10	3	3
S622	Fenix	Angelica Axelsson	HSS	1.06	3:32:56	3:45:43	2	2
S86	Fortissimo	Göran Laurelii	JSS	1.05	3:49:59	4:01:29	1	1

LYSKLASS E

S527	Albin Express	Beerman/Grune	DBS	1.10	2:37:05	2:52:48	19	38
S151	Smaragd	Göran Gustavsson	DBS	1.17	2:27:52	2:53:00	18	36
S93	R 6	Kent Persson	SBK	1.19	2:27:01	2:54:57	17	34
S585	Albin Express	Mats Berglund	DBS	1.10	2:39:17	2:55:13	16	32
S9470	X 102	Thomas Harloff	DBS	1.19	2:29:07	2:57:27	15	30
S7802	H 35	Vilhelm Sunesson	DBS	1.13	2:37:43	2:58:13	14	28
S106	Omega 34	Björn Hägglund	DBS	1.16	2:36:01	3:00:59	13	26
S27	Facil 35	Göran Jonsson	DBS	1.15	2:38:39	3:02:27	12	24
S159	Safir	Jonas Ahlqvist	DBS	1.15	2:38:43	3:02:31	11	22
S124	Contrast 33	Eva Nyström	JSS	1.15	2:39:15	3:03:08	10	20
S111	Smaragd	Hans Knutas	DBS	1.17	2:36:36	3:03:13	9	18
S227	Maxi 999	Arne Klingberg	DBS	1.12	2:46:05	3:06:01	8	16
S6172	Mani 34	Conny Ljungberg	DBS	1.22	2:36:35	3:11:02	7	14
S144	Diva 39	Håkan Berglund	DBS	1.25	2:33:41	3:12:06	6	12
S9449	Wasa 42	Rein Lillesaar	DBS	1.26	2:37:30	3:18:27	5	10
S9837	Linjett 32	Bo Syrén	JSS	1.09	3:02:26	3:18:51	4	8
S189	Contrast 33	Göran Karlsson	JSS	1.12	3:34:33	4:00:18	3	6
S8930	Symfoni	Erich Kaltenbrunner	JSS	1.13	3:39:39	4:08:12	2	4
S9	Comfortina 32	Lennart Söderlind	JSS	1.10	RET		1	2

Hundraårsjubileumsbanketten 19 maj 1990

Denna strålande fina, kanske något kyliga försommarmkväll samlades gästerna utanför klubbstugan i Jönköpings hamn. En läskande drink serverades medan allt fler gäster samlades. Till sambarytmer, ledna av exotiskt klädda musikanter och dansare, tågade gästerna, skakande cocacolaburkar i stället för marackas, mot Stora hotellets festsal.

Efter att alla gästerna hade intagit sina platser hälsade ordföranden Thomas Främby alla välkomna till banketten.

Toastmastern Pelle Sjöström klingade i skeppsklockan, en gåva från **Arvid Larsson AB**, när han ville ha de sorlande gästernas uppmärksamhet.

Det var nu dags för den förste talaren: Representanten för **Svenska Seglarförbundet**, som också representerade **Smålands Seglarförbund**, gratulerade och önskade JSS lycka till med ungdomsverksamheten och överlämnade ett bordsstandar från vardera förbunden.

Svenska Båtunionen gratulerade med en guldfärgad båtsmanspipa och från **Smålands Båtförbund** överlämnades en Orreforsskål samt det första exemplaret av Smålands Båtförbunds standar.

En flagga, beskriven i JSS första styrelseprotokoll från 1890, skänktes av en **grupp damer och herrar ur JSS** representerade av Björn Åstrand, som läste upp flaggparagrafen ur det gamla handskrivna dokumentet.

JSS 25-åriga båtklubbsgranne **Dom-**

sands Båtsällskap, representerat av dess ordförande Klas-Peter Sunesson, gratulerade 100-åringen med ett nytt sjökort över Vättern. Till mångas häpnad och undran höll han gåvan upp och ned. Han förklarade att han med det uttryckte en önskan att vi hade norra Vätterns fina skärgård här nere i Jönköping. Trots allt gäller verkligheten framför kartan även om kartan visas upp och ned. För att bättra på verkligheten har JSS sin uthamn Sjöbo och DBS har nu fått sin uthamn Fingals hamn färdig. Klas-Peter visade att Fingals hamn finns utmärkt på det nya sjökortet. Denna nya hamn är jämte Sjöbo en stor tillgång för seglare i södra Vättern. Klas-Peter utbringade ett fyrfaldigt leve för JSS.

Gränna Båtklubb, representerad av Göran Lago, överlämnade en tavla med motiv av Gränna kyrka. Från **Segelsällskapet Wättern** överlämnade Göran en bild av en Karlshamnssnipa utförd i fri knypplingsteknik.

Carlsborgs Segelsällskap gratulerade och gav JSS ett bordsstandar samt en tallrik med motiv Carlsborgs Segelsällskaps "Tiffany".

Jönköpings kommun representerad av kommunalrådet John Johansson gratulerade till de hundra åren och påpekade den skönhetsupplevelse han får vid synen av vita segel på Vättern. En tavla av Uffe Tecknare föreställande slupen Victoria överlämnades.

Ingemar Berg, Huskvarna gratulerade JSS med en nyskriven vals "Kväll vid Sjöbo" i arrangemang för piano av Karl-Olof Robertsson.

Gustav Bymark från **Sveduddens Båtklubb** lyckönskade JSS och överlämnade en teckning efter foto av Södra Hamngatan år 1900.

Vätterns Seglarförbund representerat av Gustav Bymark gratulerade 100-årsringen med att dela ut förtjänsttecken till medlemmar i JSS, som gjort stora insatser för sällskapet genom åren. De som fick förtjänsttecken var Marie-Louise Dickér, Jarl Mared, Gunnar Eklund och Johnny Nyström. Även veterantecken delades ut. Denna utmärkelse fick Marie-Louise Dickér, Jarl Mared och Gunnar Eklund.

Efter en paus då gästerna kunde ta en svängom på dansgolvet till Conny Walfridssons orkester var det dags för dragning i jollelotteriet. Jollen, som är byggd och skänkt av **Kalle Brattstahl**, lottades ut på bankettbiljetterna och vanns av en mycket lycklig Hans Knutas.

Jubileumsbalens gäster kunde avnjuta ett imponerande fyrverkeri avfyrt från hamnpiren ut över Vättern. Fyrverkeriet var höjdpunkten på "Kalajsfirandet" i Jönköping.

Efter fyrverkeriet var det dags för dragning i Sällskapets stora jubileumslotteri, som anordnats för stöd till ungdomsverksamheten. De lotteriansvariga Leif Sjöberg och Hans Hartman lät förrätta dragningen. Man började med att dra de lägre vinsterna och spänningen stegrades när man närmade sig dragningen av högsta vinsten, den åtråvärda bilen. Men vinnaren var ännu under dragningskvällen ovetande om sin lycka.

Festligheterna fortsatte med dans till den utmärkta orkestern till en bit in på småtimmarna.

Alla gäster syntes vara glada och mycket nöjda med den utomordentligt trevliga och välordnade jubileumsbanketten.

Catharina Åstrand



Jönköpings Segelsällskap 1990

Styrelsen

Thomas Främby, ordförande
Karl Gaffron, vice ordförande
Lars Ericson, sekreterare
Göran Laurelii, kassör
Lars Tolf, ledamot
Göran Boström, suppleant
Leif Sjöberg, suppleant

Segelsektionen

Karl Gaffron, sekt.ledare
Uno Damberg
Marie-Louise Dickèr
Ulrika Gaffron
Rolf Larsson
Lennart Söderlind

Motorbåtssektionen

Vakant

Ungdomssektionen

Gösta Swenzén, sekt.ledare
Kenneth Pettersson
Hanna Härelind
Paula Härelind
Susanne Rosjö
Bo Rönnerstam

Hamnsektionen Huskvarna

Ingemar Persson, sekt.ledare
Sam Arfwidsson
Lennart Larsson
Göran Laurelii

Hamnsektionen Jönköping

Kenneth Appelgren, sekt.ledare
Irma Appelgren
Hans Ekström
Torvald Fransson
Lars Hellqvist
Leif Sjöberg

Rosendalasektionen

Robert Karlsson, sekt.ledare
Marie-Louise Dickèr
Curt Eriksson
Nils-Göran Walfridsson

Munksjösektionen

Anders Jörnelius, sekt.ledare
Anders Andersson
Sören Asp
Christer Storck

Sjöbosektionen

Ove Karlsson, sekt.ledare
Arne Andersson
Kjell Augustsson
Karl-Gustaf Persson

Klubbnyttredaktionen

Gun-Britt Svensson, redaktör
Anita Eskengren
Erich Kaltenbrunner
Tomas Katzin
Rolf Lindell
Hans Nilsson
Sten Nordlund
Ingemar Svensson
Björn Åstrand
Catharina Åstrand

Festsektionen

Vakant

Pokalförvaltare

Gunilla Boström

Studieledare

Finn Dahlén

Revisorer

Rolf Andell, ord.
Hans Hartman, ord.
Monica Oswald, suppl.

Verksamhetsberättelse för år 1989

Medlemsantalet uppgick vid årsskiftet 1989/1990 till 658.

JSS har under året varit anslutet till nedanstående organisationer:

- Svenska Riksidrottsförbundet
- Svenska Seglarförbundet
- Svenska Båtunionen
- Smålands Båtförbund
- Smålands Seglarförbund
- Vätterns Seglarförbund
- Föreningen Söd. Vätterns Sjöräddning

Förutom löpande och sedvanlig verksamhet kan följande nämnas.

Segelsektionen har under året genomfört JSS-regattan med 22 deltagare. Intresset för tisdagsseglingarna ökade påtagligt under året. Bidragande orsaker till detta var satsningen på diverse arrangemang efter seglingarna som korvgrillning, prisutdelning m m och att seglingarna var förlagda till Jönköping hela säsongen.

Ungdomssektionen har anordnat seglarskola på våren och hösten. Glädjande var att många föräldrar var med och följde verksamheten.

Rosendalasektionen har utfört underhållsarbete på mastkranen samt framtagit en mastvagn.

Sektionen för **Munksjöslipen** har haft fyra sammanträden under året. Jönköpings kommun har anlagt en gång- och cykelväg mellan båthusen och Munksjön.

Ett plank har satts upp utmed vägen för att avgränsa slipområdet.

Avseende **Huskvarna hamn** har en särskild arbetsgrupp tillsatts för att fortsätta arbetet med att finna en lösning i hamnfrågan. Under hösten har JSS önskemål att överta driften av Huskvarna hamn varit uppe för beslut i kommunfullmäktige. Beslut togs att erbjuda JSS att överta driften av hamnen under förutsättning att kommunen erhåller betalning motsvarande kommunens kapitalkostnad - baserat på ett beräknat nuvärde. Detta alternativ är ekonomiskt oacceptabelt för JSS. Arbetsgruppen utreder alternativa möjligheter för Huskvarna hamn.

I Hamnsektionen Jönköping har arbete inletts med att återställa den gamla fyrlyktan i sitt ursprungliga skick. Fyrlyktan skall återinvigas i samband med JSS 100-årsfirande i maj 1990.

Festligheter anordnades i hamnen i samband med kommunens "Kalajs-dagar".

Klubbnytt har kommit ut med fyra nummer med i genomsnitt 27 sidor. Tryckfärdiga original framställs med egen dator som kompletterats med en laserskrivare under året. Tryckning i 500 ex. ombesörjes genom Nyströms Kontors center. Tidningen distribueras till flera båtklubbar runt Vättern, vissa myndigheter, båttidningar, Jönköpings och Huskvarna bibliotek, riks- och lokala massmedia såsom tidning, radio och TV.

Inom Sjöbosektionen har diverse underhållarbete utförts på stugan.

I övrigt. Sedvanligt Valborgs- och midsommarfirande har anordnats i Sjöbo med stor uppslutning av klubbmedlemmar.

JSS arrangerade under våren en föredragsserie tillsammans med Svedudden, Domsand och Gränna.

För styrelsen	
Thomas Främby	Lars Ericson
Ordförande	Sekreterare

Avgifter

Medlemsskap

Hela familjen	125 kr
Senior	100 kr
Ungdom (t o m 24 år)	25 kr

Slipavgifter Rosendala

Asfaltplan, 8 kr/m ² +	Medlem	Ej medl.
Plåtskjul, end. medl.	100 kr	200 kr
15/8-31/5 14:50/m ² +	180 kr	---
Plåtskjul, ordinarie båtar		
1/6-14/8	1/2 vinterhyra	
Plåtskjul, övriga båtar		
1/6-14/8 /vecka	25 kr+nyckel.	

Kranlyft (bockkran Rosendala)

Sjösättn., upptagn./gång	100 kr	200 kr
Servicelyft per gång	50 kr	50 kr

Ramp Rosendala

Uppläggningsplats på Rosendala -----	
Annan uppläggningsplats,	
utan samband m kranlyft	25 kr 50 kr

JSS-Kalendern 1990

JANUARI

- 09 Sektionsledarträff, 19.00, Ramada
- 15 Styrelsemöte

FEBRUARI

- 06 Årsmöte, kl. 19.00, Roddamas, Hkva
- 22 Bildföredrag, Segling Sverige-Venezuela
- Gunilla Nogéus, Bo Stjernberg, 19.00, Focus
- 27 Styrelsemöte med Segelsektionen

MARS

- 01 Bildspel The Cards Världsomsegling, kl. 19.00, Högsolan
- 12 Styrelsemöte, Jubileumskommittén+Segelsekt.

APRIL

- 09 Styrelsemöte med Jkpg-sekt./Jubileumskomm.
- 21 SJÖSÄTTNING
- 30 VALBORGSFIRANDE PÅ SJÖBO

MAJ

- 05 SJÖSÄTTNING
- 07 Styrelsemöte med Ungdomssek./Jub.komm.
- 08 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.30
- 15 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.30
- 14-18 SEGLARSKOLA (fortsätter 28/5-1/6)
- 19 JSS JUBILEUMSDAG
- REGATTA, BANKETT mm, se sep. program
- 22 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.30
- 28-1 SEGLARSKOLA (fortsättning)
- 29 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.30

JUNI

- 05 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.30
- 11 Styrelsemöte i Sjöbo
- 12 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.30
- 22 MIDSOMMARFIRANDE PÅ SJÖBO

AUGUSTI

- 07 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.00
- 13 Styrelsemöte med Rosendala/Hkva-hamnen
- 13-24 SEGLARSKOLA - FORTSÄTTN.KURS
- 14 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.00
- 21 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.00
- 28 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.00

SEPTEMBER

- 07 Södra Wettern RACE
- 04 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.00
- 10 Styrelsemöte med Klubbnyttredaktionen
- 11 Tisdagssegling, Jönköpings hamn, 18.00

OKTOBER

- 5-6 UPPTAGNING
- 08 Styrelsemöte, Munksjösektionen

NOVEMBER

- 10 Höstfest på Ramada
- 12 Styrelsemöte, Valberedningen

DECEMBER

- 10 Styrelsemöte, Budget

Bildande af ett segelsällskap

Protokoll, hållet vid sammanträde för bildande af ett segelsällskap i Jönköping den 21 Mars 1890.

För bildande af ett segelsällskap i Jönköping hade därför intresserade personer genom annons i stadens tidningar anmodats att komma tillsammans; och tillstädeskommo härvid Herrar Löjtnanten J.A. Gyllensvaan, Disponenten O. Roempke, Skeppsredaren A. Andersson, Handlanden O. Åhman, Handlanden L. Selander, Bokhandlaren C. Olbers, Kassören C. M. Andersson, Kontoristen A.G. Dufberg, Handelsföreståndaren C. Sandholm, Hofrättskommisarien P. Norén m. fl.; af hvilka Disponenten Roempke anmodades att vara ordförande och undertecknad Norén att föra protokollet.

1

Uppgjordes och diskuterades förslag till stadgar, hvilka genom undertecknad Noréns försorg skulle utskrifvas och tillhandahållas sällskapets medlemmar och andra för saken intresserade personer.

2

På förslag af Herr Löjtnanten Gyllensvaan, hvilken med en frikostig gäfvä föregick med godt exempel, bildades en båtbyggnadsfond, till hvilken insamlades ett belopp af 65 kronor.

3

Uppdrogs åt Herrar Åhman och C.M. Andersson samt undertecknad Norén att intill dess styrelse hunnit väljas handhafva sällskapets angelägenheter och verka för dess bästa; i hvilken egenskap Herr Andersson fick emottaga förenämnda summa.

4

Beslöts att sällskapet skulle sammanträda tisdagen den 8 nästa April kl. 8 e.m. å stadshuset för att antaga stadgar och välja styrelse; och

skulle under tiden för vinnande af en större tillslutning genom undertecknad Noréns försorg en teckningslista åtföljd af protokoll och förslag till stadgar utsändas till personer, som anses kunna verka för och befrämja sällskapets syften.

Som ofvan
Pontus Norén

Protokoll, hållet vid sammankomst med ledamöterna i Jönköpings Segelsällskap den 8 April 1890.

Enligt beslut vid sammankomst den 21 sistlidna Mars för bildande af Jönköpings Segelsällskap sammanträdde i dag ledamöterna i sällskapet för att välja styrelse samt antaga stadgar och segelordning. Sammankomsten hade kungjorts i Smålands Allehanda och Jönköpings Posten den 5 dennes. Närvarande voro: Herrar Disponenten Oscar Roempke, Handelsföreståndaren Carl Sandholm, Stationsskrifvaren Fritz Landholm, Kassören M. Andersson, Landskontoristen G. Rendahl, Handlanden O.F. Åhman, Bokhållarne A. Brandt och J. Johnsson samt Hofrättskommisarien P. Norén. Herr Roempke ombads att vid sammankomsten vara ordförande och undertecknad Norén uppdrogs att föra protokollet.

1

Undertecknad Norén, som tillsammans med Herrar O.F. Åhman och M. Andersson utsetts att tills styrelse hunnit väljas handhafva sällskapets angelägenheter och verka för dess bästa, anmälde att 104 personer antecknat sig såsom ledamöter i sällskapet, hvarjemte Herr Andersson tillkännagaf att till båtbyggnadsfonden influit medelst frivilliga bidrag tillsammans 200 kr.

Det vid sammankomsten den 21 sistl. Mars uppgjorda förslaget till stadgar och segelord-

ning diskuterades nu, hvarefter antogos följande

STADGAR FÖR JÖNKÖPINGS SEGELSÄLLSKAP

1. Ändamål

Sällskapets ändmål är att befrämja konsten att bygga, rigga och handtera mindre fartyg äfvensom att väcka och underhålla hågen för det uppfriskande sjölifvet.

2. Styrelse

Sällskapets angelägenheter skötas af en styrelse, bestående af fem ledamöter, nemligen: Ordförande, vice ordförande, sekreterare, skattmästare och intendent.

Dessa väljas jemte två supleanter för ett år vid ordinarie höstsammankomsten med enkel pluralitet och tillträda sina befattningar den 1 nästkommande Januari.

Vid samma tillfälle väljes två revisorer med en supleant, hvilka skola granska sällskapets räkenskaper och verksamhet under löpande året samt deröfver afgifva berättelse vid första ordinarie sammankomst följande år.

För fattande af beslut inom styrelsen erfordras öfverensstämmelse af trenne röster. Äro fyra styrelseledamöter vid sammanträdet närvarande, gäller ordförandens röst som tvenne.

3. Ledamöter

Till ledamöter i sällskapet kan styrelsen genom kallelse invälja sådana personer, som visa intresse eller anses kunna verka för sällskapets bästa; ledamot av sällskapet kan äfven genom skriftlig anmälan, som senast dagen före sammankomst aflemnas till sekreteraren, föreslå nya ledamöter och skall sådan anmälan uppläsas vid sammankomstens början och vid dess slut röstning företagas. För inträde fordras att 2/3 af de närvarande lemna sitt ja dertill. Styrelsen må icke invälja någon, som vid omröstning blifvit utesluten.

Den som anmäler någon till inträde i sällskapet ansvarar för dennes första årsavgift.

Om ledamot af sällskapet emot förmodan skulle handla på ett sätt som tydligen skadar sällskapets intresse eller ändamål, eger sällskapet att på allmänt sammanträde med enkel pluralitet afgöra om densammes uteslutande.

4. Hedersledamöter

Till hedersledamot kan hvarje ledamot föreslå den person han önskar, men för inval af en sådan erfordras, att den föreslagne, sedan styrelsen medgifvit honom att komma under omröstning, vid den sistnämnda erhåller minst tre gånger så många ja som nej. Ernås ej denna pluralitet, förfaller frågan utan att i protokollet omnämnas.

5. Båtar

Båt som skall vinna inträde i sällskapets eskader bör vara afsedd för och användas uteslutande till lust- och kappsegling och minst 5 meter lång öfver stäb samt af styrelsen besigtigad och godkänd innan fråga om densammes antagande må framställas. Huruvida den sedan skall vinna inträde beror på omröstning mellan de vid allmänt sammanträde tillstädeskomna båtägarna. Vid sådant tillfälle äga frånvarande båtägare att genom fullmakt sätta annan ledamot i sitt ställe; men äro flere delägare i en båt äger blott den rösträtt som i matrikeln är antecknad såsom dess ägare. En fullmäktig får icke rösta för flera än sig sjelf och en frånvarande.

6. Sammanträden

Sällskapet sammanträder minst 2 gånger om året, (första helgfria tisdag) i Maj och Oktober samt dessutom när styrelsen nödigt finner. Sammanträde tillkännagifves minst 2 gånger förut i en af Jönköpings tidningar medelst annons under signaturen JSS.

7. Röstning

För att ett beslut skall anses vara för sällskapet bindande, fordras att minst 6 ledamöter vid dess fattande närvarit. All omröstning sker öppet och med enkel pluralitet, såvida icke någon ledamot fordrar omröstning med slutna sedlar.

Endast närvarande ledamöter ega rösträtt. Vid lika röstantal gäller ordförandens mening.

8. Flagga

Sällskapets flagga är den svenska kofferdflaggan, och tvåtungad till 1/3 af längden samt försedd med ett standert midt uti det gula koret på ena hörnet stående fyrkantigt hvitt fält med ett blått J inuti. Flaggans längd skall vara 1/4 av båtens längd och bredd 1/2 emot längden.

Sällskapets standert är hvit med blå kanter och inuti det hvita ett blått klot med bokstäverna SJS i hvitt. Standerten bör mäta 2/3 af flaggans längd.

9. Flaggans förande

Både flagga och standert böra, då omständigheterna tillåta det, föras å sällskapets båtar så ofta en dess ledamot befinner sig ombord, men i annat fall eller å andra båtar får hvarken sällskapets flagga eller standert föras.

10. Flaggans helgd

Enär flaggans anseende är liktydigt med sällskapets eget så är det hvarje ledamots pligt att vid alla tillfällen visa densamma tillbörlig aktning och uppmärksam vaka öfver att dess anseende icke nedsättes eller missbrukas. Den häremot bryter får underkasta sig att efter styrelsens bepröfvande varda ur sällskapet och dess eskader förvisad. Om han är båtägare och ur Sällskapet uteslutes är han skyldig att till sällskapet aflemna sin flagga och standert mot skälighets ersättning.

Om styrelsen finner, att en eller annan af de till sällskapets eskader hörande båtarne i något afseende ej befinnes i det skick, att den bör få föra sällskapets flagga och standert, så eger styrelsen att på densamma förbjuda dessas förande, intill dess på allmän sammankomst blifvit beslutadt, om sådan båt får i eskadern quarstå, eller tills dess egare visat att de öfverklagade felen blifvit afhjelpade och att båten åter befinner sig i fullgodt skick.

11. Årsafgifter

Uti årsafgift erlägger hvarje ledamot 5 kronor, hvarutaf 3 kronor afsätts till bildande af en fond för inköp eller byggande af båtar för utlottnings bland sällskapets ledamöter. Årsafgiften för hvarje båt är 5 kronor. Årsafgifterna erläggas inom April månads utgång eller vid inträdet i sällskapet; ledamot som ej före årets slut erlagt årsafgiften anses vara ur sällskapet afgången. Af ledamot, som bor å annan plats än Jönköping uttages årsafgiften medelst postförskott. Hedersledamot vare från alla personliga afgifter till sällskapet fri.

12. Utlottningsbåt

Då båtbyggnadsfonden vuxit derhän, att den kan bestrida anskaffande af en god båt, må sällskapet gå i författning derom. Denne utlottas på kappseglingsdagen bland sällskapets ledamöter och skall den vinnande betala till båtbyggnadsfonden 1/5 af anskaffningskostnaden. I utlottningen får ingen deltaga, som icke betalt sin årsafgift. Skulle ledamot, som redan vunnit en båt, inom 10 år derefter vinna ytterligare en eller flera sådana, erlägger han för hvarje af de öfriga till sällskapets båtbyggnadsfond 1/3 av båtens anskaffningskostnad.

Den som inom fem år efter utlottningen afhänder sig vunnit båt till person utom sällskapet skall till båtbyggnadsfonden likaledes erlägga 1/5 af båtens anskaffningskostnad.

13. Upplösning

I händelse af sällskapets upplösning, skola dess möjligen befintliga tillgångar realiseras och behållningen öfverlemnas till Sjömanshuset i Jönköping med den bestämmelsen, att räntan af denna fond användes till lindrande af nöd i obemedlade sjöfarande efterlemnade familjer.

14. Ändring af stadgar

Förslag till ändringar eller tillägg i dessa stadgar eller fråga om sällskapets upplösning kan först afgöras på sammankomst, ordinarie eller extra, nästa efter den, å hvilken dylikt förslag väcktes.

JSS' utlottningsbåtar

I JSS' ursprungsstadgar beslöts att man skulle sätta av medel till en båtbyggnadsfond.

Ur protokoll 8 april 1890,

Paragraf 11:

Uti årsafgift erlägger hvarje ledamot 5 kr, hvarutaf 3 kr afsätts till bildande af en fond för inköp eller byggande af båtar för utlottningsbåt bland sällskapets ledamöter. -----

Paragraf 12:

Då båtbyggnadsfonden vuxit derhän, att den kan bestrida anskaffande af en god båt, må sällskapet gå i författning derom. Denne utlottas på kappseglingsdagen bland sällskapets ledamöter och skall den vinnande betala till båtbyggnadsfonden 1/5 af anskaffningskostnaden. I utlottningen får ingen deltaga, som icke betalt sin årsafgift. Skulle ledamot, som redan vunnit en båt, inom 10 år derefter vinna ytterligare en eller flera sådana, erlägger han för hvarje af de öfriga till sällskapets båtbyggnadsfond 1/3 av båtens anskaffningskostnad.

Den som inom fem år efter utlottningen afhänder sig vunnit båt till person utom sällskapet skall till båtbyggnadsfonden likaledes erlagga 1/5 af båtens anskaffningskostnad.

Ur protokoll 6 maj 1890

Uppdrogs åt en komité, hvori invaldes Herrar Roempke, Selander och Åhman med Herr Carl Sandholm såsom supleant, att för ett pris af högst femhundra (500) kronor anskaffa en, ny eller begagnad, för Sällskapet lämplig segelbåt för utlottningsbåt bland Sällskapets ledamöter; och skulle komitéen ega att disponera båten tills den varden i öfverensstämmelse med Sällskapets stadgar utlottad.

År

1890 Sirius
1891 Poseidon
1892 Alfild
1893 Gullik

Edv. Bolin
S. Lindman
F. Zethrin
J. M. Carlsson

1894 Gullik
1895 Belle Rose
1896 Belle rose
1898 Gertrud
1900 Syrsan
1902 Nadja
1904 Viken
1905 Lejla
1906 Syrsan
1907 Frou-Frou
1908 Stradella
1909 "J.S.S."
1910 Blenda
1911 Vallhalla
1912 Göta
1913 "J.S.S." (pojkb)
1913 "J.S.S." (")
1914 Britte
1916 Vanja
1917 Titti
1918 Tärnan
1919 Sunny
1920 "J.S.S."
1921 Lillan
1921 "J.S.S."
1922 Gerd II
1924 "J.S.S."
1928 Getingen
1929 Ulla
1929 Lola, juniorbåt
1930 Ulla
1930 Astrea, juniorbåt
1931 Gudrun
1932 Gudrun
1933 Gerd II
1934 Glittra
1935 Vetterlöjan
1937 Kerstin
1938 Penta, motorbåt
Sammanställt av G-B Svensson

S. Lindman
F. Zethrin
S. Sjunnesson
P. Steen
Victor Hagström
E. Swalander
G. Franzén
O. Roempke
A. J. Hassellund
C. O. af Sandeberg
G. Zander
W. Lav'en
C. Haeger
S. Nordström
E. Lundquist
Th. Selander
Sigrid Sandberg
C. Holmér
R. Hagelin
Edv. Odén
C.G. Leuhusen
C. Holmér
H. Lindrot
Leopold Fridman
F. Nilson
Erik Andersson
Erik Åkesson
G. Karlsson
Axel Lundholm
O. Ekholtz
John Pettersson
O. Kuller
M. Andersson
H. Ode
A. Edstrand
Axel Pettersson
Sven Magnusson
T. Linnarsson
C. Johansson

Munksjöslipen

Redan 1894, fyra år efter det att Sällskapet bildats, ställdes på ett föreningsmöte krav från medlemmarna på att en slip skulle anläggas.

Utdrag ur protokoll 5 aug 1894:

§ 2

Enär svårigheter mött att för båtägare vid seglationstidens slut få sina båtar på lämpliga ställen å land uppdragna framställdes nu förslag att på Sällskapets bekostnad få anordna en slip och uppdrogs åt Styrelsen att i samråd med Hamnkapt. Sandberg och ing. Odén föranstalta om en dylik, om lämplig plats därtill kunde upplåtas och kostnaderna för densamma icke skulle blifva allt för stora hvarom Styrelsen skulle få bestämma.

Från Limugnen till nuvarande plats

Frågan behandlades i ett flertal protokoll under några år utan att något resultat eller beslut redovisats. Styrelsens uppdrag hade tydligen stött på patrull. Äldre medlemmar har dock berättat att Sällskapet i seklets början haft en slip vid Limugnen. Det var en plats som låg mellan Munksjö och JMW:s anläggningar vid Munksjön. Platsen kan idag närmast beskrivas som den del av stranden som ligger nedanför Munksjöskolan.

År 1920 arrenderade Sällskapet ett stycke mark på motsatta sidan av Munksjön, med andra ord på den plats där Munksjövarvet finns än idag. I 40-årskriften (utgiven 1930) handlar ett stycke om Munksjövarvet:

En brännande fråga har varit anord-

nande av en lämplig slip för vinterförvaring av båtarna. 1920 ordnades denna fråga därigenom att Sällskapet byggde en slip å ett av staden förhyrt markområde å södra stranden av Munksjön och sedan slipen omlagts 1927 kan den sägas väl fylla sitt behov. Mot en relativt låg avgift få båtägarna där lägga upp sina båtar till vinterförvaring.

Medlem berättar

Bengt Eklöf berättar om ett av sina tidigaste båtminnen. 1926 (Bengt var då 5 år gammal) fick han följa med sin far till Munksjövarvet för att titta till Drottning Omma. Bengt minns att när de kom gående på vägen ned till slipen syntes Drottning Omma där hon stod på land högt över intilliggande plank och byggnader. Vi skall veta att den båten var mycket stor även med dagens mått mätt. Hon var 25 meter lång och bar ca 220 kvadratmeter segel varav storen var på 100 kvadratmeter. När hon kom till Jönköping fick man bygga om slip och slipvagn så att denna koloss kunde torrsättas.

Slipdragningen gick så till att de mindre båtarna som kunde dras eller lyftas av från spåret och placerades på sidan togs upp först. Därefter tog man upp de större båtarna och placerade den första längst upp på spåret. Båten lyftes med domkrafter och pallades så att slipvagnen blev fri och nästa båt kunde dras upp och placerades intill den första på spåret osv osv. Det svåraste var att få båten i rätt läge på slipvagnen. Båten skulle placerades tvärs spåret och på ett sådant sätt att den lutade lätt mot slipvagnens stöd. Slipvagnen

drogs med ett handdrivet spel. Utväxlingen var sådan att det gick ganska lätt att dra upp de normala båtarna. Med Drottning Omma var det dock en annan sak. Det myckna vevandet gav dock god motion åt båtägare och medhjälpare.

ter åt öster och dels att staden anlade en väg från Kämpevägen (nuvarande Herkulesvägen). I protokoll från den 21 juni 1935 beviljades Sällskapet begärd utökning och staden lämnade också lov för Sällskapet att anlägga anslutningsväg. Staden skulle också lämna ett bidrag på



Spelet elektrifieras

Först i början på femtiotalet elektrifierades spelet. Det var en ingenjör på JMW som hette Per Parén som donerade 1000 kr till Sällskapet för att möjliggöra elektrifieringen. Denne man hade en något, för Sällskapet, ovanlig båt. Det var en stor Chris Craft motorbåt med en toppfart på ca 30 knop.

Munksjövarvets tillfart

Tillfarten till Munksjövarvet synes ha varit ett problem. Likaså började det 1920 utstakade området runt 1934-35 bli för litet. Sällskapet begärde därför i ett brev till Drätselkammaren "vördsamt och hövligt" att dels få utöka området med 20 me-

100 kr av beräknad totalkostnad på 200 kr.

Vägen anlades samma år genom stadens försorg och den 31 december fick Sällskapet en räkning på 100 kr avseende Sällskapets andel i anläggningskostnaden. Trots tidigare medgivande bad Sällskapet nu att få slippa betala bidraget på 100 kr vilket så småningom beviljades i ett protokoll från Drätselkammaren av den 22 september 1936.

Förhandlingsskicklighet

De var skickliga, våra dåtida förhandlare. Först fick man nej till väganläggningen. Sedan ja till väganläggning och ett bidrag till kostnaden med 100 kr. Det

lyckades man vända på så att Sällskapet skulle bidra med 100 kr och staden svara- de för resterande del (som förmodligen var större). Sedan bad man att få slippa ifrån tidigare medgivet bidrag och hela anläggningskostnaden stannade alltså på staden. Så skulle alltså en slipsten dras - i alla fall på den tiden.

Slipens utrustning

Utrustningen på slipen var länge primitiv vilket avspeglar sig i ett brev till Sällskapets styrelse den 29/3 1939 från en av medlemmarna ing. Gösta Ågren. Denne hade träffat Klang och de hade kommit att tala om en silskuta som på stadens bekostnad bärgats och satts på land vid Simsholmen. *"Klangs mening vore att flytta skutan till Sällskapets slip och låta den där ställa sig på botten så att däckets vore ovanför vattenytan och sedan rigga till dess mast så att den kunde användas att lyfta masterna ur våra båtar. Sällskapet finge då också en välbehövlig brygga".*

Ärendet diskuterades med Drätselkammaren men kom aldrig till utförande.

Avgifter

Ovan nämnde Gösta Ågren som för övrigt en tid var sekreterare i Sällskapet drev vid samma tid frågan om såväl slipavgifterna som de s.k. båtavgifterna. Förutom medlemsavgift fick nämligen varje båtägare utöver medlemsavgiften också betala en s.k. båtavgift på fem kronor. Vile han sedan ta upp sin båt på Sällskapets slip skulle slipavgift erläggas. Ågren ansåg att båtavgiften skulle tas bort om inte styrelsen kunde redovisa vad avgiften skulle användas till. Beträffande slipavgiften var det enligt Ågren så att en konkurrerande slip med lägre avgifter tog upp båtar som normalt borde sliptas på JSS

Munksjöslip.

Nedan följer ing. Ågrens brevserie som ett exempel på den tidens problem och trätoämnena:

Till styrelsen för Jönköpings Segelsällskap

"Med anledning av den varje av båtägarna uttaxerade s.k. båtavgiften önskar jag snarast besked på vad denna avgift har för berättigande och uppgift.

Jag har förmånen av hamnplats, för vilken jag betalar hamnavgift, dessutom förmånen av plats på Sällskapets slip och förmånen av medlemskap betalat med resp. slip- och medlemsavgift.

Skall jag dessutom, för att jag råkar inneha en båt, betala särskild avgift för detta faktum, när båtar är det enda som ger Sällskapet existensberättigande som segelsällskap.

Det är inte dessa fem kronor, vilka jag gärna skulle skänka, utan motviljan mot att betala även bagateller, utan att veta vad jag betalar dem för. Dessutom anser jag avgiften vara i högsta grad ologisk, vilket jag grundar på ovanstående resonemang.

Jönköping den 10 september 1938

Till styrelsen för Jönköpings Segelsällskap

"Med anledning av den konkurrens, som på senare åren gjort sig gällande och givit Sällskapet betydligt minskade inkomster å dess båtslip vill jag föreslå följande åtgärder:

** 1) att annons utsättes i de dagliga tidningarna om att båtar uppdragas å Sällskapets slip.*

** 2) att två taxor uppsätts för uppdragnings och platshyra för vintern. Den ena gällande medlemmar, den*

andra gällande icke medlemmar i JSS.

- * 3) att taxorna sättas så lågt som möjligt för att vara konkurrensmässiga. Min åsikt är den att när ännu en båtslip finnes, gäller det för Segelsällskapet att driva sin slip på ett annat sätt än förut, då man hindrat andra än medlemmar att få sina båtar uppdragna. Sällskapets ekonomi är tyvärr ej så lysande, att det kan bortse från även denna inkomstkälla. Antagligen skall det ej heller bli så svårt att värva ev. främmande båtuppdragare att använda slipen, och kanske de då också kunna bli medlemmar om förmånen av medlemskap i Sällskapet.

Jönköping den 10 september 1938

Herr ingenjör G Ågren

"Styrelsen för Jönköpings Segelsällskap har att erkänna mottagandet av Edra ärade skrivelser vars innehåll vi med intresse bemärkt. Med anledning därav får styrelsen meddela.

- 1) Betr. annons om att båtar uppdragas i Sällskapets slip.

Styrelsen anser f.n. intet fog härför finnes, då styrelsen har för avsikt att så snart Dir. Egnell hemkommer göra en hemställan till honom att främdeles låta uppdraga sin båt å Sällskapets slip, samt att då Carmen också sannolikt kommer att uppdragas, någon vidare plats icke finnes för flera eller andra båtar än de som bruka uppdragas å Sällskapets slip.

- 2) Betr. olika taxor etc.

Att båtavgiften är en stadgefråga som kan behandlas å ordinarie årsmöte och fastställas å ett extra möte, huruvida ändring härutinnan skall ske. Skriftlig inlägga bör i ty fall inkomma till styrelsen i god

tid dock senast den 15 oktober 1938, för att komma under behandling vid ovan sagda ordinarie årsmöte 1938.

- 3) Att taxorna sättas så lågt etc.

hänvisas till ovan sagda.

Skulle mot förmodan Dir. Egnell icke vilja låta uppdraga sin ägandes MAJ å Sällskapets slip, skall styrelsen låta sig angelägna vara att på annat lämpligt sätt söka erhålla fullt antal båtar så långt utrymmet det medger, å Sällskapets slip.

Vi hava äran teckna

Till Styrelsen för Jönköpings Segelsällskap

Med dagens post har jag mottagit Edert ärade svar på mina skrivelser, för vilket jag tackar. Samtidigt kan jag meddela att MAJ redan är uppdragen på konkurrerande slip.

Högaktningfullt

Bilen blir populär

På fyrtioalet härska krigets kalla vindar även över det neutrala Sverige och mycket till båtliv var det inte. Så kom krigsslutet och så kom bilen.

Jo, bilen hade funnits även före kriget men det var i slutet av fyrtioalet som den mera blev var mans egendom. Bengt Eklöf som berättar om dessa tider säger att bilen kom före båten som fick träda tillbaka när det var fråga om att använda det som kunde sparas efter det att livets nödtorft betalats.

Antalet båtar i Sällskapets båtregister minskade under kriget och ökningen gick mycket långsamt till att börja med.

En av JSS' profiler

Från Motala kom 1944 en grabb som såsmåningom skulle bli en av JSS mera kända profiler. Adam, eller Curt Adamsson som han egentligen heter, hade träffat

på seglarna från Jönköping när han som ung gärna ställde upp som gäst på kappseglingar. Det gjorde det lätt för honom när han kom till Jönköping och ville fortsätta med båtlivet. Kontakterna med gamle Klangen och Cigarr-Johan var liksom givna. Vid den tiden, berättar Adam, var endast den norra sidan av slipen användbar för uppläggning. Den andra sidan var mest ett blött kärr. Vid ett tillfälle 1950 kom kommungubbarna på besök och inspektion. Båtarna stod på land och en av båtarna hade av någon anledning placerats mitt för porten i planket och en av kommungubbarna var så vid om magen att han inte kunde pressa sig in. "Det var hemskt vad trångt Ni har det här - är det så många båtar som behöver plats på land". "Ja, vi skulle behöva lite mer plats". Utökningen blev bestämd till ett antal meter norrut. Tänk vad lätt det gick att ordna

saker och ting ibland på den tiden!

Varvet bebyggs

Under året 1951 byggde Adam den första "boa" och i den hade han sin Träfolka (Nordisk Folkbåt). Efter hand byggdes det flera båthus. Några byggnadslov var det aldrig tal om och var och en byggde sitt hus efter sina egna tankar, förmåga och behov. Även de som hade lite större båtar började ordna så att de kunde förflytta båtarna från slipvagnen och in i båthus vid sidan om spåret.

För allas bekvämlighet

Dasset, denna så välkomna bekvämlighetsinrättning, kom till under första hälften av 50-talet. På den tiden uppsattes också en vägvisare inne på området: ROM 2065 km, MADRID 2615 km, STOCKHOLM 342 km, DASS 25 m. Adam hade vid den här tiden gått och gift



Adam och Britta är ute på inspektionstur i bilen år 1990. Deras båt "Tian", ett självbyggt och mångårigt projekt, ligger och blänker i Huskvarnahamnen i väntan på en Vättern-tur.

sig med Britta, och vem, om inte hon, såg till att dasset fick gardiner och skurades rent och fint.

Varvet utökas

En tid före semestern 1969 började Adam och Britta förberedelserna för den nya "boa". Den byggdes längst ut mot sjön norr om slippåret. Vid högvatten var halva den tilltänkta byggplatsen under vatten. Det blev alltså till att påla och fylla ut så att huset skulle kunna stå kvar och stå torrt. Grunden var klar lagom till semestern och Adam hade räknat ut att om han kunde få bygget klart medan ansvariga byggnadskontrollanter hade semester skulle kanske huset kunna komma upp obemärkt. Takstolarna var färdiga sedan tidigare och bygget gick med rasande fart. Stommen kom upp, taket lades och försågs med papp, väggbräderna spikades på

och målades efter hand för att de inte skulle lysa vita och när semestern var slut stod den nya "boa" färdig. Trots Adams försiktighetsåtgärder hade byggnadsnämnden uppmärksammat nybygget och en dag när Adam inte var på plats kom det en byggnadsinspektör och frågade efter byggherren. "Så här får det inte gå till och byggnadsnämnden kommer att ta kontakt ..." etc etc. Det har runnit mycket vatten under broarna ut till Vättern sedan dess och ännu har Adam inte hört något från Jönköpings byggnadsnämnd.

Brygga

Det var länge dåligt med bryggor vid Munksjöslipen. Först 1956 fick slipen brygga som var så välbyggd så att den varade mer än över en säsong. Isen gick annars hårt åt bryggor som byggdes och i stort sett varje säsong byggdes det nya



Munksjösektionen har besök av ordf. T. Främby. De sitter inne i varvets lilla mysiga stuga som de hjälpts åt att göra iordning så fint. Fr. v. Christer Storck, Sören Asp (slipmästare), Anders Andersson, Thomas Främby, Rolf Hellqvist och Anders Jörneliuss (sektionschef). Året är 1986.

bryggor efter det att vinterns is tagit de gamla med sig. 1956 fick också Munksjöslipen en riktig mastkran och det är för övrigt samma kran som står där än idag.

Bro att öppna eller inte

Ända till 1974 var Munksjöslipen JSS vinteruppläggningsplats. Sjöfarten till Munksjön blev under sextiotalet allt mindre och mindre. 1962 gick Motala Express för sista gången ut genom broarna och 1968 hade även lasttrafiken upphört. Sällskapets båtar fick broöppning tidigt på morgnarna efter överenskommelse för att den allt viktigare biltrafiken inte skulle störas. Sommaren 1975 lämnade Sällskapets båtar för sista gången Munksjön sjövägen. De som var kvar eller ville fortsätta att använda slipen fick transportera båtarna landvägen. Det som satte stopp för trafiken var byggandet av den fasta

bron för Norra Strandgatan. Det var den s.k. svängbron som var så skröplig att den måste ersättas och kommunen ville inte lägga ned de extra pengar en rörlig bro skulle kosta.

Ersättningsplats

Så kom det sig att JSS blev Huskvarna-bo (om skämtet tillåts). I Huskvarna hade det anlagts en ny kommunal uppläggningsplats för de båtar som på sommaren hade sin hamn i Huskvarna. Det var Huskvarna Båtsällskap som hade Rosendala som sitt vinteride. Genom en sammanslagning mellan HBS och JSS åstadkoms en slagkraftig förening för båtlivets främjande i Södra Vätterbygden och JSS fick en ny uppläggningsplats. Men det är en annan historia som Ni kan läsa om i ett annat kapitel i Jubileumsskriften.



Den gamla slipvagnen står öde och tom på Munksjöslipen. Inne i husen är aktiviteten desto större med båtbyggnation och renovering. Men hur länge får JSS vara här ute på slipen? Är månne JSS' jubileumsår det sista? Framtiden får utvisa detta.

Många duktiga båtbyggare

Nå, Munksjöslipen lever kvar än idag även om många nu säger att det bara kan röra sig om några år. Kommunen vill använda marken till andra ändamål. Men än lever den och verksamheten har långt ifrån upphört. Hur blev det sedan broarna stängts för gott?

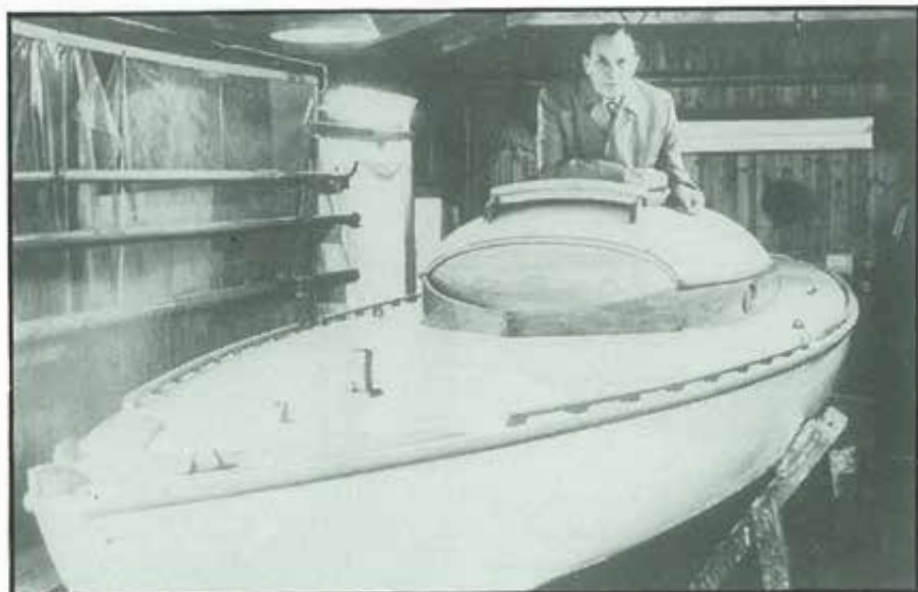
Under några år på sjuttioalets mitt och framåt höll bl.a Sällskapet årliga seglar-skola till där. Det var dock mera en korttidsanvändning varje år. Mera bofasta var och är än idag de som bygger om och renoverar båtar. Flitens lampa lyser ofta ute i de gamla båthusen. Gamla fina båtar som Lillan och Kerstin m fl bearbetas med varsamma och skickliga händer. En och annan ny båt har också byggts och inretts här. Både Adam och Gunnar Eklund har byggt Nordiska Folkbåtar. Gunnar och Lennart Helmer har inrett sina Baccanter på Munksjöslipen. För

Gunnars del var det så att han sommaren 1971 var utan båt och var på väg till sitt hemlands Norrland på bilsemester. Han och Isa stannade till i Västerås och tittade in till den som hade formarna till Baccant. Efter en del resonemang slutade det med att de en dag senare fick gå på stan och köpa sig arbetskläder för att använda vid plastningen av skrovet. Bilsemesteren till Norrland slutade i Västerås men som lön för avbruten semester fick de med sig ett båtskrov hem till Munksjöslipen klart att börja inreda.

Nuläget

Nu 1990 har Munksjöslipen inte längre förbindelse med sjön. En gång- och cykelväg blockerar tillfarten till stranden och den gamla mastkranen står liksom ensam och lite frågande: Vart har de tagit vägen alla som ville använda mig? Är det bara jag kvar?

Februari 1990/Björn Åstrand



Tore Hallgren med sin båt "Lillan", inne i ett av husen på Munksjöslipen.

Båtar förr och nu

Fritidsbåten har utvecklats enormt under de hundra år, som vi nu när JSS jubilerar, försöker överblicka. I protokoll och av bilder i tidigare jubileumsskrifter kan vi få en aning om hur båtflottan såg ut i slutet av förra seklet och hur den har förändrats.

Små båtar och stora båtar har det funnits hela tiden. De små från äldre tider är kanske lättare att komma ihåg. Vi har ju än idag möjlighet att se både Lillan och Kerstin från 10- och 20-tal. Men visst fanns det stora båtar. Tänk på Drottning Omma som fanns i Jönköping från 1925 till 1926.



Om storleken inte ändrats så radikalt så är det andra saker som utvecklats så mycket mera: Skrovmaterial, skrovutformning, köl och roder, förhållande mel-

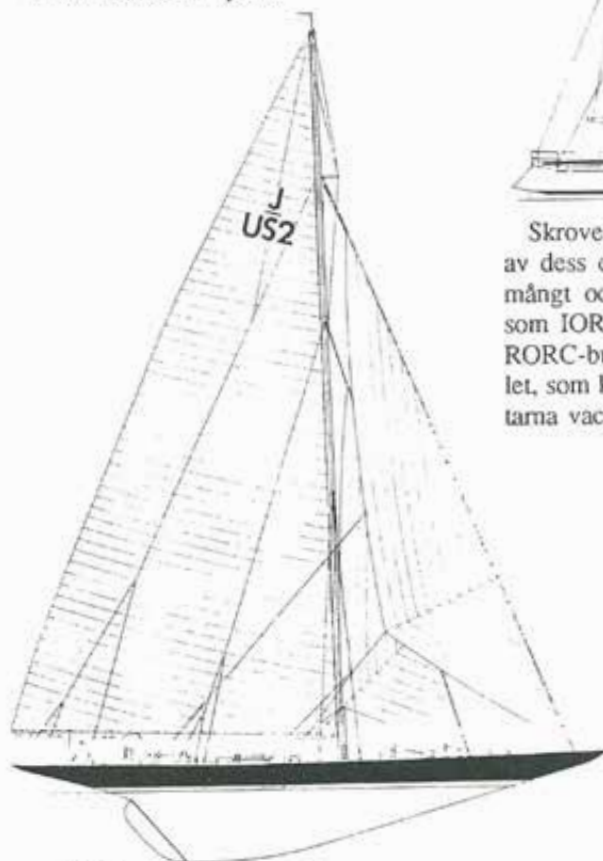


lan längd och bredd, displacement i förhållande till båtstorlek, rigg och segel, ja nästan allt har förändrats under seklets gång.

Skrovmaterialet i gamla tiders fritidsbåtar var nästan uteslutande trä, byggt på klink eller i kravell. Den första plastbåten kom så sent som på 1960-talet. Stål hade använts tidigare men har aldrig blivit något vanligt byggnadsmaterial i Sverige.



Ferrocement utvecklades som båtbyggnadsmaterial i början på 70-talet men synes ha kommit av sig. Idag är GRP (glasfiberarmerad plast) det vanligaste byggnadsmaterialet i både skrov och däck. Antingen som enkellaminat eller som ytter- och innerskal i en sandwichkonstruktion med en kärna av balsaträ eller divinyell.



För kappseglingsmaskiner som t.ex. den svenska Whitbreadbåten "The Card" (89-90) har mera sofistikerade armeringsfibrer och kärnmateriäl använts (kolfiber och honeycomb).

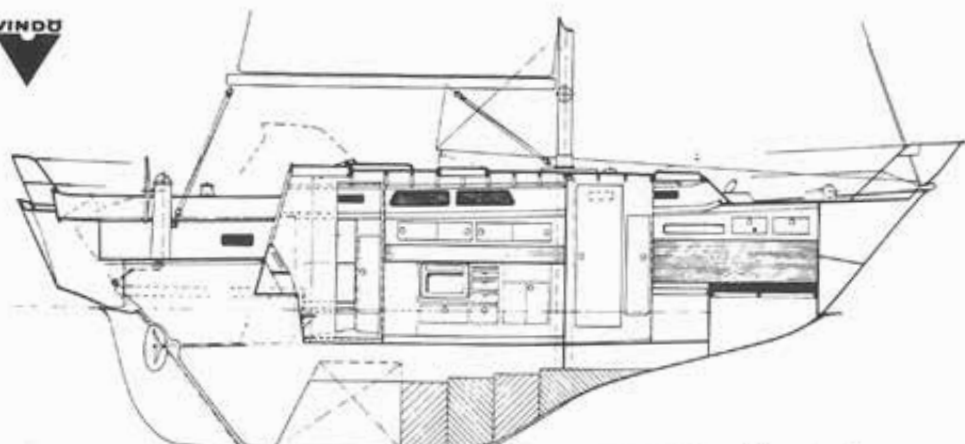


Skrovets utformning har inte bara styrts av dess egenskaper i sjön utan också i mångt och mycket av handikappregler som IOR m.fl. Vem minns inte de s.k. RORC-bulorna på många båtar på 70-talet, som knappast bidrog till att göra båtarna vackra. Den långsmala båten t.ex.

Mälartrettian seglade, och gör det fortfarande, mycket fort i smult inomskärsvatten. Utvecklingen mot ökad bredd i förhållande till längd har inte ökat snabbheten men väl beboligheten.

De under en tid i början på segelbåtsboomen under 1970-talet förhärskande handikappreglerna var IOR och Scandicap. Under 80-talet blev det mer och mer vanligt att kappsegla efter LYS

där varje båt har ett LYS-tal som är baserat på resultat i kappseglingar. En ny båttyp får ett beräknat LYS-tal som allteftersom (till varje ny säsong) ändras på basis av kända kappseglingsresultat för båttypen ifråga.



Under senare tid har också två nya handikappregler DH och IMS börjat användas. Den förstnämnda kommer från Danmark och den andra från USA.

med och utan skädda framför roderet är under ständig debatt. Den här diskussionen gäller framför allt två saker och det är båtens uppträdande i sjön och tåligheten mot grundstötningar. Den långkölade båten anses av sina företrädare som stadig och kursstabil och tålig mot grundstötningar. Belackarna talar om trögstyrd och okänsliga båtar och framhåller fenkölbåten som lättmanövrerad och snabb.

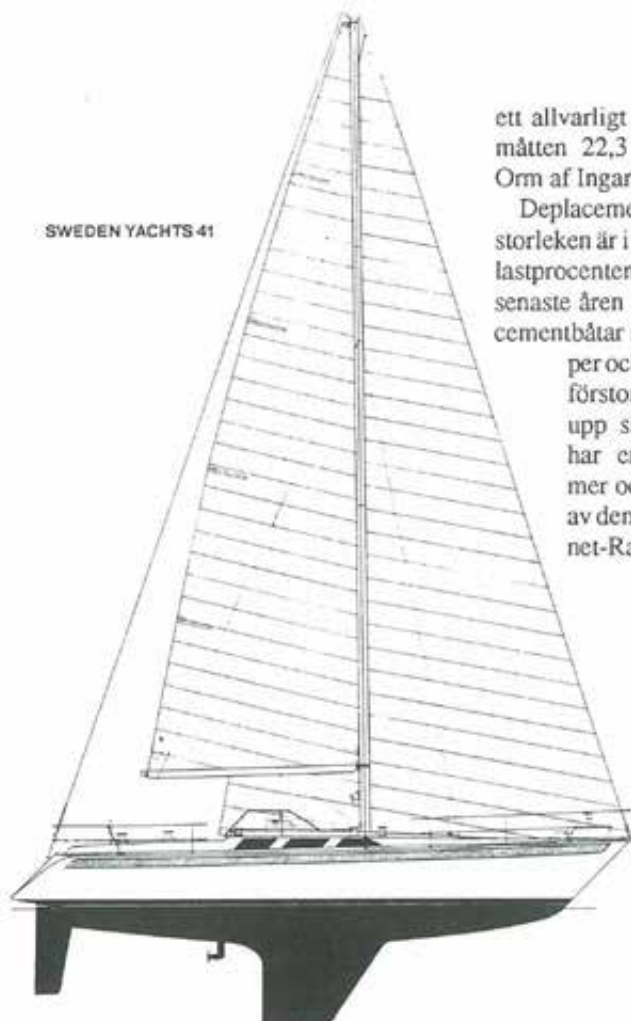


Debatten om lång respektive kort köl är ännu i full gång även om antalet nykonstruerade långkölade båtar tenderar att gå mot ett tal nära noll. Även roderkonstruktioner

S/Y PAJAZZO
Skärgårdskryssare,
SK95, byggd och
konstruerad av
Tore Holm 1921



SWEDEN YACHTS 41



ett allvarligt haveri vid torrsättning) har måtten 22,3 * 3,3 medan Swan-65-an Orm af Ingarö från 1974 är 19,2 * 5,0 m.

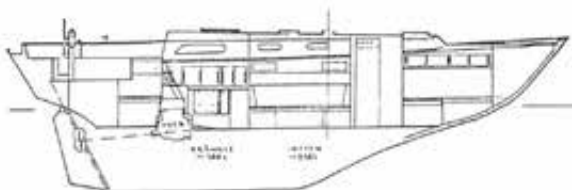
Deplacementet i förhållande till båtstorleken är i första hand beroende av ballastprocenten och byggnadssättet. De senaste åren har det utvecklats lättdeplacementbåtar som fått helt andra egenskaper och till en del fått karaktären av förstörade jollar. Förmågan att räta upp sig efter en omkullslagning har emellertid uppmärksammas mer och det är uppenbart att båtar av den typ som råkade illa ut i Fastnet-Race katastrofen 1979 är vi, om än långsamt, på väg bort ifrån.

Rigg och segel har utvecklats enormt under det gångna seklet. Från bomullsdukar som töjde sig nästan hur mycket som helst till dagens syntetdukar som när varp

Som kommentar kan sägas att den kortkölade båten är mera lättsvängd och att känsligheten för grundkänningar mera beror på hur kölens anslutning till skrovet är utformad och gjord. Frågan om sjövärdigheten torde man aldrig nå någon enighet om.

Förhållandet mellan längd och bredd (L/B) har gått mot mindre tal. För att nämna några mer kända båtar kan noteras att Beatrice Auror från 1920 (nyrenoverad 1990 efter

Fantasi 37



och väft läggs på bästa sätt är nästan helt stumma. Största lyftet var dacroduken men lika viktiga var de nya skärningarna med varpen lagd i den mest ansträngda kraftriktningen. Längst i det avseendet har man gått med radialsärningarna med blandade fält av olika dukar och varierande dukvikter.



Gaffelriggen var vanligast vid seklets början men mycket snart tog bermudariggen med storseglet gående ända upp till masttoppen över. För vindar i hela vindregistret anses än idag den enmastade sluppen var den mest effektiva segelmaskinen. Först när undanvindarna blir vanligast blir ketchen med sina två master ett bättre alternativ. (Slutsatser inför Whitbread 1989-90).

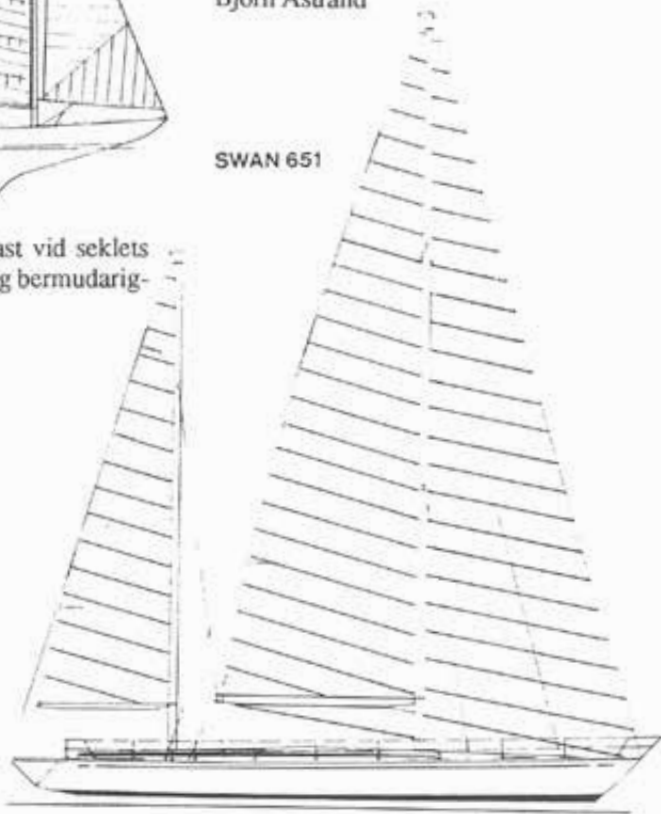
Förstagets placering på masten har varierat. I gamla tider var de flesta båtar partialriggade.

Havskappseglare under åren 1960-1980 var nästan alltid mastoppriggade. Partialriggen, nu ofta med bakåtsvepta spridare har åter vunnit terräng och det är nu mest större havsgående båtar som har förseglet ända upp i toppen på masten.

Segelbåtens historia kan naturligtvis inte rymmas på de här korta sidorna och inte ens som en kort sammanställning gör den anspråk på att vara tillräcklig. Mycket mer skulle kunna sägas om flerskrovsbåtar, djonk- och wishboneriggar, navigationshjälpmedel, styrningar, autopiloter etc etc.....Bilderna kan dock kanske i viss grad hjälpa upp framställningen.

Björn Åstrand

SWAN 651



Klädsel 1910

HERRAR

För manliga ledamöter består uniformen af mössa, kavaj, väst och benkläder samt är af mörkblå cheviot eller annat lämpligt ylletyg.

Mössan har horisontalt rund kulle och skärm af blankläder samt är försedd med ett 3 3/4 ctm bredt silkesband, hvari på svart, matt botten finnes inväfd i mörkblå färg sällskapetets signatur JSS omgifven av ankaren och kablar. Framtill å mössan finnes en pompon, hvarå är broderat i guld JSS med ett ankare därunder. Mössan är slutligen försedd med en s k stormrem af svart silke, fäst på ömse sidor om skärmen med de mindre, svarta uniform(väst)-knapparna. Mössa af hvitt tyg må ock begagnas. Pomponen är 5,5 ctm hög och 4,3 ctm bred.

Kavajen har dubbla slag och är försedd med 4 svarta knappar på hvardera sidan.

Väst och benkläder äro af vanligt snitt. Till dem må ock hvitt tyg begagnas. Västknapparna äro af vanligt snitt. Till dem må ock hvitt tyg begagnas. Västknapparna äro i så fall förgyllda.

Halsduken är svart i vanlig rosettfacon.

Kår- och distinktionstecken.

Å kavajens ärmar föres af alla ett svart 20 mm bredt ylleband, som anbringas å ärmen vid slagets höjd med en "ögla" å ärmens ytersida. Fartygschefer föra som distinktionstecken dessutom ett 10 mm bredt, slätt, likaledes svart band, 5 mm nedom det först nämnda bandet. Styrelsens ledamöter med undantag af ordföranden två, sällskapetets hedersledamöter tre samt ordföranden fyra distinktionsband. Dessa band fästas på 5 mm:s afstånd från hvarandra och så, att samtliga ban-

dens centrum komma vid ärmslagets vanliga höjd.

Knapparna till kavajen och västen äro försedda med initialerna JSS och ett ankare därunder.

DAMER

För damer är uniformen af blått eller hvitt ylletyg, förutom västen, som är af hvit piqué. Den består af damkavaj med dubbla slag och kjol samt halsduk och mössa af samma modell som de manliga ledamöternas, eller hatt med raka brätten, svart eller hvit. Då hatt begagnas, fästes pomponen som agraff i en å högra sidan anbringad solfjädersformad rosett af mörkblått eller hvitt siden. Kår- och distinktionstecken äro desamma som för de manliga medlemmarne. Då hvit uniform af damer bäres, användas förgyllda knappar i kavajen.

Ur JSS årsskrift anno 1910

Klädsel 1990

En stor utveckling på klädfrenten har skett under 1900-talet. Fritidsbåtar för gemene man blev möjligt i och med plastens intåg. Nu är båten också en hela familjens angelägenhet. Från 1970-talet utökas båtbeståndet ordentligt här runt omkring. Vettiga fritidskläder börjar tillverkas. Byxmode hare gällt i flera årtionden så nu väljer man det som är mest praktiskt: jeans, fritidskläder i mjuka eller vindtåta tyger, en- eller tvådelade, varma tröjor i ylle eller syntet då så behövs, ja, var och en tar det han har och trivs i. Det finns praktiska regnkläder och overaller i olika pris-klasser och i många skiftande material, som håller vätan ute. Är det kyligt fyller man på med varma kläder under. Ett gammalt talesätt säger: Det finns inget dåligt väder, bara dåliga kläder!

Gun-Britt Svensson

Jönköpings Hamn.

Jönköping var redan under äldre medeltid en viktig handelsplats. Jönköping har ju landets äldsta bevarade stadsprivilegiebrev, daterat 1284. Staden låg då på västra näset, mellan Munksjön och Vättern. Sannolikheten är stor för att en intensiv sjöfart har förekommit. Platser har ju alltid vuxit upp på sådana ställen där landstigning med båt kunnat ske.

I centrum låg ett franciskankloster, som efter reformationen ombyggdes till ett befäst slott av Gustav Wasa. Av detta slott återstår inget. Detta är nog en sanning med modifikation. Det har berättats att hamnen delvis består av huggen sten,

hämtad från slottet.

Vår ordförandes arbetsplats, Göta Hovrätt, förlades år 1634 till Jönköping. Ändå förblev Jönköping en typisk landsortsstad fram till mitten av 1800-talet.

Kanalen in i Munksjön var befaren på 1600-talet. Vindbron fick sin rörelseförmåga redan 1612. Bron kunde vindas upp på den västra sidan för att hindra ovälkomna besökare. 1975 höjdes bron för sista gången. Den hade dock sin rörelseförmåga fram till 1979, då betongen förseglade denna. Sedan den 23 april 1975 har ingen passerat hamnkanalen. Klockan 0600 sjönk vindbron ner för sista gången



Vindbron lyfts för sista gången den 23 april 1975, kl. 6 på morgonen. (Från JP:s bildarkiv)

i sina fästen. Det var annorlunda i slutet av 1800-talet. Då stod sjöfarten på sin höjdpunkt och man släppte igenom 3000 fartyg.

När byggdes då de två pirarna? På en akvarell från 1790 kan man i alla fall se två pirar ut från stranden.

1832 var Göta Kanal färdigbyggd. Den gick nu tvärs igenom Sverige. Delen mellan Vättern och Vänern stod dock klar 10 år tidigare, 1822.

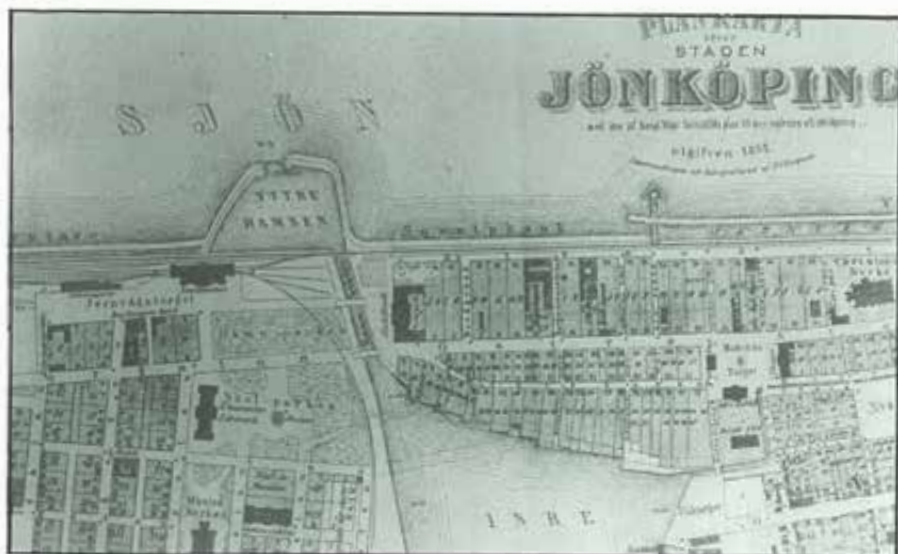
Ångbåtsförbindelse med Stockholm och Göteborg startade i slutet av 1830-talet.

Byggandet av Göta Kanal föranledde Jönköping att 1833-36 bygga en ny hamn. Man begärde och fick tillstånd att ta material från fästningen. Bastionerna närmast hamnen jämnades med marken. Materialet räckte ändå inte, utan även en del av de östra bastionerna revs delvis.

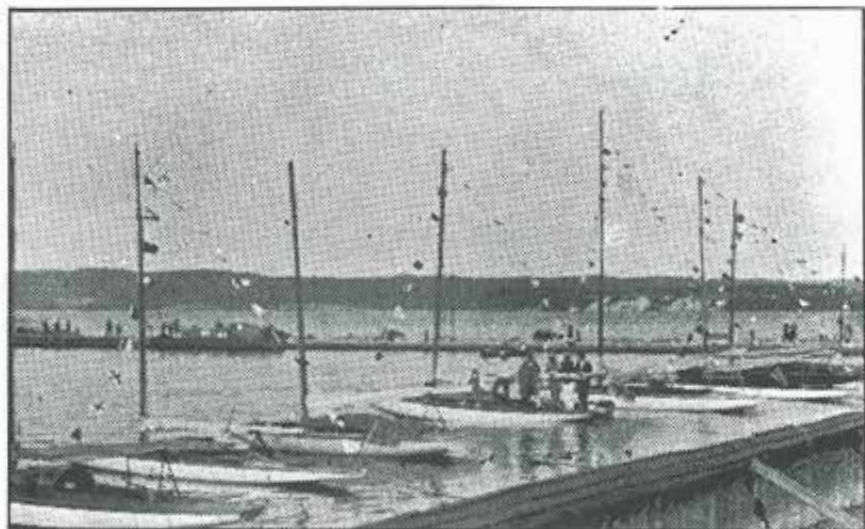
Redan 1833 kom fartygstrafiken igång på allvar. 112 fartyg registrerades som ankommande. 1875 ankom 1000 fartyg. Glansperioden blev på 1890-talet, då hamnen anlöpdes av 3000 fartyg under ett år. I Jönköping fanns vid denna tid 16 registrerade segelfartyg. Man skall lägga märke till att staden endast hade 6008 innevånare.

Lönen för hamnfogden år 1850 uppgick till 6.32 kr, för ett helt år!

1864 invigdes stationen. När järnvägen drogs förbi Jönköping förstördes mycket av hamn och båtliv. Halva hamnen fylldes igen och järnvägen blockerade tillfarten för alla. Jönköpingsborna hämtade sitt dricksvatten direkt ur Vättern. Båtfolket stängde man inte ute så lätt. De byggde båthus mellan järnvägen och Vättern alldeles framför stationen. Detta hände under 1877.



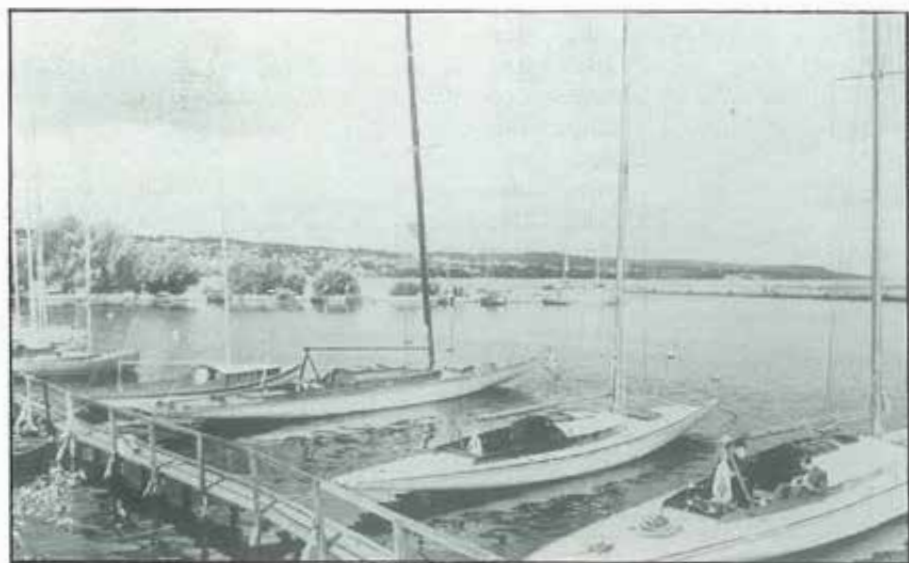
1882 års Plankarta över staden Jönköping visande yttre hamnen innan utbyggnaden 1913.



Pålverket före 1929. Man fick ta jollen ut till båten. (Bilden tagen ur 40-årsskriften)

Vid södra sidan av hamnen fanns ett pålverk tillhörande SJ. Från det att Jönköpings Segelsällskap bildats åt 1890 hade

JSS:arna rätt att förtöja sina yachter där. Svårigheterna med detta pålverk var att det inte fanns någon förbindelse med



JSS medlemmar förtöjde sina segelbåtar vid spången. Bilden från 1930-talet

land, utan att yachtinnehavaren fick nytta jolle.

Det visade sig också att vid stark nord-nordvästlig vind, gav hamnen dåligt skydd.

År 1913 utarbetades ett förslag till utvidgning av yttre hamnen. Från Gatukontoret har jag erhållit en kopia på godkännandet av planen. Där står att läsa: "Genom Kungliga Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens beslut denna dag godkänd till efterrättelse vid arbetets utförande. Stockholm den 10 januari 1913. Fridolf N Vijnblad".

Förslaget visar att en vågbrytare skulle förläggas norr om den gamla och utgå från östra sidan. Norra piren skulle bestå av 17 stenkistor med en provisorisk träbrygga dit ut. Piren skulle förlängas i en andra etapp österut. Hamnen skulle få liknande utseende som Hjo. Träbryggan skulle då rivas och lämna plats för genomsegling.

När Statens Järnvägar, såsom ägare till pålverket, 1929 rev densamma, byggde staden efter framställan från sällskapet en gångbana vid platsen för pålverket och nu kunde båtarna nås direkt. Curt Adamsson berättade följande för mig: "Sällskapet arrenderade gångbanan av staden. Storleken på gångbanan var 24 tum (tre 8 tums plankor i bredd). Ekonomin var ganska

dålig på den tiden, varför man bad om att få ta över gångbanan. Åren gick och kravet på en bättre brygga restes. Förslag från JSS-medlemmar accepterades av stadens gatukontor, bara SJ skulle ge sitt medgivande. En baningenjör från Falköping anlände och frågade vilket ärende herrarna hade. Han gick in bland vagnarna och bläddrade i sina papper och kom tillbaka och sade: "SJ äger 28 meter från yttersta spåret och ut i vattnet. Vem har gett er tillstånd att ligga här?" "Jo", sa Nils Johansson (kallad Cigarr-Johan, för han hade tobaksaffär), "det var så att en stins här, för länge sedan hade en båt, och det mest naturliga var att lägga den utanför pålverket. Därefter kom det fler och fler båtar. Vi hade till och med passersedel under kriget för passage över järnvägen". "Ni får två dagar på er att flytta", sa baningenjören, och åkte. "Vilket dj... svin," utbrast någon. Man gjorde en provisorisk lösning och det hela redde upp sig. När så staden fick sprängsten över, fyllde man ut de 28 metrarna och byggde nya bryggor på den plats där de finns idag. Enligt uppgift kostade detta staden några få tusen, då man fick bidrag av bensinskattefonden", slutade Curt Adamsson.

Den 16 januari 1929 var det full nordlig storm. Vattnet som blåste in över pir och järnväg frös omedelbart. Det ställde till stora problem, men bildade vackra isstoder.

Den 12 juli 1930 fyllde konsul Eklöf 50 år. Han firade detta med att donera ett trevligt klubbhus, innehållande ett klubbрум och ett



Teckning av första klubbhuset 1930. JSS' vimplar vajar på flaggstängerna och det gamla emblemet syns på taket.

materialrum. Detta klubbhus uppfördes vid gångbanan och i anslutning mot järnvägen.

I oktober månad, år 1933, kunde man läsa på turlistan att ångfartyget Motala Ström med kapten Thure Österberg avseglade från Jönköping till Stockholm varje onsdag kl. 05.00. Från Stockholm avgick den kl. 18.00, varje lördag. Samma år hade ångaren Oden trafik till Göteborg.

Den 1 maj 1950 var den nuvarande bryggan klar och visades upp av de stolta JSS-medlemmarna Herman Ohlin, Bengt Eklöf, Öllgård Johansson, Hans Ahlkvist och Johan Andersson.

1962 följde Bengt Eklöf i sin fars fotspår och lät Lars Löfstedt projektera den nuvarande klubbstugan, i samband med att han hade andra byggnationer på gång i staden. Bengt donerade allt material och ritningar och ställde upp med snickare. Ett

segelloft på södersidan byggdes för att ta hand om seglen som då bestod av bornullstyg och behövde mer omvårdnad än dagens. Kostnaden låg på 20.000 kronor och JSS hade klarat det utan minsta bidrag från stan. I en artikel i JP står att läsa: "Med denna nya byggnad får JSS ett tillskott som gör att sällskapet står på topp i landet". En regatta gick också av stapeln vid invigningen. Antalet båtar uppgick till ett 30-tal.

Den provisoriska träbryggan från år 1913 ut till yttre piren ersattes 1959-60 med en fast kaj.

Vid järnvägsspåret närmast Vättern fanns en tio meter bred gräsmatta, som avslutades med en strandskoning och kaj. Där hade SJ planterat pilar, som varje år klipptes i bollform. Grenarna kastades i vattnet och med pilars goda groddegenskaper började ett pilbuskage växa upp utmed piren till klubbstugan. Detta buskage växte och blev tillhåll för både det ena och andra, tills stadsträdgårdsmästaren buskade ur och drev upp de pilar som idag finns. Dessa ståtliga träd är alltså självsådda.

År 1965 den 14 och 15 aug firade JSS 75 år med en stor jubileumsregatta.

Den seglades i 5 klasser varvid OK-jollarerna kom att bli den största klassen.

Benno Lasecki lämnade Jönköpings hamn den 22 maj 1967 för en segling



De självsådda pilarna bland de tjugo röda fiskestugor med svarta knulämnade Jönköpings tar och det nya klubbhuset, som byggdes 1962, skymtar i bakgrunden. Bilden från isintern 1977.

till Västindien. Han var spänd inför avfärden, då han ej visste hur hans båt skulle uppföra sig. Han hade i stort sett bara seglat på Vättern med Aurora, en klipperstävad segelbåt. Senare rapporter omtalade att Atlantfärden över till Västindien tog 24 dygn.

Starten för Visingsö Runt gick år 1971 den 19 augusti. Detta Visingsö Runt utmärkte sig genom den mycket hårda vinden. På Axamo flygfält uppmättes 20 meter/sekund. Två av de tävlande bröt masterna. Många sökte hamn och bröt tävlingen. Allt slutade dock lyckligt.

1972 startades en ungdomssektion i Jönköpingshamnens klubbhus under ledning av Gösta Lundberg. Redan från starten fick man 14 ungdomar med 7 båtar. -Det är en fin början, tror Gösta, och jag tror säkert att vi inom några år har ett 60-tal medlemmar. Jönköpingsregionen är ju

så stor att det säkert finns underlag. Vad gäller båtbeståndet är Mirrorjollen mest populär men det finns även några OK-jollar, Trissjollar samt en Optimistjolle, den minsta typen av jolle. Ungdomarna har i stort sett själva byggt sina båtar. Det är en mycket god ungdomsfostran, berättar Gösta. En självbyggd båt sköter man ju extra noga.

Under det expansiva 1970-talet, vad gäller båttillväxt, började båtplatsbristen göra sig gällande. En upprustning och utläggning av bojar skedde. Idag har Jönköpings hamn lite drygt 70 båtplatser, fördelade på tre kajer. För gästande båtar finns gott om utrymme.

-Nu sticker vi till Västindien säger besättningen på Bassana, en Najad 34. Det var den 9 juni, 1981. Besättningen var Sven-Göran Larsson och Alice Jyrinoja och Michael Melin.



Som synes var det gott om båtar i Jönköpings hamn vid jubileumsfestligheterna 1990.

Spången, vid sidan av jämvägsbron, över kanalen utbyttes 1982 och en bro, på drygt 30 meters längd och 3,5 meters bredd, med asfalterad körbana, byggdes. Nu kunde man, med tillstånd, åka bil ut till sin båt och slippa allt bärande. Kostnaden beräknades till 0.5 miljoner.

Till Jönköpings stads 700-årsjubileum 1984, iordningsställdes hamnen och fiskarstugorna byggdes. Totalt har nu, 1990, 20 stycken byggts, rödmålade med svarta knutar.

Den 8 maj 1984 blir Magnus Ladulås första passagerarbåt efter Motala Express, som försvann för 25 år sedan.

Ett engelskt flottbesök med fyra

utbildningsbåtar från Engelska flottan anlöp hamnen den 6 juni 1984. Massor med människor hade samlats. Några också i protest mot besöket.

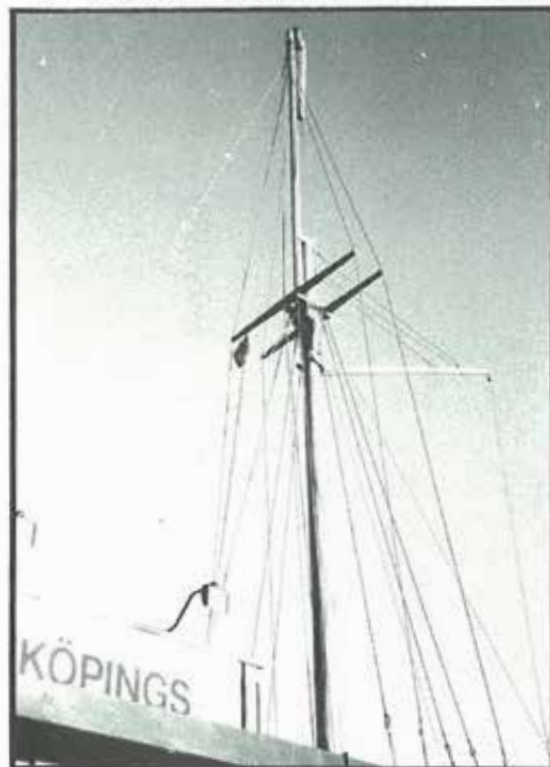
Den 12 augusti 1984 var det stor båtpropaganda i hamnen. Sjöräddningen visade sina resurser. Kappseglingen, med start utanför hamnen, beskådades av mycket folk. 40 båtar i två klasser tävlade.

Två dagar senare, den 14 augusti, var flottbesöket nummer två, denna gång av ett danskt fartyg med hemvärnssoldater som besättning.

1985 beslutade Gatukontoret att fyren skulle bytas ut. Det var en gammal AGA-fyr, vars service framstod som avskräc-

kande. JSS'are hjälpte till att plocka ned dyrgripen. En episod gällande fyren fick jag av Frank Klinthage. Han berättade: "Under vintrarna kunde det hända att det blev isbildning på fyren. Gatukontoret hade utsett mannar som skulle klara allt på fyren. Så en vinterdag inträffade det att fyren blev svårt nedisad. Gubbarna hade fått tag i en mastodontblåslampa. De pumpade upp trycket och vinglade upp på hala trappsteg och började värma. Fyren var gasdriven!! En explosion blev följden, och han med blåslampan åkte genom luften ut över vågbrytaren. Han fick tillbringa många dagar på sjukhus, men han klarade sig."

En gammal trotjänare i Sällskapet, Stig Jonsson, tillverkade en signalmast i form av en gaffelrigg. Sådana master fanns det på de gamla Vätterskutorna. Stig berättade: "Jag hämtade granen i Månsryd. Allt har jag tillverkat ur



Stig Jonssons skutmast reser sig mäktigt mot den blå himlen på taket av klubbhuset.

minnet. Det är många båtar som jag lossat, när jag jobbade på Munksjö. Masten har jag stagat med wire och alla splitsarna är gjorda för hand." (Stig är en av de få i Sverige som kan splitsa wire.) Masten har satts upp på taket till Segelsällskapets klubblokal. Vår ordförande, Thomas Främby, höll invigningstalet den 24/6 1986.

Hamnen har ytterligare rustats upp. Runt det inre pirhuvudet har en brygga gjorts för gästande båtar. Närheten till klubblokalen gör denna brygga mycket attraktiv. Den blev klar strax innan vår 100-års födelsedag.

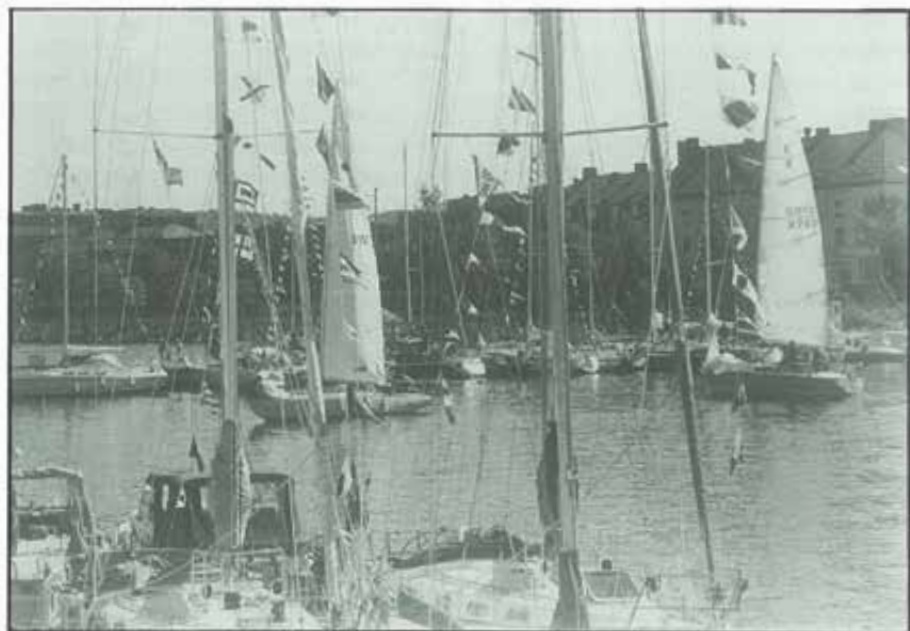
Jönköpings hamns stora händelse var när Jönköpings Segelsällskap celebrerade de 100. Hela hamnen var i rörelse och dit kom många båtar. Det förekom till och

med att de låg i fyrdubbla led. Hela dagen präglades av fest. Jubileumsregatta seglades, med många tävlande båtar. Som åskådarbåt deltog Magnus Ladulås, vilken på behörigt avstånd följde de tävlande.

Från fiskebodarna steg dofterna från rökt sik, som kunde avnjutas stående. En minnesvärd ceremoni vid flagghalningen var det tapto som ljud över vattnet och som utfördes av två blåsmusikanter. Kvällen i hamnen avslutades så med ett sjundrande fyrverkeri.

Ingmar Svensson

Källor: Jönköpings Stads Historia av olika författare, intervjuer med Jönköpingsbor och tidningsurklipp samlade av Johnny Nyström och Sören Asp.



Det vimlar av segel och båtar i Jönköpings Hamn och det var kappsegling och lördag.

Var och när stod JSS vagga?

Under tiden vi samlat material till Jubileumsboken har jag vid ett flertal tillfällen hört att det funnits ett seglingssällskap innan JSS bildades år 1890. Med intresse började jag leta efter uppgifter. Jag fick kontakt med två personer nämligen bokbindarmästare Lennart Enander och ingenjör Yngve Malmqvist, som med sina gedigna kunskaper har hjälpt mig med faktaupplysningar.

De första lustfartygen

De första lustfartygen, som man kan spåra, är Per Brahes bojort, en holländskinspirerad lustjakt, som byggdes på Vingsö under 1600-talet av ett 40-tal man. Jakten var 13-15 meter, enmastad och seglades av 13 mans besättning. Per Brahe hade denna jakt till både nöje och representation.

Nästa lustfartyg som omnämns är von Lindhs segeljakt, vilken ofta på 1700-talet låg i Jönköpings hamn. Denna lustjakt var dock hemmahörande i Hjellö.

Stenroddare

Det fanns ett icke betydande antal stenroddare (ca 30-talet), som höll till vid Vinterviken, viken vid Munksjövarvet och Roddarnas. Båtarna de använde var ca 10 m långa och hade en fällbar mast för att kunna ta sig under broarna. De seglade med sand och sandsten till slottsbygget och Kristine kyrka. Man samlade också runda Vätterstenar med vilka gator och torg anlades. Gränna torg är ett exempel. Man rodde också ut gods till fartygen som ankrat på Jönköpings redd. Från Husqvar-

na AB seglade man t ex in med sina produkter till de uppankrade ångbåtarna. Gamla tidningslägg berättar att man ofta lånade dessa båtar för att kappsegla med eller åka ut och roa sig.

Början av 1800-talet blev händelserikt. 1822 blev ju den västra delen av Göta Kanal klar.

Startade JSS 1823?

Av Lennart Enander har vi fått ett utdrag ur "Några Upplýsingar om Sveriges Simsällskaper och Simskolor", tryckt i Jönköping 1860 hos Strohlenert & Comp. Där står bl.a.

"I början av 1820-talet bildades i Jönköping ett seglingssällskap. En snällseglande slup, benämnd Wikingen, egdes af detta sällskap. Till nämnde slup uppfördes ett så kalladt båthus vid Munksjöns strand, nära invid Jönköpings gamla fästningsverk. Segelslupen, en höstnatt förtöjd utanför en brygga i Wetteren, blef af hastigt uppkommen nordlig storm kastad mot bryggan och söndersplittrad. Det nämnda båthuset uppläts af det forðna seglingssällskapet till ett simsällskap, som år 1829 uppstod i Jönköping. Sedan nämnde båthus blifvit försedt med nödig inredning, meddelades derstädes undervisning i simkonsten."

Det är fritt för alla läsare som kan fylla i luckorna att kontakta oss. Vi kommer att med artiklar i Klubbnytt följa upp ovanstående.

Ingmar Svensson

Sjöbo

"Var ligger Sjöbo? Vems är Sjöbo? Vad döljer Sjöbo? Tre frågor som Vätternseg-laren mer än gärna svarar på. Alltså: Några båtängder eller tre kvarts timmes segling för en god förlig blåsa, norrut ut-med västra stranden av vår vackra och trolska Vättersjö och vi angör en hamn av klass. Det är Sjöbo ståtliga kajarm som fångat oss. Ankaret går --- hopp iland! Chefen på stället välkomnar oss, och så med ens få vi till livs att den ståtliga hamnen tillhör Jönköpings Segelsällskap."

Citatet är från signaturen "Lola" (hämtat från JSS' klubbuletinen nr 4 1975, men troligen skrivet tidigare) och svarar på några av de frågor man som ny medlem i Sällskapet kan ha. Men det finns flera frågor eller rättare, flera svar.

Först en historisk återblick, valda delar ur ett tal av Jarl Mared vid "återinvigningen" av Sjöbo, valborgsmässoafton 1980 och återgiven i Klubbnytt nr 4 1980.

De första dokumenten

"Ingen vet hur gammalt Sjöbo är, men från år 1790 finns de första dokumenten. Troligen byggdes Sjöbo eller Nybygget, som torpet då hette, i mitten av 1700-talet. Det tillhörde gården Trånghalla. Det fanns då två torp, litet i närheten. Det var "Markastugan", som låg där Banvaksstugan nu ligger. Så fanns där också "Sko-gen", som låg vid gamla vägen mot Bankeryd.

Det är klenst ställt med speciella notiser om Sjöbo. Torparna förde väl inget speciellt händelserikt liv. Namnet "Nybygget" ändrades till Sjöbo. År 1871 var Sjöbo

backstuga, d v s någon åkerareal hörde inte till.

År 1879, närmare bestämt den 28 september, omnämndes Sjöbo i sockenstäm-moprotokoll. Det var Sven Magnus Svensson som fick 25:- för reparation och upprustning.

Det har bott soldater på Sjöbo, men något riktigt soldattorp har det inte varit. En soldat Bald är omnämnd. Omkring sekel-skiftet bodde här en fiskare, som livnärde sig på fiske.

JSS och Sjöbo

JSS, som bildades 1890, kommer in i Sjöbos historia år 1914 - eller kanske skall man säga tvärtom - Sjöbo kom in i JSS historia. Den 16 december väckte vice häradshövding Ohlin förslaget att JSS skulle skaffa sig ett lämpligt klubbhus. Han gjorde det skriftligt och i en detaljerad redogörelse. Han beskrev den lämpliga ankarbotten, det relativt skyddade läget för vind och sjö och att det fanns sten att bryta. Våldiga diskussioner fördes i sällskapet. "Detta var väl ändå för våghalsigt"! Men de optimistiska segrade och för 1200 kronor kunde "Bygget", som Sjöbo då kallades, tillsammans med lämplig jordareal förvärvas. Detta var den 9 april 1915 och den 5 juni hade styrelsen för första gången sammanträde under eget tak. Medlemmarna fick ett mål för sina seglatser."

Redan innan första styrelsesammanträdet, renoverades stugan grundligt. Enligt en arbetsbeskrivning från den 24 april 1915 skulle sockeln lagas, en ny mur med öppen spis uppmuras, taket läggas om,



Den 15 juni 1915 invigde Jönköpings Segelsällskap sin första paviljong vid Berghalla. Av alla som är med på bilden finns nu blott en kvar, nämligen Herman Ohlin - han har lånat ut bilden. Herman, 7 år, sitter i mitten av bilden. Det var en äventyrlig segling, denna invigningsdag för Herman och hans syster. Pappa Ludvig hade lagt ut från sommarnöjet på Visingsö för att med en frisk nordan segla till invigningen på Berghalla. "Nordlig storm", skriver pappa Ludvig bak på bilden, "svårt att komma i land. Sedan vi ankrat vid Sjöbo fick vi ro in med en jolle". Ludvig Ohlin var då sekreterare i sällskapet, senare blev han ordförande. (Texten från ett gammalt tidningsurklipp ur JP.)

nya fönster insättas samt en tillbyggnad göras. Därjämte skulle "Ett bekvämlighetshus i två afdelningar, med tillbyggd redskapsbod uppföres". Och det var tydligen bråttom. "Arbetet påbörjas först i maj och skall vara färdigt den 15 maj, allt 1915."

Hamnen byggs

Vid Sjöbo fanns en naturlig klippa, som gav ett visst skydd, men någon säker hamn fanns inte och blåste det upp, måste man knivickt ge sig iväg. För att få Sjöbo mer tilldragande som utflyktsmål, föreslogs 1925 anläggandet av kaj med vågbrytare. Ritningar hade gjorts upp av

Bildhuggare Carl Christensen, som varmt intresserade sig för saken. Men det krävde mycket pengar och åter blev det heta diskussioner. "Sällskapets ekonomi var ej glänsande." Beslutet genomdrevs 1925 och Carl Christensen fick hand om det praktiska genomförandet och utsågs till kontrollant. Konsul Josef Eklöf, dåvarande v ordf, klarade av den ekonomiska delen. "Han var den store medlemsvärvaren. Listan på ständiga medlemmar blev lång. För 50 kronor erhöll man livslångt medlemskap. Det som felade för projektets genomförande sköt konsul Eklöf själv till."

Entreprenör var Grundläggare Simon

och Oscar Gustafsson. Enligt kontraktet av den 16 febr 1926 var entreprenadsumman 9200:-, men då skulle arbetet utföras "med största omsorg och allt material vara af prima beskaffenhet."

Konsul Eklöfs son, Bengt Eklöf minns att berätta hur bygget gick till:

"Sten sprängdes från klippan väster om stugan. En smalspårig arbetsräls lades ut ner till hamnen och de formhuggna stenblocken åkte ner i små vagnar, lyftes med en handdriven kran och lades snyggt och prydligt på plats."

Enligt anbudet var det frågan om "granitblock, vägande minst 1 ton vardera". På sjöbotten ställdes "4 st kar med en sammanlagd längd af 15 meter, timrade af kärnfrisk furu", "samt fyllda med sten".

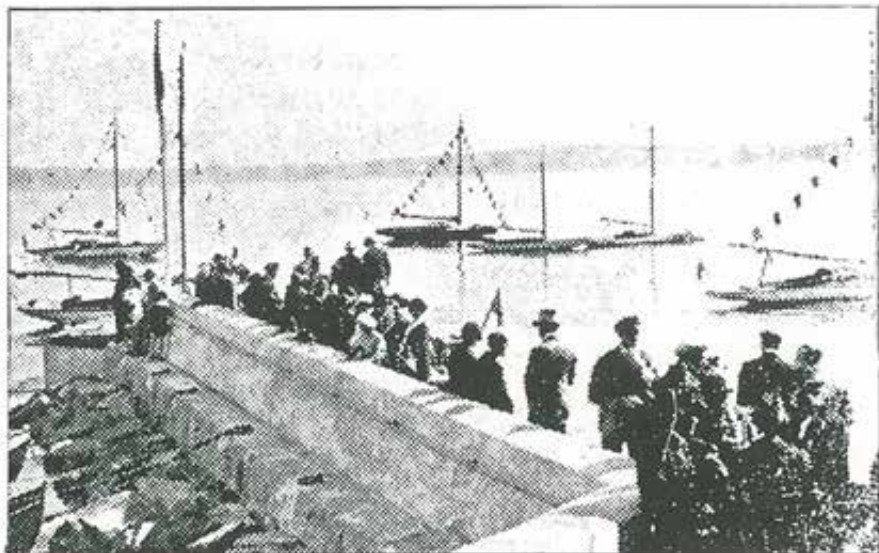
På bergknallen ovanför stugan placerades en ståtlig skutmast med flaggspel, synlig ända till Jönköping. Resterna finns

kvar än idag men ligger förstås mitt bland uppvuxna träd. Verandataken byggdes också på.

Invigning

Den 29 augusti 1926 invigdes det nya Sjöbo. I strålände sol och med spegelblank sjö beundrades den nya piren och kajen med landshövdingen och greve Spens, hovrättsrådet Nordin, rådmän Ekdahl, doktor Eurén m fl av stadens "fäder" i spetsen.

Jönköpingspostens reporter fanns på plats, och i tidningen av den 30/8 1926 står att läsa; "Särskilt om man kommer ut i omgivningarna, händer det, att man träffar på ställen, där man, delvis på grund av deras otillgänglighet mellan eller nedanför bergen, icke varit förut, men som kunna bjuda på skådespel, vilka man annars får fara till Sydeuropa för att få se maken



Det var högtidligt när Sjöbo hamn invigdes år 1926. Många båtar hade ankrat upp utanför, och på kajen trängdes JSS:are och andra högtidligen inbjudna gäster och "stadens fäder". Bilden tagen från en tidigare jubileumsskrift.



till." "...musiken spelade, medan man besåg hamnen med dess rikedom av flaggprydda seglare - och den ståtliga yachten "Drottning Omma" längst ut - motorbåtar och kanoter." Dock missade han invigningstalet av Segelsällskapets ordförande hovrättsassessor Gösta Engzell. (Talet återges på annan plats).

Segelsporten i medvind

Jarl Marek berättar: "Djupet var 4 meter på pirnocken och Motala Express kunde lägga till. Det hade kostat mycket. 10.000 kronor "förslogo icke" - men nu inleddes en storhetstid för JSS." Sjöbo innebar ett uppsving för seglingen i södra Vättern. Tävlingsverksamheten frodades, med Sjöbo i centrum på ett eller annat sätt. Ur en banbeskrivning hämtas att start gick vid Jönköpings hamn, runt en ballong-

prick utanför Rosenlundsbankarna, vidare runt "Kristin" utanför Tjuvanabben och målgång vid Sjöbo.

Festliga och sociala aktiviteter blomstrade också. Ibland tog dock det festliga över och föranledde stadens medborgare att omnämna verksamheten i ej alltför fördelaktigt ordval.

Seglarskola

Under ett par års tid bedrevs seglarskola med Drottning Omma. Hon var en 220 kvadratmeters yawl, med två anställda styrmän och inköpt av konsul Eklöf 1926. 16 juniorer åt gången skolades i seglarnets konst. Drottning Omma såldes 1928 till Kalifornien. Hon togs genom Göta kanal, med nedmonterat bogspröt för att få plats i slussarna och seglades över, en bedrift på den tiden. - Åter till Jarl Marek:

JSS-medlemmar

"JSS" medlemsmatrikel från år 1930 visar att bland de över 300 medlemmarna så fanns alla samhällsklasser. Samhället var då utpräglat klassamhälle, men inom sällskapet var dessa gränser, om inte helt utsuddade, så dock åtskilligt mindre. Bland JSS' medlemmar fanns stadsråd och lokaldare, grosshandlare och frisörer.

En av de över 70 juniormedlemmarna var Gunnar Ekholz, sedermera intendent på Sjöbo. Han har tillbringat åtskilliga nätter på Sjöbo - planterade en ek bakom köket, som vattnades med diskvattnet. Den eken växte bra och är nu ett rejält träd." (Gunnar Ekholz står för en del av informationen till Jarl Mared gällande Sjöbo före 1914).

Sjöbo i modern tid

Efter andra världskriget gjorde bilis-

men sitt intåg och inverkade menligt på JSS och Sjöbos utveckling. Segling ansågs inte modernt eller bekvämt. Aktiviteten i Sjöbo hamn minskade, men som utflyktsmål fungerade Sjöbo fortfarande, och man anlade en stor parkeringsplats. Genom åren har dock hamnen reparerats och byggts ut, delvis av tvång då isen fört bort många stora stenblock från piren. Nytt fyllnadsmaterial har fått anskaffas när tillfälle givits, t ex på 60-talet när man tog sprängsten till utfyllnad från ett vatten- och avloppsbygge ovanför Sjöbo och på 70- och 80-talen från byggen vid Bankeryd.

1977 anlades en ny pirarm och ett nytt bekvämlighetshus uppfördes och enligt Bulletin nr 10 avlöpte invigningen under stor munterhet, med ärtor och punsch. Förste provsittare blev Lisbeth Persson.

När Lennart Helmer vid årsskiftet 79-



Gun-Brütt och Ingmar Svenssons Shipman 28, med det kostbara namnet "Cohinoor", har lagt till vid Sjöbo gamla pir, år 1972. Det var Sjöbokväll och fler båtar anlände senare.

80 fick hand om Sjöbo, blev det full fart på byggnationen. Med Lennart i spetsen och många goda medhjälpare byggdes en fin träbrygga med belysning. Det blev en hamn med plats för många båtar. En trappa från piren upp till planen nyanlades i stället för den gamla trappan, varigenom man fick ett litet avskilt bad. Stugan målades, nya möbler anskaffades och tomten röjdes upp. Därmed kunde också, för första gången på många år, en tävling förläggas till Sjöbo år 1980. På valborgsmässoafton hölls en återinvigning av Sjöbo som sedan dess varit platsen för Jön-

köpings segelsällskaps valborgs- och, sedan 1981, även midsommarfirande. Ytterligare tillbyggnader gjordes 1982 - 83 med förlängning av södra pirarmen ca sju meter och en ny brygga, upphängd på ligande telefonstolpar.

1984 skrev Lennart Helmer sitt "Farväl till Sjöbo" i Klubbnytt nr 24 och slutade som stugfogde. Fortfarande behöver piren förstärkas och fyllas på med ny sten. Vätterns vindar och vågor går hårt åt allt som skjuter ut från strandkanterna. Tomt och stuga skall också underhållas. Idag görs detta arbete av Sjöbosektionen med sek-



Det är Valborgsmässoafton - och tipspromenad. Bojarna är utlagda och Sjöbo är redo att ta emot årets besökare. En liten snödriva dröjer sig kvar ute på piren, som blivit förlängd under början av 80-talet. En skön och grön gräsmatta har redan börjat spira. (Gräsmattan har visat sig vara en mysig plats att sätta upp sin egen lilla grill på, om man inte vill tända upp stora grill-platsen inne vid stranden). En träbrygga vilande på gamla telefonstolpar kantar piren. Belysning är också uppsatt

tionsledare Ove Karlsson i spetsen. Sjöbo sjuder av aktivitet. Förutom vid ovan nämnda valborgs- och midsommarfirande, är där ofta någon båt förtöjd i hamnen, medlemmar eller inhyrda som träffas i stugan, t ex har sedan några år Södra Vätterns Fiskeförening sin årliga klubbträff förlagd till Sjöbo.

Idag behövs Sjöbo mer än någonsin. En rofylld plats där inte civilisationens buller stör fågelsången och vinden.

Avslutningsvis ytterligare ett citat från signaturen Lola, från JSS' 50-års skrift 1940; "Gick ett par år som gäst på segelsällskapets skolbåt "Kerstin" och då och då på någon annan båt. Men lyckligaste stunden var när jag en lördagseftermiddag hade fått lov att låna min brors ägande 17 kvadratmeters pojkbåt och ensam få segla ut till seglarstugan Sjöbo och övernatta där."

Tomas Katzin



Lennart Helmer friserar kvasten för att kunna märka ut grundet i Sjöbo hamn.



Det är midsommar. Allt är som det ska. Musiken i full gång. Dans kring den lövade midsommarstången, ett pyntat Sjöbo, flaggspelsprytt. En trevlig 5-kamp väntar senare på eftermiddagen. Lunchen vid långbordet är äten och midsommartårten väntar i båten.

Till Dig som är ny eller inte tagit Dig för att besöka vårt fina Sjöbo, då vi ordnar s k "Sjöbokväll", riktar sig i första hand dessa rader.

Vad innebär då en "Sjöbokväll"?

Jo, Du lägger loss från hemmahallen och sätter kurs mot Sjöbo. Ombord har Du kanske tagit med Dig litet grillkorv, en halv kyckling eller något annat gott och något att dricka därtill. När Du närmar Dig Sjöbo se Du på avstånd att brasan nere vid stranden är tänd. Den blå röken stiger sakta upp i den stilla sommarkvällen och Du lägger till vid den vackra pipen. Du ansluter till de kamrater, som kanske sitter runt elden och deltar i vårt enkla knytkalas. Var och en tar med efter behag. Och milda makter, så gott det smakar vid en sprakande brasa!

Kanske är det ordnat en tipspromenad eller också går man runt på tomten och njuter av den vackra utsikten. En promenad norröver är också trevlig, bort till den lilla klippbadstranden, som ligger några hundratal meter från Sjöbo. Någon har kanske med sig sin dragharmonika eller

annat musikinstrument. Vi sjunger och njuter av den stilla annalkande skymningen och förnimmar alla att den där grå civilisationen en kort stund är behagligt fjärran.

Kanske ett litet dopp från badstege eller från strand? Kanske - om Du har tur - Du får se röding eller öring slå och jaga i viken?

När mörkret faller, ligger en djup, marinblå färgton blandad med purpur kvar över det stilla vattnet. Där borta i söder tänds efterhand ljusen i Huskvarna och Jönköping. Vi släcker brasan, går ner till våra älskade båtar. Stilla lägger man loss och forsar hemöver alltmedan det tindrande stjärnevalvet spänner sin duk i förlängningen över masterna, där seglen är spända av ljummen nattbris, fylld med dofter av klöver och sommarblomster från land.

PRÖVA MIN VÄN. DU ÅNGRAR INTE EN SJÖBOKVÄLL I GODA VÄNNERS LAG!

Lars von Knorring (1985)



Arbetskväll på Sjöbo (1983). Samlade runt stenhögen är fr. v. Johnny Nyström, Kenneth Pettersson, Nils-Göran Walfriðsson, Lennart Helmer, Lars Tolf, Peter Lantz, Marion Ivanoff, Åsa Ivanoff, Göran Lantz och Arkadi Ivanoff.

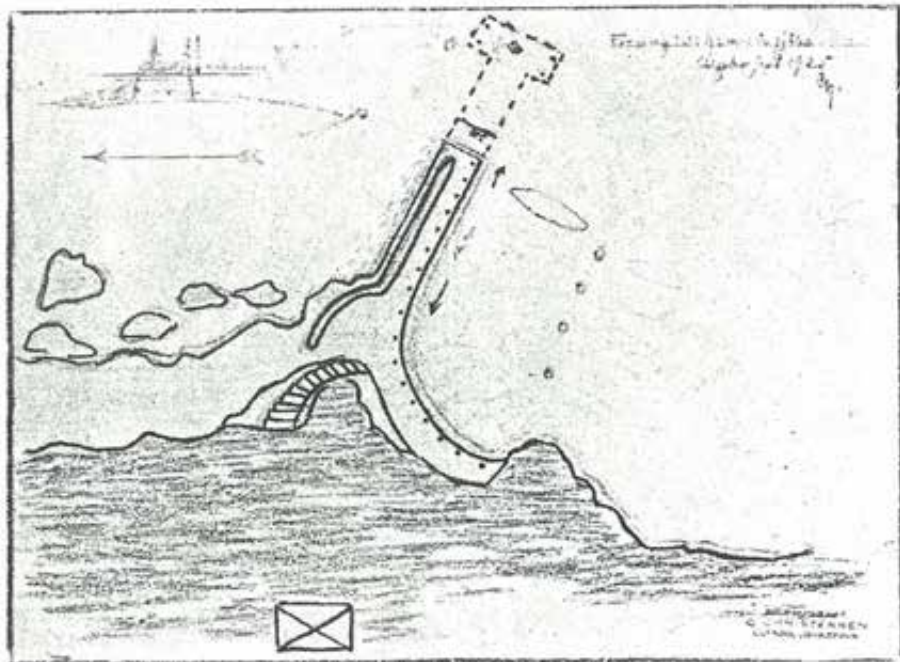
Upprop för Sjöbo år 1926

JÖNKÖPINGS SEGELSÄLLSKAP har i år för avsikt att göra en kraftig insats för att väcka intresset för de stora möjligheter till fysisk fostran som segelsporten erbjuder. Som uppfostringsmedel för ungdomen kan man utan överdrift säga, att denna idrott är den allra yppersta, då den i högre grad än någon annan idrottsgren tillgododrar de för en harmonisk utveckling av individen viktigaste egenskaperna, mod och vaksamhet, styrka, rådhighet och händighet samt öppet sinne för naturen och dess rika möjligheter att skapa förnöjsamhet och trevnad.

Ingen annan idrott kan som denna omfattas av alla åldrar, från barna- och man-

naår till ålders dagar. Den uppfattningen har också på andra håll börjat vinna ökad spridning, att segelfärder erbjuda de bästa tillfällen till rekreation, som är så välbehövlig i vår tid med dess jäktande och nervslitande arbete, och det är icke utan orsak som långfärdsseglarnas led rekryteras proportionsvis livligare ut läkarkåren än från något annat yrkesområde.

För att bereda sällskapets medlemmar en vacker och behaglig tillflyktsort icke allt för långt från Jönköping och ett mål för de yngre, mera oerfarna seglarna inköpte sällskapet för några år sedan ett fiskartorp "Sjöbo" vid Trånghalla (nuv. Berghalla anhalt), men tyvärr är stranden



Hamnanläggning vid J. S. S:s klubbhus Sjöbo vid Berghalla.

där så otillgänglig, att det är förenat med svårigheter och risker att angöra och förtöja båtarna.

En av sällskapets närmaste planer är därför att anlägga en kajarm med förtöjningsanordningar, varigenom Sjöbo på ett mera effektivt sätt än hittills skall kunna utnyttjas.

Ynglingar, som äro intresserade av segling och ett friskt, hårdande sjöliv, komma också att i större utsträckning än hittills beredas tillfälle att få medfölja båtägare på längre eller kortare segelfärder. Vidare har sällskapet för avsikt att inköpa och utlotta mindre, verkligt sjödugliga men billiga pojkbåtar och på så sätt bereda en rikligare tillgång på båtar för ungdomen. Ett huvudvillkor för segelsportens blomstring är ju att det finns möjligheter att till billigt pris bliva ägare av en god segelbåt, som i en intresserad och företagsam ynglings händer icke behöver kosta något nämnvärt i underhåll.

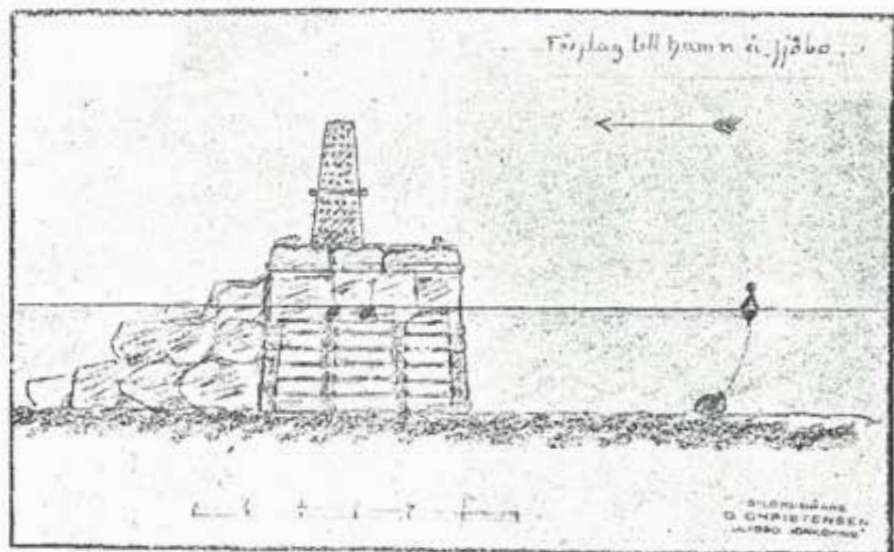
Sällskapet ämnar dessutom söka intres-

sera ungdomen för förfärdigandet av modellbåtar och anordna tävlingar med sådana båtar. På andra håll, t ex i Stockholm och Göteborg, har man årligen flera sådana tävlingar, som tilldraga sig stor uppmärksamhet. Modellbåttillverkningen ger ynglingen en nyttig inblick i materialkännedom och i användningen av olika verktyg, och hans blick skärpes genom ett påtagligt resultat av hans arbete.

Förverkligandet av dessa planer och önskemål kan givetvis icke ske utan ekonomiska uppoffringar. Sällskapet riktar därför en vördsam vädjan till alla som vilja behjärta de här ovan antydda synpunkterna på dess verksamhet att godhetsfullt stödja densamma aningen i form av kontanta bidrag eller ock genom medlemskap.

Årsavgiften är 5 kr. för aktiv och 1 kr. för passiv medlem. För ständigt medlemskap 50 kr.

JÖNKÖPINGS SEGELSÄLLSKAP



Profil av hamnanläggningen.

Tal av JSS ordf assessor Gösta Engzell vid invigningen av Sjöbo den 29.8.1926

MINA DAMER OCH HERRAR

När JSS tagit sig det orådet före att rikta en inbjudan till åtskilliga personer att besöka sällskapets i mitt tycke så vackert belägna seglarstuga Sjöbo, så är det inte därför att vi vilja yvas över något storverk som utförts eller för att söka tillfredsställa några till övermått drivna föreställningar om fantastiska hamnanordningar och byggnadsarbeten. Alena vi ha gjort det, dels för att vi velat bereda ett tillfälle åt alla dem som på olika sätt under gångna året lämnat sitt stöd och visat sitt intresse för förverkligandet av sällskapets ändamål och dels för att till eder alla rikta en varm vädjan om vidare hjälp och behjärtnade av dessa syften.

JSS är inte något nytt, för redan 1890 kom sällskapet till som en naturlig följd av vår vackra vätterstads natursköna läge vid det stora mystiska innanhavet Vättern. Och sällskapet har fortlevt, visserligen har det befunnit sig i vågdalar, men det har också tidvis varit föremål för ett stort och varmt intresse från stadsbornas sida. Det fanns en tid då familjerna gärna slog sig ihop om en liten utflykt på vätterböljorna. Och man såg t o m länets styresman som deltagare i seglingar. JSS har alltid haft förmånen att få räkna högst densamme som en god vän och främjare.

Och det fanns en tid då JSS soaréer utgjorde ett viktigt inslag i stadens nöjesliv.

Det hör ju visserligen inte direkt till sjöidrottens utövande, även om den gamla valsen mera än jag (oläsligt) minder om den mjuka böljegången.

Det har på senare tid varit klenare med segelidrotten här. Men den som en gång tjusats av sjön och det friska, väckande och stärkande sjölivet, har svårt att undvara det. Det måste räknas som en förmån för vår stad att vi äga tillgång till en sådan sjö som Vättern, och vi måste mera än som är fallet lära oss inse att utnyttja den tillgången. Det har stått klart för oss när vi ägnat arbete åt denna sak, att det skulle betyda ett stort plus om intresset för sjön och seglingen kunde höjas i staden.

Utan att underskatta de faror som lura i den trolska vättersjöns sköte, vågar jag dock påstå att alltför stor fruktan för den har insmugit sig hos allmänheten. Det går inte förresten att ett, tu, tre omskapa naturen, därför få vi ta den sådan den är.

Redan 1915 inköpte sällskapet Sjöbo gamla fiskarstuga med tomt för att erhålla en lämplig tillflyktsort vid seglingarna. Det är ju ont om tilläggsplatser här i södra Vättern, och Sjöbo skulle i någon mån söka avhjälpa detta. Emellertid har det alltid varit förenat med risker och svårighet att lägga till och komma i land, att ha sin båt liggande lugnt och i säkerhet. Och när nu det gäller att blåsa nytt liv i segelidrotten här så var ett av våra första mål att i

möjligaste mån söka förbättra Sjöbo, för att den idealiska utflyktsplatsen skulle kunna till fullo utnyttjas.

Det har visat sig, att det finns åtskilligt av sympati och intresse för det arbete som har påbörjats med iordningsställandet av denna plats. Och det vore väl för övrigt underligt eljes.

Idag står vi alltså framme vid vårt första mål. Om smaken skall man ju aldrig diskutera, men jag tror att alla kunna vi vara ense om att denna plats är en ur alla synpunkter idealisk och för sitt ändamål väl lämpad plats. Av naturen rustad som en pärla i den kedja av vackra platser, som södra Vättern bildar, har nu denna plats av konstförfarna händer ytterligare rustats för att kunna fylla sin uppgift. Initiativet till och ledningen av arbetena ha till största delen tillhört bildhuggaren Christensen och segelsällskapet står förvisso i en stor tacksamhetsskuld till honom för all den tid och allt det intresse han offrat och fortfarande, som jag tror, kommer att offra åt segelidrottens främjande.

Om också de här företagna arbetena vid första påseende icke synes så överväldigande stora, så skall det dock nog stå klart för var och en att desamma icke kunnat företagas utan jämförelsevis stora ekonomiska uppoffringar. Jag har redan nämnt att vi från åtskilliga personer fått röna deltagande och detta har tagit sig synbart uttryck i ekonomiskt bidrag i våra planers realiserande. Jag anser mig skyldig att till alla dem framföra ett tack från sällskapet. Men med dessa bidrag enbart hade sällskapet icke kunnat tänka sig att gå i verkställighet av så pass vidlyftiga företag, som nu varit i fråga. Att så dock har kunnat bli fallet har sällskapet att tacka konsul Eklöf för, vilken med det sedan många år tillbaka visade stora intresse för den

vackra segelidrotten med varm hand ställt till sällskapets förfogande de medel, icke så ringa, som fattats för att det hela skolat gå i lås. Med hängivenhet och energi har han också deltagit i arbetenas utförande, och det är ej blott sällskapet, utan alla dem som hysa sympati för segellivet, som böra tacka konsul Eklöf för det han uträttat. Och därtill vill jag förvisso sluta en förhoppning om även framtida stöd för saken.

Men även de, som på entreprenad, och en i förhållande till resultatet billig sådan, utfört arbetet med kajanordningarna, grundläggarna Simon och Oskar Gustafsson äro värda ett ordentligt tack för det sällsynt gedigna och väl utförda arbetet. Och det tacket riktar jag även till dem, som med andra arbeten, större eller mindre, bidragit att fullborda det hela.

Nu står Sjöbo färdigt och ståtligt berett att ta emot besökande. Det är, som jag förut nämnt, endast en första etapp, som vi uppnått. Men det gäller nu att arbeta vidare, att verkligen få tag i seglarna och väcka till liv de slumrande intressena för sjön och livet där. Vi ha tänkt oss att gripa tag i ungdomen för att det är dock den som skall betyda något för framtiden. Redan i år ha ungdomarna fått undervisning i vad till sjölivet hör och fått deltaga i seglatser. Men det vore meningen att söka utvidga detta arbetet. Och därtill behövs ännu mycket stöd hos den stora allmänheten, hjälp ej blott i form av ekonomiskt understöd utan även i form av visat deltagande och intresse för sällskapets arbete. Det är i förhoppning om sådant stöd som jag nu hälsar alla hit hjärtligt välkomna.

Nedtecknat från originalhandlingarna
Tomas Katzin

Valborg på Sjöbo

Våren och årets båtsäsong hälsades välkommen på Sjöbo den sista april.

Endera kan man misstänka årets arrangörer för att stå i särskilt goda förbindelser med "Högre Makter", eller också besitter de en osedvanligt fin känsla för hur man anordnar ett fint Valborgsfirande med underbart väder, god uppslutning och fin stämning. Vilka egenskaper som än har kommit till pass riktas härmed ett stort tack till alla, som medverkat till att ordna en trevlig kväll för oss, som var där.

Vi välkomnades med en för alla smakriktningar väl komponerad bål, vars styrka och smak sattes på hårda prov i en mycket krävande tipspromenad, där både fysiska och "inre" företräden kom till användning.

Mödorna lönades så småningom från ett dignande prisbord. Några charmerande gästar passade också på att sälja lotter med trevliga och användbara vinster.

När aftonskymningen sänkte sig över Sjöbo, tändes elden och den rätta valborgsstämningen infann sig, inramad av vår vältalige ordförande Thomas Främby, som på ett elegant sätt hälsade våren och båtsäsongen välkommen med ett unisont HURRA som avslutning.

Korvgrillning och kaffe med tilltugg vankades inne i stugan och ur medhavda korgar bullades det upp både ute och inne. Aktiviteterna rundades så småningom av med ett magnifikt fyrverkeri, som kunde beskådas "mångtusenmila", för att svänga till litet med Anders Österlings vokabulär.

Det var ett stämningsfullt valborgsmäsofirande på Sjöbo, inför sommaren put-sat och fejat under ledning av herrar Nyström och Pettersson.

Curt Gemheden (1987)



Ordförande Thomas Främby håller sitt vartal inför alla församlade JSS' are.



När ordföranden hållit sitt vårtal är det skönt att gå in i Sjöbo mysiga stuga och få sjunga vårsånger till ackompanjering av gitarr och orgel. Fr. v. Johnny Nyström, Gun-Britt Svensson, Barbro Sonesson, Marie Sonesson, Göran Sonesson, Ingmar Svensson, Maj-Greth Enliden-Lang och Harald Lang.



Sedan smakar det gott med korv, grillad i öppna spisen och därefter en kopp kaffe. Fr. v. Kenneth Pettersson, Marie-Louise Dickér, Ann-Marie Aus, Inger Gemheden, Lars Tolf, Anita Nyström, Johnny Nyström och Harald Lang.

Midsommar i Sjöbo

JSS första midsommarfest i Sjöbo 1981 går till historien. Det var den sommaren när Helmers och hans medhjälparens energiska arbete med stuga, tomt och hamn hade resulterat i att vår gamla klenod Sjöbo, åter var en pärla. Bländande skön och lockande för den månghövdade skara vattnens vagabonder, som varje helg och veckända söker sin inspiration på Vätterns glittrande böljor. Som en sagoö bortom tid och rum ligger vårt Sjöbo och väntar med sin skyddande famn, med sina trygga tolv apostlar (bojarna är döpta i den ordningen av Helmer) har vi här ett härligt mål.

Så fick Sjöbo sin renässans och pånyttfödelse midsommarafteonen den 19 juni 1981. Trettiofem båtar eller ännu fler, samsades om brygga och apostlar på ett förträffligt sätt. Bland de täta leden av båtar skymtade man glädjande nog en fin blandning av både Domsands- och JSS-båtar.

Vädret var spöregn i Jönköping och Huskvarna, ja, kanske i hela Småland, men inte i Sjöbo. Ett stilla solregn fräschade upp grönskan till majstången, som Helmer trollat fram och när den egenhändigt klädda stängen restes under jubel, var det nästan bara sol kvar.



*Vi gå över daggstänkta berg fallera..... Den färdigklädda stängen bärs runt medan musiker-
na spelar och alla sjunger. Snart står den i sitt förberedda hål, färdig för midsommardansen.*

Till musik från spelman och flickor med fiol, dansade sedan barn och de som ville, både Små Grodorna, Daggstänkta berg, Björnen sover och många andra.

Innan solen så småningom dalade bakom Trånghallas branta kullar, hann vi också med att avnjuta kaffe med dopp, som flitiga flickor från festkommittén fixat fram.

Ja, inte nog med det förresten. Ungdomssektionen, som hade nöjet att svara för programmet, bjöd också på en rafflande femkamp med frisbee, spinnspö, kastlina, knopslagning och pilkastning som tyngsta grenar.

I en avslutande dragkamp vann sedan efter en mycket jämn kamp, mammor och barn över gubbarna (som omväxling eller.....?)

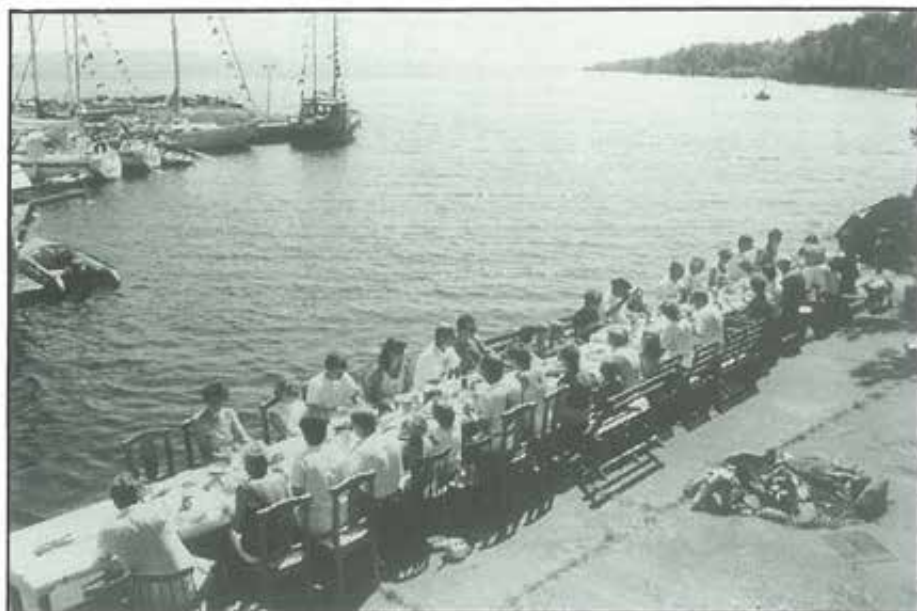
Frampå kvällen vidtog grillning på kajkanten och prisutdelning till femkampshjältarna. Medan skymningen tätnade och de minsta gått till kojs, hördes allsång och solosång till gitarrtoner stilla sprida sig över vattnet. När elden slocknat och gitarren tystnat, hördes ännu framåt gryningen några dansanta entusiaster och Glen Miller-ackord.

Det var en midsommarafton det!

Per Leijonberg



Va! Inte ska väl gubbarna vinna i år! Kom och hjälp till alla kvinns! Använd alla muskler som finns! Oh hej! Oh hå! Vem ska segern få?



1990 års långbord fylls vid midsommaraftonens lunch. Var och en har sin festmåltid.

Visst har det blivit som man tänkt. Nu, år 1990, har midsommar på Sjöbo firats traditionsenligt 10 gånger. Valborg har ju firats där sedan lång tid tillbaka.

Först stod Ungdomssektionen för arrangemanget. Några år ordnade en festkommitté firandet, några år stod Barbro och Göran Sonesson för arrangemanget. Marie-Louise Dickèr har också planerat midsommar flera gånger. 1980-talets stugfogdar Lennart Helmer, Johnny Nyström och Ove Karlsson med sina mannar har naturligtvis också varit involverade.

Under flera år har alltså 20-30 båtar besökt Sjöbo hamn på midsommarafton. Somliga har dock valt bilen. På förmiddagen har ett långbord dukats upp nere vid hamnen där samtliga kunnat inta sin lunch i gemytlig stämning och god gemenskap. Senare på eftermiddagen har midsommarstången klätts med löv och blommor.

Sedan har Göran Sonesson med sin gitarr och Ingmar Svensson med sin bärbara orgel stått för musiken till dansen runt stången. Det har nästan blivit en tradition också. Därefter har en 5-kamp gått av stapeln där grenarna har varierat. Populäraste 5-kampsgrenen (i synnerhet för alla hundar!) var den gången man hängt upp god wienerkorv i en lina. Varje deltagare fick med förbundna ögon försöka hitta en korv och sedan äta upp den. Men somt föll ju till marken.....

Beroende på väder har grillplatsen nere vid hamnen eller öppna spisen inne i stugan använts till kvällens korvgrillning. Fram på småtimmarna har sedan de mest dansanta JSS:arna svingat sina lurviga ben i dansens virvlar efter rytmisk kassettbandsmusik.

Midsommarfirandet har blivit en trevlig tradition.

Gun-Britt Svensson

Seglarlycka

När det gäller för oss seglare att "minnas", så går tanken - jag vet inte varför - så gärna tillbaka till de allra äldsta seglarminnena, då man tog de första stapplande stegen på seglarbanan, vars tjugiga och friska sport, blivit för mig den käraste av alla sporter. Kanske beror det på att av någon konstig orsak vattnet då var ännu blåare och lockande och solen och luften ännu härligare än nu. Alltnog, när jag letar bland minnena så kommer jag först och främst att tänka på min första seglats.

Av någon händelse hade jag råkat hamna i JSS' "hit-och-dit-eka" som på den tiden låg förtöjd vid Västerkaj. Medan jag så plaskade omkring hit och dit mellan segel- och motorbåtar, med den - för mig - stora "pråmen", kom min bror ned och ropade an mig: "Kom pysen så skall du få följa med mig ut och känna på 'Lillan' och sköta fockskotet åt mig!" Jag bävade, det sjöng inom mig. Jag kastade en längtansfull blick över piren mot den blånande Vättern. Aftonsolen lekte ikapp med kårarna. Därute hade jag aldrig varit. Och hade jag frågat storebror någon gång om att få följa med honom ut och "åka", blev alltid svaret: "Du är alldeles för liten ännu, pysen."

Men nu, nu var det stora ögonblicket inne, då jag fick min chans och jag tog den med stormande glädje. Min bror och jag antrade ombord på "Lillan" - en 22kvm:s skärgårdskryssare - seglen gick i topp, aktertampen fick jag på min lott att göra loss från pålverket. Ett par slag ut ur hamnen och "Lillan" rundade piren. Vättern låg

öppen för oss. Fockskotet surrade jag 5-6 gånger om min lilla näve och ett krampaktigt tag med den fria handen i lovarts skvättbord, som brorsan sa att det hette, när en "körare" kom och vräkte "Lillan" på sidan så jag trodde hon gick runt. Snart blev jag van vid "doppingarna" och andades lättare. Skolmössan langades ned i ruffen, sol och vind fick fritt husera i mitt lockiga hår. Jag njöt av tjugningen och vattenporlet kring stäven. Men så plötsligt sa "skeppam": "Ta pinnen här och håll kurs på den där trädtoppen, du ser därborta vid udden, medan jag antrar upp i topp och rättar till ett fall."

Modet jag nyss hade sjönk nog åtskilliga pinnhål, men knotade inte utan tog ett stadigt grepp om pinnen med båda labbarna och höll blicken fast riktad på trädtoppen. Andlös spänning - en lång stund då jag vågade titta åt annat håll. O ve och fasa! "Lillan" var på väg till Vistakulle istället för Tjuvanabbe. Skulle jag ropa på brorsan som till synes satt där uppe i lugn och ro? Nej! Men jag hade ju blicken så fast på trädtoppen därborta. Hur kan något sådant hända, tänkte jag, och samlade mig för att söka få rätt kurs igen. Det gick runt i huvudet en stund tills jag äntligen lyckades få båten i kurs på trädtoppen igen. Jag kom underfund med knepet, man måste gå i linje med båtens nos och trädtoppen. Alltså det första på sjömansbanan jag lurade ut själv. Min bror hade i smyg sett hela manövern och berömde mig. Jag kände hur jag växte. Sedan den dagen var det jag som blev JSS:are och längtade bara efter nya seglatser.

Gick ett par år som gäst på segelsällskapets skolbåt "Kerstin" och då och då på någon annan båt. Men lyckligaste stunden var när jag en lördagseftermiddag hade fått lov att låna min brors ägande 17-kvm pojkbåt och ensam få segla ut till seglarstugan Sjöbo och övernatta där. Med ett strålande humör i lika strålande aftonsol och sjökistan fullpackad av proviant till söndag kväll, kastade jag loss och pinnade ut för en laber sunnanbris med kurs på Tjuvanabbe. Jag var ensam herre och skeppare och gjorde som det behagade mig. Skotade i bidevind ibland för att känna efter om jag var herre över "skutan". Jo men! Allt gick som smort. Fortare än jag anade var jag vid Sjöbo kaj. Men den goda "blåsan" och skepparhumöret lockade mig förbi Sjöbo. Inga orosmoln varken i norr eller söder, så jag fortsätter väl en bit upp, tänkte jag, och lät vinden ta båten och mig med ut på halva Domsandsviken. Solen kastade sitt sista guld på den småkrusiga Vättern och dalade bakom Domberget som mest liknade en jättestor påskbrasa. Ror i lä och småkryss ned till Sjöbo där jag gjorde min första förtöjning efter att ha "ankrat med kölen" ett par gånger. Åt ett ordentligt skrovsmål och matade eventuella havsinnevännare med rester.

Augustikvällen därute i ensamheten var underbar - ja, som ett skådespel - med gnistrande stjärnepäll och en förtrollande månskiva seglande upp bakom "österlandets" kullar. Min hemstad där nere i söder tjugade mig som aldrig tillförne med sina tusende glimmande ljus, lik en brasa i utdöende. Kvällsbrisen lekte i björkkronorna. Vätterböljans skvalp nynnade mig till sömn. Ja, det var upplevelse man inte får uppleva var dag.

Purrades i soluppgången av att storfallet piskade ilsket mot masten av en kry

sydost. Vad är väl något tjugigare än att direkt, efter en god sömn, få stå på huvudet i ett uppiggande morgondopp och så sätta på kaffehurran och slå sig ned på en berghäll och höra småfåglars morgonkvitter över ens huvud och blicka ut över en glittrande sjö? Man känner sig som i sjunde himlen på en gång!

Från och med denna min första ensamma seglats kom jag underfund med att man skall nog segla ensam (ingen eremit för det). Man känner mer, man njuter mer, man distraheras ej av dumt tal, man ser och man minns efteråt ensamma seglingar på ett vackrare, förnämre sätt.

Vilket behag, vilken harmoni i själ och kropp gav icke högre makter åt seglaren på det han månne glädjas åt en tillvaro, som annars understundom kan vara gangsa trist.

Lola (Ur jubileumsskriften JSS 50 år)



Ungdomsverksamheten

När Jönköpings Segelsällskap i år firar 100-årsjubileum så kan man kanske inte påstå att ungdomsverksamheten har 100 år på nacken. Det är först i jubileumsskriften, utgiven 1930, som man kan läsa att en junioravdelning bildades år 1913. Här inskrevs pojkar och flickor "om högst 20 år". Årsavgiften var 2 kronor, men medlemsskapet berättigade inte till deltagande i utlottning av båtar. (Utlottning av båtar var på denna tid en av Sällskapets stora begivenheter). Vid bildandet av en junioravdelning ansåg man det vara en samhällsviktig uppgift att väcka intresse för ett danande sjöliv. Det står vidare skrivet i 40-årsjubileets skrift: "Ingenting har såsom sjöidrotten förmåga att fysiskt och psykiskt utveckla och i sunda banor inrikta ett ungt karlaämne". När man idag läser detta nästan 80 år senare kan man inte undgå att reagera, för att det ej var nämnt något om hur sjölivet danade flickor.

Skolskepp

Intresset för ungdomsverksamheten var i början mycket stort, men efterhand svalnade det och ett tag var verksamheten nästan helt avsmnad. 1925 beslöt Sällskapet att göra en extra ansträngning för att väcka liv i 'junioravdelningen'. Man hade planer på att anskaffa ett skolskepp. Sällskapet hade dock inte ekonomiska möjligheter att fullfölja planerna. Man fick dock hjälp av två verkliga seglingsentusiaster. Konsul Eklöf och bildhuggare Christensen inköpte en större yawl med 200 kvadratmeters seglyta. Båten, döpt till "Drottning Omma", seglades av två exa-

minerade styrmän. Under ledning av dessa två fick ca 15 pojkar undervisning i seglandets ädla konst.

Tyvärr seglade "Drottning Omma" som skolfartyg i Vättern endast ett år. Men tack vare detta stora segelfartyg hade verksamheten bland ungdomarna satt fart. En ungdomsstyrelse bildades och 1927 köpte Sällskapet yawlen "Kerstin" med 40 kvadratmeter segel. Denna båt var mycket väl lämpad för övningsseglingar. Under sommaren 1928 anställdes en skeppare som ledde utbildningen ombord på "Kerstin". Sällskapet visade extra stor livaktighet det här året eftersom det var utställning i Jönköping. Särskilt juniorerna gjorde allt för att visa upp sina vita segel ute på en blånande Vätterbölja.

Kappseglingarna stod öppna även för juniorerna och pris erhöles de. Lille "styrmän Karlsson" fick priset till yngste gast, bestående av en kolossal pokal, fylld med karameller.

1929 utökades juniorernas tillgång till båtar med "Lola", inköpt av Segelsällskapet. En doktor Stålberg ställde en snipa till juniorernas förfogande. Under sommaren ordnades långfärder runt Vättern under överinseende av Sällskapets intendent, stationsskrivare M. Gerhard. Denne man lade ned ett fantastiskt arbete för ungdomsverksamheten. En berättelse om en långfärd med bl.a "Kerstin" finns att läsa.

Vinterutbildning

Vinterhalvåret använde man till att inhämta kunskaper om sjömansyrket. En in-

struktionskurs anordnades vintern 1929-30 för juniorerna. Denna kurs leddes av en kapten vid Flottan vid namn M Cleve. Programmet för en instruktionskurs såg ut på detta sätt:

PROGRAM FÖR INSTRUKTIONSKURS FÖR JUNIORER

Kursen börjar den 24 januari kl 7 e.m. Å scouternas lokal i läroverkets gymnas-tikbyggnad och pågår tills vidare varje fredag kl 7 e.m. Deltagare bör vara inskrivna i Segelsällskapets junioravdelning. I mån av utrymme äga även Segelsällskapets övriga medlemmar delta.

Kursen omfattar följande ämnen:

- * 1. Sjökort och detsammas användning (utprickningssystem)
- * 2. Kompassen, kompassrosen, missvisning och deviation
- * 3. Logg och lod
- * 4. Kursättning och Ortsbestämning i sikte av land
- * 5. Sjöfartsreglernas viktigaste paragrafer och de internationella kappseglingsbestämmelsernas avvikande från dessa regler
- * 6. Sjömansmässig segling och gott sjömanskap
- * 7. Knopar och stek
- * 8. Splitsning

Pojkbåtar

Ytterligare en pojkbåt "Astria" inköptes. Båtarna som Sällskapet inköpte för utlottning fick ungdomarna fritt använda. Varför båtarna kallades för pojkbåtar har ej framgått av källmaterialet. Det kan helt enkelt ha varit så att båtarna kallades pojkbåtar för att det mest var pojkar som seglade dem vid denna tid.

20-talet

1928 antog man ett nytt reglemente för junioravdelningen. Maximialdern höjdes till 21 år och årsavgiften blev 3 kr och berättigade till 3 lotter i bålloppet.

1930 beviljade Sällskapet ett stipendium på 150 kr till en junior som under 5 härliga veckor fick delta i seglarkursen på ketchen "Gatenhjem". Nils Björklund blev den lycklige junior som fick delta i seglarkursen som gick i sydsvenska, danska och tyska farvatten. Svenska Kryssarklubben arrangerade kursen.

Ungdomsverksamheten under 20-talet var livlig. Medlemsantalet bland juniorerna var 64 st. En av juniormedlemmarna under denna tid var Bengt Eklöf, som senare under en lång följd av år var Sällskapets ordförande.

Man hade höga ambitioner under de här åren att värva många ungdomar till segelsporten. Men verksamheten drog stora kostnader. Tankar på att bilda en särskild juniorfond föddes. Avkastningen skulle gå till junioravdelningens verksamhet.

Verksamheten minskar

Under de kommande 20 åren 1930-50 var ungdomsverksamheten minimal. Det står att läsa i 60-årsskriften: "Den ungdomskategori ur vilken seglingen förr representerades är kanske numera lite väl mycket intresserad av motorsport".

Jollar introduceras

Någon direkt organiserad juniorverksamhet förekom ej heller under 50- och 60-talen. Men seglande ungdomar fanns det. Johnny Nyström, Marie-Louise Dickér och Frank Klinthage var med på den tiden. Förutom att ungdomarna gastade på

kölbåtar seglade de jolle. På 50-talet kom Snipe, en 2-mans segeljolle, att bli vanlig i Vättern, särskilt i grannstaden Hjo. Här i Jönköping fanns det 6 st Snipar och det var bra fart på kappseglandet.

1956 arrangerade Jönköpings Segelsällskap SM i Snipe. Här kunde man få se verkliga nyheter. Båtar i plast med syntetsegel. Våra egna seglare hade Snipar av trä med bomullssegel. Det var inte så lätt att hänga med i konkurrensen om tätplatserna. Lite krasst sett var detta väl upptakten till pryl- och materialhysterin. Vi fick dock se att det inte räcker att vara duktig på att segla. För att vinna måste man också ha bra material.

I början av Sällskapets historia lärde man sig segla genom att vara med som gäst på en stor båt. Men så kom den verkliga nybörjarbåten. Optimistjollen intro-

ducerades i Sverige omkring 1960. Nu blev det möjligt för barn att få lära sig segla redan vid 6-7 års ålder. Så småningom blev man för stor för Optimisten och då gick man över till en annan jolletyp. I Norden fanns bl.a Flipper, en tvåmansjolle och OK-jolle som kom att bli populär i Sällskapet under framförallt 70-talet och i början av 80-talet.

Jollar byggs

De yngre seglarna nyttjades mycket som gästar. Det var få som hade möjlighet att skaffa sig en egen jolle. Ett sätt att göra det var att bygga en själv. På Munksjövarvet började man bygga OK-jollar. Det kunde vara upptill 15 ungdomar, som sysselsatte sig med att bygga jollar.

1971 bildades ungdomssektionen och på nytt var en juniorverksamhet i gång.



Optimistjollen är världens mest spridda segeljolle för nybörjare. Den är en flatbottnad, lättmanövrerad och sjövärdig nybörjarbåt, enmansfarkost av plywood eller glasfiberarmerad plast, konstruerad 1954 av amerikanen Clark Mills och introducerad i Sverige omkr. 1960. Längden är 2,3 m och segelytan 3,5 m². I Sverige finns bortåt 15 000 optimistbåtar registrerade.

Nu var det Mirror-jollen som var mest populär. Flipper var en annan 2-mansjolle man började segla. Även nu byggdes det en hel del jollar under vinterhalvåret.

Kappseglingar anordnades och man började ge sig iväg till andra klubbar för att kappsegla. Jollarna deltog också i Sällskapetets pokalseglingar och varje tisdag träningsseglade man utanför Jönköpings hamn. Det var där man höll till under den här tiden.

Duktiga kappseglare

Gösta Lundberg blev nu den drivande kraften. Det var han som ordnade med transporter till de många tävlingarna till bl. a. Stockholm, Borås och Falun. Det räckte inte med att han organiserade verksamheten. Han seglade också Flipper tillsammans med sin son Alf. Man kan läsa i Jönköpings-Posten: "Raffel i segling, Jönköpingsbo etta". Det var Jönköpings Segelsällskap som för andra året i följd arrangerade kappseglingen Ramada Jolle Race, kallad så för att seglingarna genomfördes utanför det då nyöppnade Hotell Ramada i Huskvarna. Alf och Gösta Lundberg vann Flipperklassen medan klass Mirror vanns av seglare från Fristads BSS och Optimistklassen vanns av deltagare från Apladalens SS.

Ett syskonpar som kappseglade flitigt var Mikael och Anders Nork, först och främst i Flipper-klassen och senare i 470. I Flipper nådde de sina största framgångar med att erövra Silverskeppet i Båstad. Tävlingen innebar inofficiellt Nordiskt Mästerskap.

1979 kom Moth-vågen till Jönköping. Moth är en extrem enmansjolle, mycket rank, försedd med "vingar" för att rorsman skall kunna väga upp ekipaget även i

hård vind. Sitt ursprung har den från England. Ett högt smalt segel på 8 kvadratmeter med genomgående lattor. Moth är en regelbåt, d.v.s. det finns en regel som styr hur en Moth får se ut med en hel del måttetal. E-jollen är en utvecklad typ av Moth.

Det blev en ganska kort men intensiv period för Moth-jollen i Vättern. Den var alltför svårseglad för att den i längden skulle entusiasmera seglingsintresserade ungdomar.

Segelsporten blir populär

1970-talet blev det årtionde då segelsporten ökade med rekordfart. Ungdomssektionen i Segelsällskapet blomstrade. Grundstommen utgjordes av 10-18 åringar. Man seglade Optimist, Mirror, Flipper, E-jolle, OK-jolle, 505 och 470 alltefter ålder och storlek.

Seglarskolor

1976 och några år framåt byggdes Optimistjollar i en lokal på Hulukvarnsgatan i Jönköping. Föräldrar och barn hjälptes åt att montera ihop jollarna i särskilt framställda jiggas. På sommaren lärde man sig segla i Sällskapetets seglarskola, som hölls minst en gång varje sommar och oftast två. Det var nybörjarkurs på våren och fortsättningskurs på eftersommaren. Eftersom Sällskapet inte hade någon tillräckligt skyddad vik i Vättern genomfördes seglarkurserna några år vid Landsjön. Därefter flyttades verksamheten till Munksjöslipen. Innanför det röda planket vid Munksjön gömmer sig en liten idyll. Här var en alldeles utmärkt plats att genomföra seglarkurserna på, då Munksjöns vågor inte går så höga som Vätterns. Jönköpings Segelsällskap var



I och med att Rosendalabassängen byggdes på 80-talet fick seglarskolan ett ypperligt träningsområde. När så vädret tillät kunde man segla ut ur hamninloppet för att träna på den bana som ledarna bojat i Huskvarnaviken. Ledarna har skiftat under åren. Det har ofta varit tonårsungdomar som stått för både teori och praktik. De vuxna sektionsledarna har stöttat i bakgrunden.



Jolleskolan, såväl nybörjarkursen i maj-juni som fortsättningskursen i augusti, varade under 14 dagar, kl 17-20 måndag till fredag. Under senare år har intresserade föräldrar och småyskon funnits till hands på stranden för att rycka in om något behövs. Detta har ledarna uppskattat. I halvtid seglade man alltid in för en fikapaus vilken företogs i gemytlig samvaro.



Under seglarskolorna åker instruktörerna runt för att ge goda råd till de seglande. Från början ägde JSS en öppen båt av plast med utombordsmotor. Under 80-talet anskaffades ytterligare en, med rattstyrning och syns i bakgrunden. Från och med 1990 finns nu en tredje båt. Dessa båtar används även av Segelsektionen till bojutläggning m m.

vid den här tiden ägare till en liten flotta av Optimistjollar skänkta av Husqvarna AB, Jönköpings-Posten, Försäkringsbolaget Allmänna Brand och PK-banken. Dessutom hade Sällskapet en fölgebåt med utombordare. Nu kunde både elever med och utan egen båt få delta i seglarskolan.

Regatta

Något år ordnade Ungdomssektionen regatta för Optimister. Man kunde då en gång läsa i JP följande reportage om regattan:

Morgonen började med tråkigt väder bl.a. ihållande regn, men fram emot middagstiden klarnade det upp och starten kunde ske. Efter en spännande inledning

urskiljde sig en tätklunga med Henrik Axelsson i spetsen tätt följd av Åstrand Brothers och Örjan Fall. Kampen blev hård, så hård t.o.m så att en av bröderna Åstrand tappade masten och sedan var borta ur leken.

Ja så kunde det gå till under en kappsegling 1976. I början av 80-talet flyttades seglarskolan till Rosendala. Jönköpings kommun byggde 1981 ut två pirarmar vid Rosendala båtuppläggningsplats. Här bildades då en lagun där de unga seglarna kunde träna kryss, slör och läns i lugnvattnet, skyddade från storsjön utanför pirarmarna. Ännu bättre blev det 1985 då klubbhuset stod färdigt. Vidare finns det idag ett båthus för förvaring av segel och båtar. Utvecklingen går framåt hela tiden.



Under 1920-talet fanns det en grupp inom JSS' junioravdelning som sysslade med modellbygge och även hade tävlingar. Några år under 1980-talet fanns det en grupp som intresserade sig för liknande. Under Arkadi Ivanoffs ledning fick gruppen många tips. En del byggde även egna skrov och sydde t o m segel. Så här långt har vi kommit nu visar Per Gemheden, Magnus Åstrand och Fredrik Åstrand.

Kappseglingar med Flipper

Flipperklassen ökade i storlek i landet framförallt i Stockholmsregionen. I Jönköpings Segelsällskap blev det minst tre besättningar, ofta syskonpar, som kom igång med att kappsegla på allvar. Det gällde att föräldrar kunde ha möjlighet att ställa upp med transporter till och från de olika tävlingarna. Det blev många helger och många mil under vår, sommar och höst som ägnades åt kappseglande. Men med ett ihärdigt tränande och tävlande blev det så småningom resultat.

Då Flipperklassen på nytt blev etablerad i Sällskapet medförde det också att en del jolleregattor med Flipper som huvudinslag fick arrangeras av Sällskapet. Ett

reportage i JP från en sådan regatta 13 juni 1982 återges här:

KALLASTE JUNISEGLINGEN I SÄLLSKAPETS HISTORIA

Jönköpings Segelsällskap genomförde i helgen en av klubbens största jolleregattor någonsin och troligen den kallaste juniseglingen i Sällskapets historia. Vattentemperaturen var 4 grader och det var lika svalt i luften med hållande regn.

Seglingen ingick i Sveriges Grand Prix-turnering och seglare med hemmahamn utmed våra kuster fick erfa att Vättern också kunde bjuda på havssjö.

Segraren i Flipper-klassen, Björn Karlsson, SSG i Stockholm med brodern Per som gast, visade åter sin klass. Bröderna var både svenska och nordiska mäs-



Många är de träningsseglingar som rorsmannen Fredrik och gästen Magnus Åstrand företog på Vätterns böljor i alla olika slags väder. Här fräser de fram med spinnaker i sin Flipper.

tare och vann båda seglingarna som genomfördes.

"Trixiga vindar med basvågor, något vi inte väntat oss av en insjö", kommenterade Björn Vättern efter att han tinat upp i land.

Bland jönköpingsseglarna visade bröderna Fredrik och Magnus Åstrand att de nu definitivt tillhörde elitgänget i svensk Flipperseglings. En femte och en sjundeplacering i detta fält visade på en lovande styrka. Ett roderhaveri strax före sista seglingens start, vilket gjorde att de kom iväg ca 5 minuter efter övriga fältet, gjorde prestationen ännu större.

För optimisterna var förhållandena något för hårda, men jönköpingspojarna Jonas Bergström och Mattias Horngacher fick delad andraplats efter erfarna hanningeflickan Rebecka Dellby.

Tävlingsledaren Gösta Swenzén beslöt

att p g a den låga vattentemperaturen och de många kullseglingarna, icke genomföra söndagens sista start. Detta var onekligen ett riktigt beslut med hänsyn till riskerna för förfrysning.

Till landslaget i 470

Syskonparet Fredrik och Magnus Åstrand nådde stora framgångar i Flipperklassen. 1983 blev de svenska mästare och 1984 vann de Guldflippern, den inofficiella VM-titeln i Flipperklassen. Bröderna gick sedan över till 470-klassen, där de redan efter två säsonger kvalade in till svenska landslaget och fick delta i regattor över hela Europa.

Lotteri

I samband med 100-årsjubileet har det anordnats ett lotteri för stödande av ung-



Har man åkt bil ända ner till Italien året innan för att hämta en 470-jolle, ja, då suger det i seglingstarmen även om en del av isen ligger kvar på Vättern. Fredrik och Magnus återvänder här från en träningsronda. 470 seglas i Olympiska spelen.

domsverksamheten bl.a. till inköp av jollar. Gösta Swenzén, som idag ansvarar för ungdomssektionen, ser fram emot att få utöka jolleflottan med ett antal E-jollar, en lämplig båt att segla när Optimisten blir för trång.

Ett är säkert. När det gäller ungdomsaktiviteter är man beroende av vuxna, föräldrar eller andra som har intresse av ungdom och segling och som kan satsa sin fritid för detta intresse. Jag slutar med några tankvärda ord från Sällskapets 40-års Jubileumsskrift:

Segling är för såväl gammal som ung den yppersta utav idrott.

Catharina Åstrand



Stadgar för JSS' junioravdelning från år 1975

Ändamål

Sällskapets huvudstadgar skall vara grundläggande för junioravdelningens verksamhet. Särskild uppmärksamhet skall dock ges för segling, utbildning inom sporten och sjömanskap.

Medlemskap.

Enl. §4 i huvudstadgarna.

Styrelse.

Mom. 1: Avdelningens speciella angelägenheter skall skötas av en särskild styrelse bestående av ordförande, vilken skall vara senior, samt två övriga ledamöter jämte två suppleanter varav minst hälften skall vara juniorer.

Mom. 2: Ordförande, ledamöter och suppleanter väljs på två år på ordinarie årsmöte. Dock så att ena året väljs ordförande och en ledamot och följande år, en ledamot och två suppleanter.

Mom. 3: Styrelsen utser inom sig vice ordförande och sekreterare.

Mom. 4: Styrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden och är beslutsam, då minst hälften av antalet ledamöter är närvarande.

Mom. 5: Ordförandens åligganden:

- * att leda sammanträdena,
- * att företräda avdelningen inför sällskapets styrelse.

Mom. 6: Vice ordförandens åligganden:

- * att biträda och vid förfall för ordföranden övertaga dennes åligganden.

Mom. 7: Sekreterarens åligganden:

- * att föra protokoll vid avdelningens och styrelsens sammanträden,
- * att senast tio dagar efter avhållet sammanträde sända protokollsavskrift till sällskapets sekreterare,
- * att i samråd med ordföranden upprätta

årsberättelse, som skall tillställas sällskapets sekreterare före årsmötet,

- * att ombesörja avdelningens korrespondens.

Sammanträden

Mom. 1: Allmänt sammanträde med avdelningen kan hållas enligt styrelsens bestämmande.

Mom. 2: Sammanträde kan också hållas, om minst en fjärdedel av de röstberättigade avdelningsmedlemmarna så önskar. I sådant fall skall skriftlig anmälan göras till styrelsen med angivande av de ärenden de önskar få behandlade.

Mom. 3: Rösträtt tillkommer medlem, som erlagt förfallna avgifter.

Mom. 4: Vid sammanträde äger varje röstberättigad en röst. Röstberättigad är också senior, som tillhör avdelningens styrelse. Röstning med fullmakt är inte tillåten.

Icke röstberättigad medlem har yttranderätt men icke förslagsrätt.

Avgifter

Avgifter fastställs enligt huvudstadgarna av årsmötet.

Anslag

Ärlig drifts- och investeringsbudget skall upprättas av styrelsen och överlämnas av skattmästaren senast tre veckor före sällskapets årsmöte.

Seglingsprogram

Styrelsen skall senast den 1 februari till sällskapets sekreterare inlämna förslag till avdelningens seglingsprogram.

Stadgar

Enligt §17 i huvudstadgarna

På långfärd med "Kerstin".

En frisk sydvästan kårade vattnet, när tidigt på morgonen den 22 juli 1929 en flottilj på tre yachter, "Kerstin", "Gerd" och "Sylphid" stucko ut ur Jönköpings hamn. Nu alltså efter flera dagars proviantering och utrustning skulle vi starta på vår första långtur med "Kerstin". Det var en besättning på fem kända pojkar, som skulle pröva sina krafter med Vättern och dess nyckfulla vågor.

Enligt överenskommelse med eskaderchefen, hr Gerhard, skulle vi först angöra Hjo. Under denna första etapp liksom under den följande, Hjo-Karlsborg, fingo pojkarna visa, vad de dögo till, ty vinden ökade och med den sjöarna. "Kerstin" började leka i vågorna som en yster fölunge, och utanför Enebågsudde måste vi "rulla", vilket inte var något lätt göra, då "hon" krängde så man ibland kunde tro, att bommen och mast bytt plats. De rödingar och andra havets innevånare, som då höllo sig framme, fingo helt säkert ett ordentligt skrovsmål. Så på seglatsens andra dag läto vi "kroken" gå i Karlsborgs lugna hamn. Det kändes skönt att, sedan vi fått en stadig middag i skrovet, åter få trampa landbacken. Men ännu bättre var det att krypa ner i sina kojor, nynnade till sömns av vågskvalpet. När vi följande morgon vaknade, stod solen redan högt på himlen, ja, det vill säga, någon sol såg vi inte, ty himlen var fullständigt täckt av de mörkaste ovädersmoln och stormen tjöt och regnet öste ner.

Under tre dagar fortsatte detta, varför vi voro tvungna att ligga still. Detta långa uppehåll blev dock av stort intresse, då vi

tack vare den gamle seglaren Anders Ericsons välvilja fingo besöka de stora kanonfabrikerna. Dessutom besökte vi Rödesunds båtvarv, där vi fingo tillfälle att studera ett båtbygge. När så äntligen stormen bedarrat, kunde vi åter sätta segel och efter en härlig läns kryssade vi in i den av alla seglare så omtalade "Jungfrumusen", vilken är belägen i den lilla skärgård, som kallas Granviksskären.

Dagen därpå hade vi vår första kännning med den stora skärgården och vi pojkar fingo nu lära oss att följa med i "kortet" och se den ena pricken efter den andra försvinna akteröver, tills vi efter en hel dags kryssning i den idylliska skärgården letat oss fram till Askersunds mångomsjungna hamn. Sedan stadens sevärdheter besetts, kunde vi följande dag anträda hemfärden.

Med ett par rev i storseglet, ty söndagens lätta bris hade friskat till hård kuling, blev det en frisk kryss genom den trånga farleden ut genom skärgården. Då Bastedalens fyr passerats, sattes kurs på Medevi. Vinden hade ytterligare ökat, varför vi måste taga ännu ett par rev och sätta stormfock, ett svårt arbete, då sjöarna spolade från för till akter. Men med kända pojkar ombord klarar sig allt. Sedan vi övernattat i Medevi, styrde vi mot vårt nästa mål, Motala.

Vädrets makter, som hittills varit oss mycket nådiga och givit oss friska härliga vindar, syntes nu ha tröttnat på detta. Ty seglingen ned till Motala gick i den labra, motiga vinden lika långsamt, som samtliga seglingar förut gått fort. Men då humöret är gott och sänjan är god, går allting

bra.

Efter en dags uppehåll i Motala, startade vi onsdagen den 31 juli kl. 6 f.m. på långfärdens sista och längsta etapp. Vi hade bestämt att segla sträckan utan mellanlandning, men då vi närmade oss Vingsö började det hastigt att mörkna och den ena regnbyn efter den andra drog fram över oss, varför vi på "Kerstin" beslöt att gå in till ön och i lugn och ro övernatta där, för att dagen därpå efter en ganska ansträngande kryssning nöjda och belåtna förtöja vid vår boj i Jönköpings hamn.

Och så var färden slut. Uppfriskande och lärorik på alla sätt blev den. Samtliga pojkar visade ett gott gry, vilket vår klämige eskaderchef säkert kan intyga. Alla voro fullständigt ense om, att dessa elva dagar på Vätterns vågor voro de härligaste, vi någonsin upplevat, och hoppas att varje sommar få göra om en sådan seglats.

"Kaparn"



Övre bilden: "Kerstin" som skolbåt.

Nedre bilden: Anders Andersson på väg ut med "Kerstin" till start i JSS' jubileumsregatta 19 maj 1990.



Kerstin - trotjänarinnan i JSS.

Kerstin, en av våra äldsta båtar i sällskapet, är en underbar skönhet byggd i äkta Hondurasmahogny. Enligt uppgifter i 1943 års Svenska Segeljakter, är hon byggd när seklet var ungt, närmare bestämt 1908. Byggplatsen var Bastudalen uppe i norra Vättern. Båttypen är vad man kallar särklass B, vilket betyder att hon inte fick ha en längd över allt överstigande 8,30 m samt en vattenlinjelängd ej över 5,50 m. Maximal segelyta var stipulerad till 45 m². I början var Kerstin gaffelriggad och med peke både i för och akter, den senare för att skota mesanen. Segelytan hon max kunde föra då var 40 m².

Gustav Byström som ägt henne i många år, påbörjade i slutet av 1940-talet, tillsammans med sin bror Torsten, en ombyggnad. Kerstin skulle förlängas, både i för och akter. Friborden skulle också höjas. Av olika orsaker avstannade projektet tills Anders Andersson dök upp.

Anders berättar:

-Det började 1982, ja, det var egentligen en tillfällighet. Jag var bara händelsevis nere på Munksjöslipen och gick och pratade med några båtägare.

En bekant till mig tipsade då att det fanns en gammal båt som jag nog kunde få renovera, om jag var intresserad av att jobba med båtar.

Sedan jag övertog ägandeskapet av båt och båthus har jag lagt ner ca 4000 timmar på att först rusta upp huset och sedan båten, 1000 timmar om året. Jag har pluggat om och slipat ner skrovet på henne, även bytt en del bordgångar. Däcket var ett ganska stort jobb. Det var omlagt till

spåntad fur i slutet av fyrtioalet. Då tätflades det, dvs att det inte fanns några springor för nåtkitt. Nu hade det krympt så dessa springor var oregelbundna, och så ville jag inte ha det. Därför så fråste jag om alla spåren och nåtade. Det var dessutom alldeles svart av smuts så jag fick slipa det trärent. Eftersom det blivit indränkt med rå linolja hade det dragit till sig smuts och damm.

Jag har också satt in en Volvodiesel den minsta de gör, modell 2001. Motorn är en kompakt sak men tar ganska mycket plats ändå.

Inredningen var alldeles upprutten så den kunde jag tyvärr inte använda mig av.

Jag försökte då ta tillvara de utrymmen som båten hade och göra en inredning efter eget tycke. Jag började förifrån och jobbade mig akterut. I det skedet satte jag in motorn. Pentryt är utrustat med gasol.

Den gamla masten var så bra så jag valde att renovera den. Det låg ämnen till en ny mast här ute på slipen men jag föredrog att använda den gamla. Stig Jonsson har varit mig till stor hjälp när det gäller all splitsning av vajrar och stag.

Jag har faktiskt seglat med de gamla bomullsseglen under 1986 för jag ville se hur hon seglade innan jag beställde nya. Bomullsseglen är nog bortemot 50 år gamla så de har gjort sitt bästa.

Men det var en skön känsla att segla med något som man jobbat med i fyra år.

Ingmar Svensson

(Delar, tagna från en längre intervju gjord av Lennart Helmer)

Seglingar med JSS

En av de primära uppgifter som ett segelsällskap har är att ge sina medlemmar tillfälle till båtupplevelser. Sättet att göra detta är att anordna tävlingar och gemensamma färder till sjöss. JSS har alltsedan början av sin verksamhet sett det som en av sina viktigaste uppgifter. Och kanske var detta ännu viktigare i början av sällskapetets verksamhet, då antalet båtar i klubben var litet i förhållande till medlemsantalet.

Den 3 augusti 1890 anordnade Jönköpings Segelsällskap sin första kappsegling. Premiärrangemang med allt vad det innebar av nervositet och anspänning hos arrangörer och tävlande. Men enligt vad som berättas så blev det ingenting av med tävlandet. Vinden ställde inte upp och tävlingen måste inställas.

Det var inte sista gången som de nyckfulla vindförhållandena på Vättern skulle ställa till bekymmer för tävlingsledning vid kappseglingar, men trots detta har verksamheten varit livlig under decenniernas lopp. Seglingstävlingarna har avlöst varandra, pokaler och andra priser har skänkts och tävlats om och båtar har kommit också från de övriga båtklubbarna i Vättern, och ibland vunnit och tagit med sig det silver som JSS satt upp som priser. Redan under det första årtiondet var det inte ovanligt att seglare kom från Vadstena och Hjo till regattorna i JSS' regi.

Men det har inte bara varit seglingar av tävlingskaraktär som sällskapet arrangerat. Eskaderseglingar var en viktig del i verksamheten redan från början. I JSS 20-årsskrift skriver historikern Ludvig Ohlin:

"Jag vill påstå att eskaderseglingar äro för seglingens främjande minst lika viktiga som kappseglingar. En eskadersegling, helst utsträckt till om möjligt några dagar och främmande farvatten, är säkerligen det bästa ett segelsällskap kan anordna för de mera passiva medlemmarnas bibehållande vid och utomståendes vinnande för seglingen."

De senaste tio åren har både tävlingar och eskaderseglingar fortsatt.

- * Visingsö runt, en klassisk tävling i södra Vättern. Under några år ändrades den till Södra Vättern Familjerace.
- * Klubbens tisdagsseglingar, som ibland haft Rosendala ibland Jönköpings hamn som centrum.
- * Regattor av olika slag och pokalseglingar med start från Huskvarna, Jönköping och för Gränna.
- * JP-race eller Jungfrun runt, en distanssegling, som startade som ett samarrangemang mellan södra Vätterns båtklubbar och under mer än tio år varit en många gånger tuff avslutning på seglingssäsongen.
- * Eskaderseglingar under trivsamma och sällskapliga former.

Hur det varit att delta i tävlingar och eskaderseglingar det låter vi deltagare själva berätta i några artiklar.

Rolf Lindell



Grännaregattan 1982

Fredagen den 13 augusti - dagen före: Telefonkedja till besättningen, matfrågan löses,

vem kokar kräftorna? Lasse ordnar Janssons frestelse, Peter kálpudding, Aino lovar fixa kräftor och jag "tillbehören." Vi bestämmer att segla från Huskvarnahamnen upp till Gränna tidigt på lördag morgon. Efter seglingarna skall våra bättre hälfter ansluta till "supén". Somnar gott, förväntansfull som ett barn inför julaften: bankappsegling, den ädlaste formen av kappsegling står äntligen för dörren.

Lördag: Väcks av telefon. Tävlingsledaren Elwyn Mandley meddelar med ynklig röst att han spytt och det i den andra ändan också hela natten. "Du får vara tävlingsledare själv", förkunnar han. "Ta min båt", avslutar han generöst.

Jag blir klarvaken. Ser min efterlängta-de kappsegling grusas. Snabbt få tag i besättningen. Hans och grabbarna får segla upp Mombi. Jag parkerar vid telefonen. Rolf Larsson, gammal erfaren räv som tävlingsledare, kanske kan han hjälpa till? Var få tag i Rolf? Elwyn vet inte. Inget svar på Rolfs telefon. Sommarbostad? Televerket upplyser: "Ja, men det är hemligt nummer." Jag tigger och ber damen i upplysningen, men hon är benhård. Vem vet? Malou! Gudskelov, hon är hemma och har numret. Rolf svarar: "Jodå, jag ställer upp. Ta med grejerna, så ses vi i Gränna. "Pust". Banutläggare är Pelle Sjöskum (Per Sjöström). Här behöver jag inte oroa

mig. Han kan det här. Är visst redan på plats. På Rolfs startbåt behövs det mer folk. Rupert Horngacher ställer upp. Det börjar ljusna. Med de här ankarna i tävlingsledningen kan jag tävla lugnt. Tar bilen och hämtar grejerna, startrakter, handikapptabeller, tersur osv. Bäst ta med regelboken.

Kommer till Gränna kl. 10. Väcker Pelle som sussar sött i sin Maxi. Går igenom planerna, bana, samband, tider, protokoll, handikapp osv. Det blåser bra. På rorsmansmötet bestäms att vi ska köra två seglingar om vinden står sig.

Fem minuter före start: Startlinjen ligger perfekt. Bestämmer att försöka starta som läbbat. I lovart brukar det bli trångt. Avpassar farten. Full fart vid skott och över linjen. Besättningen sköter sig. Fri vind. Vi går bra, men Daffodil med Rein Lilleaar går fortare, rundar före. Spinnaker upp. Det blåser friskt nu. Pang! Spinnakerbommedhalet släpper, så bommen far rätt upp i skyn. Grabbarna kopplar och vinschar ner den. Spinnakern fladdrar och smäller, båten rycker. Nu står hon igen. Pang! Igen! Samma sak! Dj... Ner med spinnakern. Upp med genuan. Packa spinnakern. Ja, de andra fick ju i alla fall se att det inte går med spinnaker. De försöker inte ens. Gipp. Upp med blåsan. Det går så det fräser. Härligt! Lasse tjuvar av lycka. Rena lyftet. Vi tar in lite på Daffodil. Tid för en läsk. Besättningen är genomsvett. Nertaget av blåsan planeras. Hur länge ska vi våga? Spinnakern åker ner på några röda sekunder. Det gick nästan för fort. Kryss - läns - kryss. Vi håller ställ-

ningen och går i mål ca 80 sekunder efter Daffodil, men med betryggande ledning före de andra. Respiiten borde räcka till en förstaplats i både LYS och Scandicup.

Slörar ner till startlinjen. En macka, kaffe, och så klart för nästa start. Besättningen är på strålände humör. Vinden har ökat. Tar ett rev.

Fem minuter före start två: Startlinjen ligger fortfarande bra. Försöker med lä igen. Det gör Red Sun med Arkadi Ivanoff också. Hon ligger i lä av oss. Riskabelt. Hon kan trycka oss över linjen. Full nulle så hinner vi förbi innan. Hör Arkadi säga några väl (?) valda ord. Det nästan osar av den salvan. Var visst något som gick sönder på Red Sun. (Skotskenan visade det sig sedan). Vi går fort.... Pang! Där gick skottet. Över linjen. Pang igen! Revlinan brister i akterliket och Peter får bommen i huvudet. Storseglet fladdrar och slår. Först ner och omkull med Peter. Det blöder i huvudet, men hans reaktioner är normala. Ny revlina kopplas, Det tar sin tid. Seglet slår våldsamt. Seglar på genuan under tiden. Nu piper det i ordentligt. Tar ett par slag mot kryssmärket. Genuaskottet brister. Grabbarna får i ett nytt kvickt. Förmodligen lite småproblem på de andra båtarna också. Spinnakersättningar perfekt, nedtagningar likaså. Går mot mållinjen som första båt. Pang igen! Genuaskottet börjar tydligen bli gammalt! Tingeling med Hans Knutas ligger nära och kan gå om. Hans knopar pålstek i seglet på Mombi. Mats skotar, sekunden för tidigt. Det som skulle bli historiens snabbaste pålstek blev ingen stek alls. Om igen. Sekunderna går, sådär - vi får skottet i alla fall. Tingeling mindre än en minut efter. Peter kommer upp ur ruffen, lite blek om nosen, men i övrigt vid gott humör. Han har hela tiden kommenterat våra

stilar från sin "viloplats" på segelsäckarna i ruffen.

Kommer i land. Lasse värmer Janssons i Norlin 34:ans ugn. Jansson visar sig vara Peters kålpudding, men smakar toppen ändå. Det blir Jansson i morgon istället. Peter åker till lasarettet för att sys. Målbåten kommer in. Börjar räkna på handikapp. Kontrollräknar tre gånger. Är visst trött i huvudet. Blev inte klar förrän vid åttatiden.

Kräfter med tillbehör, vitt vin och i glada vänners lag avslutar kvällen. Vi saknar Peter. Hoppas han kommer i morgon.

Har blåst som.... under natten, men bleker ut på förmiddagen. Rolf startar oss. Mombi går inte så bra i det här lätta vädret. Hade han som har hand om vinden varit i närheten hade han åkt på en blåsning. Windfighter med Ulf Källman från Tranås, som startar sämre än vi, kommer ifatt. På slören kommer hon nära. Vi lovar, alltför nära. Lovar vi snabbt så åker Källman på en 720-graderssväng. Men idag ska vi vara snälla. Källman får passera. Han är ju en trevlig kille och seglar bra. På nästa kryss stora vindskiftningar i banan. Fältet möbleras om. Christer Lind med sin nya Facil och endast barn och blomma till besättning seglar bra och ligger väl framme. Det gjorde han igår också. På tredje kryssen blir det ännu större spridning i fältet. Tingeling som går extremt mot norr och Windfighter, som går extremt åt syd, går ifrån. Vi går i mål som femte båt.

Hoppar över till målbåten och börjar att räkna resultat, allteftersom båtarna kommer i mål. Resultaten i stort sett klara när målbåten lägger till i Gränna. Janssons frestelse, därefter prisutdelning. Det har varit en fin helg.

Jarl Mared

Visingsö runt 1982

Ollar, långkalsonger, mössor, stövlar, handskar, kortbyxor, regnkläder, kassettband, radio, ficklampa, bok, dagens tidning, gamla Teknikens värld, sovsäckar, kuddar, tändstickor, vattendunk, tre kassar mat m m.

Väderleksrapporten kl. 13 måste avlyssnas! Blir vädret regnigt med hård byig vind får Pierina nöja sig med tre mans besättning. Väderlektjänsten lovar dock svag till måttlig vind och uppehållsväder. Perfekt! Jag bestämmer mig för att följa med. Tonårssönerna Pelle och Håkan muttrar något om att med så svag vind gäller det att göra båten lätt och synar mina 50 kg. "Det är klart att du skall med", säger min man chevalereskt. "Vi tar det som en familjeutflykt". Pelle och Håkan ser packningen och förfasar sig. Särskilt över de tunga matkassarna. Inte kan det väl gå åt så mycket mat? Hela familjen hjälps åt med att bära in packningen i bilen för att tio minuter senare bära ut den igen och lasta över i Pierina, vår Ohlsson 22:a. Efter flera somrar med båt har vi vanan inne och snart finns allt på sina rätta platser.

Småbåtarna skall starta kl. 15. Vår position verkar riktigt bra ända till ca tre minuter före start. Vi börjar driva mot startlinjen och blir osäkra på om vi ligger mitt på startlinjen eller kanske rent av drivit över den. Granadas rorsman Ingemar Berg frågar med bestämd min om vi gått över gränsen. Startskottet ljuder! Därefter snabba signaler. Till oss förstås! Omstart. Ett sådant elände! De andra båtarna seglar flott över startlinjen trots den mycket svaga vinden. I Gimmik sitter Thomas Främ-

by och ser belåten ut över sin snygga start. Pierinas "söner" tycker att läget är ytterst pinsamt och gör allt för att hjälpa rorsman att reparera skadan. Ca tjugo minuter senare passerar vi startlinjen igen. Måtte nu tävlingsledningen se oss, så vi slipper att få tillägg på seglartiden!

Vårt kursval att styra mer västerut visar sig vara en riktig satsning. Vi knappar faktiskt in på de framförvarande båtarna. Det är en otroligt vacker syn när de stora båtarna skall starta. "Kors, vad det vimlar av segel idag. Är det kappsegling på denna lördag?" Det skulle passa fint med lite dragspelsmusik av Ingmar Berg nu, t ex Ålefeskarns vals. Ett tips för kommande tävlingar med dryga timmar i stiltje. Men vad i all sin dar gör Mombi med rorsmannen Jarl Marede? Seglar hon baklänges?

Pierinas fart är inte rasande precis, men huvudsaken är "att vi kommer fram". Vi närmar oss Brunstorp. Då brukar det alltid vara kaffedags, så även denna dag. Kaffe, saft, bullar och en halv prinsessårta från festen kvällen innan försvinner snabbt. Solen gassar och det ena klädesplagget efter det andra åker av. Vi har det skööönt! Skeppare Jan Ånfors i 717 seglar förbi tätt följd av X 79 med Rune Persson. Även Hans Knutas i Smaragden glider tyst förbi med bländvita segel. Vi njuter av de vackra båtarna. Sönerna ligger på däck och läser, men kommenderas ner ibland av Hans för att justera spinnakern. Vinden tycks vara obefintlig men "Vem kan segla förutan vind" om inte Ohlsson! Vi seglar sakta, sakta framåt och lämnar övriga båtar i stiltjebältet inåt land. Kan-

ske är det tur, att vi inte hör kommentarer-na, när vi tillsammans med de tre framför-varande båtarna seglar mot Visingsö södra udde. Vår position är tjugig. Nu kan vi knappast skönja de bakomvarande bå-tarna. Rorsman är dock orolig för att vi inte skall hinna tillbaka till mål före sön-dag kl. 9. Pelle och Håkan tycker vår båt är toppen och vill ha mera mat. Lika så gott att ta kvällsmaten nu, när vi ändå har enligt sönerna typiskt "mammaväder". Skinksallad och bröd smakar gott denna vackra söndagkväll. Solnedgången är fan-tastisk!

Men ve och fasa! Den stora armadan närmar sig oroväckande. Pelle kommenterar: "Nu är det jag, som sköter spinnakern!" Yngste sonen och jag kryper in i båten och läser och lyssnar på musik. Vattnet porlar runt fören. Mysigt! Jag har tydligen slumrat till, för jag vaknar av att den ena båten efter den andra fräser förbi. Vinden har ökat och mörkret fallit.

00.50 rundar vi Visingsö norra udde. Spinnakern ner med våldsam fart! Dags för kryss! Lanternorna från de andra bå-tarna glimmar i nattmörkret. Pelle, som hittills varit mest aktiv som gast, kryper in i ruffen och slumrar till. Håkan slår, alldeles för ofta tycker vi, som försöker sova och ideligen måste byta sida. Fläsk i lo-vart! Tungt, tungt häver jag mig hit och dit. Alltemellanåt får Pelle order att gå upp på däck och justera. Nu gäller det att hänga med och se till att inte släppa förbi de få, som är efter oss.

Vid Gränna börjar sjön bli gropig och jag nödgas flytta ut för att kunna följa ho-risontlinjen. Färjan mellan Gränna och Visingsö passerar som en mörk silhuett i den ljusa sommarnatten. Himlen börjar rodna och dagen gryr. En röd, varm sol klättrar upp borta vid Omberg. Några

fiskmåsar bryter tystnaden med sina gäl-la skrik. Jag huttrar i brist på sömn, men en arm runt mina axlar känns skönt. Vi no-terar att Shipman gör många korta slag medan Wingabåten gör långa. Vilket är bäst? Nu börjar hela familjen vara på aler-ten. Här gäller det att hinna i mål innan ti-den gått ut. Vi tittar på klockan och räknar och räknar. Vid Gisebo blir vi omseglade av Granadan och vinkar till Ingmar Berg. Troligtvis har vi Gimmik efter oss, men vi är inte helt säkra. Måtte nu bara vinden hålla i sig! Vi blir ivriga och gör vårt bästa för att hänga med Granadan. Borta vid Rosenlundsbankarna verkar vinden vara i avtagande. Så förskräckligt!

Solen har hunnit en bra bit upp på him-len. Huskvarna med omnejd ligger tyst och stilla denna vackra söndagsmorgon. Tystnaden bryts kl. 8.05 av ett målskott för Pierina. Jag blir plötsligt rorsman me-dan Pierinas övriga besättning trängs på däck och sliter i segel och segelsäckar.

Trötta men nöjda angör vi bryggan och därefter börjar vi återigen att bära och las-ta. Nu är vinden borta och sjön ligger blank.

Tänk att vi hann! Och vann!

Hälsningar från "en som aldrig tävlat tidigare"

Gunnel Junedahl

Eskader- pingsten 1982

Eskader - det ordet smakar gemytlig samvaro ihop med goda vänner kring grilleldar, sköna och för kroppen nyttiga skogspromenader med mer eller mindre kluriga frågor, allsång, lekar tillsammans, fin segling mellan de olika målen och mycket mera.

I år hade de båda grannklubbarnas eskaderchefer Hans och Mait Drabe med dottern Marie, från Jönköpings segelsällskap och Bengt Nyberg och Åsa Berntsson, från Domsands båtsällskap, slagit ihop sina påsar för att göra något trevligt för oss tillsammans. Tidigare har varje klubb arrangerat sin egen eskadersegling.

Att ordna fint väder till vår eskader, det kunde de verkligen! Mycket bättre än "gubbarna (och tanterna)" på väderlektionen!

Vid tiotiden samlades deltagarna på bryggorna i Huskvarna respektive Domsands hamnar. Av Hans fick vi då veta att på färden upp till Baskarp gällde det att leta reda på stora bokstäver, uppsatta på land. Var de låg fick vi ta ut på sjökortet efter anvisningar om longitud och latitud. Sen gällde det att åka till det stället och där sikta bokstavstavlan i en viss bäring. De som inte hade lagt i kikaren för säsongen fick ha mycket goda ögon eller gå nära land.

Som medbesättning i Najad 34:an Windpower (eftersom vi fortfarande bygger på vår Fantasi 37:a) kunde vi, nöjda över att ha hittat alla bokstäver, glida in i Sveduddens lilla mysiga hamn. Så småningom blev där fullt med båtar. Det var verkligen roligt att se så många deltagande

båtar på en eskader.

På eftermiddagen hade Hans, Mait och Marie fixat till en snitslad skogspromenad, inte så lång utan att även de minsta kunde gå med. Familjen Drabe påstod att tipsfrågorna var lättare än förra årets! Hrm!

"När blir det prisutdelning"? undrade barnen efter sin promenad. Och några timmar senare var det dags. Det var ett mycket välfyllt prisbord! Jag tror nästan alla fick pris.

Senare på kvällen samlades många automatiskt vid några grilleldar utmed stranden. Vädret inbjöd ju till utevistelse, så jag vet faktiskt inte om det var några uppe i klubbstugan och dansade!

Också pingstdagen bjöd på fint väder. Kosan ställdes nu mot Röttle, där vi ankrade upp utanför och blev inskjutsade av några motorbåtar, vars ägare gentilt ställde upp och körde in oss alla till land. Medan några som tidigare varit i Röttle stannade kvar i en del båtar som vakt, strövade vi andra upp till kvarnen. Där fick vi både höra och se hur de stora vattenhjulen med vattnets hjälp kunde få säden mald. En del passade också på att köpa med sig en påse äkta Röttlemjöl hem. I strålände solsken promenerade vi ner till Röttlehamnen igen. Efter många turer var vi alla tillbaka i våra uppankrade båtar.

Så var det dags att styra mot Visingsö. Där blev det fullt i hamnen. Passagerarna på Visingsöfärjorna gjorde stora ögon då färjorna gled in till färjestället. En hel hamn full av båtar, flera av dem med de festliga signalflaggorna upphissade. Det

var en grann syn!

Allt medan seneftermiddagen förflöt i solens sken, kunde man roa sig på eget sätt med skogspromenader, cykelhyrning, spel och musik i båten, prat med båtgrannen eller någon annan, metning från bryggorna mm. Barnen hittade förstås den fina ången vid Braheborgen. Där fanns det gott om plats att springa och leka.

På kvällen samlades vi sedan vid grillelden utmed Vätterstranden för trivsamt allsång. Bosse Berntsson visade sig ha

utnyttja. Korv i alla möjliga dimensioner, kött, bacon, äpplen, bananer m m grillades för fullt. Det var riktigt spännande att se vad som dölde sig i aluminiumpaketet. Tänk, att allt smakar så gott! T o m sådana där avlånga kolsvarta bitar, du vet, med "knaster", slank ned, om inte hos grillaren själv, så hos en av hundarna, som gärna stod till tjänst.

När så alla var mätta och nöjda och färdigsjungna var det dags att allt efter hand dra sig till båtarna. Efter kvällskaffe och



stora resurser att leda den. Han fick hjälp med ackompanjemang från både gitarr och små bärbara orglar och vi sjöng glatt hela allsångshäftet från pärm till pärm. Vår egen ordförande, Göran Sonesson, fick oss också att röra ordentligt på arm- och skrattnusklerna i sången My bonnie.

Grilleldarna glömde man heller inte att

trevlig gemenskap med goda vänner sov alla gott i sina kojor, drömmande om kommande seglatser....

Gun-Britt Svensson

Funderingar inför eskaderseglingen -83

Som nybliven ägare till Carelia, en Ohlsson 22:a, var frågorna många för under-tecknad med familj. Segling skulle ju bli något helt nytt för oss. Våra tidigare erfarenheter av båtliv låg på motorbåtssidan.

Vad är nu en eskadersegling, frågade vi oss? Är det någon slags tävling? Skulle vi våga delta? Vad säger de andra? Kommer de att skratta åt oss, vårat sätt att hantera båt och segel? Hur blir det med gemenskapen osv? Ja, frågorna var många, som ni kanske förstår.

Som motorbåtsägare hade vi litet dåliga erfarenheter vad beträffar trånga hamnar och att få hjälp med förtöjningsplatser m m. Hur skulle det bli nu?

Efter 200 båttidningar och några segelhandböcker beslutade vi oss för att delta i JSS eskadersegling 1983.

Så här blev det:

Förberedelserna började, mat för 3 dagar fixade hustrun. Säkerhetsutrustningen kollades och monterades. Flytvästar, kastlinor, frälsarkransar, brandsläckare, nödraketer osv iordningställdes.

Den stora dagen var inne. Men på grund av ett släktbesök kom vi sent iväg och med 130 km/tim for vi för att komma i tid till vad vi trodde skulle bestå av en svart massa av förväntansfulla eskaderdeltagare.

Men döm om vår besvikelse! Endast en handfull människor fanns på plats. Totalt bemannades ca 10 båtar. Till råga på allt

hade jag glömt köpa en potta. Så jag fick skicka min hustru till stan för att köpa en. Men det tordes jag ju inte säga vid upproppet, eftersom jag ju trodde att alla andra hade toalett i båten.

Naturligtvis kom vi ju sist iväg till Vingsö, som ju var första målet, och sist fram också. Men vad gjorde det! Vi hade i alla fall seglat hela sträckan och det var ju ingen tävling, hade vi fått veta.

Hur skulle vi nu bli emottagna när vi kom i hamn? Det var nästa fråga. Skulle mönstret från motorbåtsåren upprepas? Nej då, vi blev väl mottagna och delar av eskaderledningen infann sig omgående och meddelade vilka jippon som hade planerats inför kvällen. Det skulle bli lekar och korvgrillning med allsång.

Tordes vi? Efter en stunds överläggning beslutade vi, trots att vi inga kände, att delta. Konstigt nog hade vi en kul kväll, trots en del förutfattade meningar. Till och med människorna med dom "stora" segelbåtarna var ju mycket trevliga.

Söndag morgon började med åska och regn. Efter en stadig frukost gick vi till skepparmötet. Eskaderledningen meddelade att Baskarp skulle bli nästa mål. Avfärd kl 10.30.

På grund av den snabba avfärden hemifrån Hok blev också radion kvar hemma. Och inte tordes jag fråga om vädret trots att det började blåsa kraftigt.

Båt efter båt gav sig iväg, men eftersom vinden ökade, ville jag avvakta lite. Till

slut gav jag efter för besättningens påtryckningar. Vi kom iväg trekvarts timme efter de andra. Upp med storen och kryssfocken! Pang! För mycket segel! Vid en koll med vindmätaren visade det sig vara 15m/sek i byarna. Vi beslutade att reva storen, men veven gick i sjön, så vi tog ner storen. Men att kryssa med focken mot södra Visingsö i sydlig vind var inte heller så lyckat. Vi gjorde ingen fart och blev ganska omskakade. Dessutom räknade vi ut att vi aldrig skulle klara tidsgränsen (samling kl 15 i Baskarp) på det här viset.

Skulle vi vända? Nej, upp med storen igen och nu blev det fart på Carelia. Vi visste inte att en segelbåt kunde gå så fort. Toppvant och undervant hängde som serpentin i lä. Glatt påhejade av Domsands eskader, som varit förnuftiga och tagit bussen till Näs, rundade vi kvasten.

Tjugosju minuter senare och ordentligt genomblöta angjorde vi Baskarp. Toppen

på äventyret var ändock mottagandet! Vi blev hjälpta och inlotsade på en ledig plats av andra medlemmar i eskadern. Eskaderledningen infann sig och frågade hur vi haft det och meddelade oss sedan kvällens program.

Den kvällen blev verkligen lyckad. Tipspromenad, jollekappsegling, prisutdelning, korvgrillning.

Sammanfattningsvis vill vi rikta ett varmt tack till eskaderledaren Barbro Sonesson för det myckna arbete hon och hennes medhjälpare lagt ned. Till övriga deltagare för det vänliga och trevliga bemötande vi i Carelia fick.

Dessutom vill vi rikta en uppmaning till alla de som inte var med. Ställ upp på sådana här jippon om Ni kan! Det var faktiskt kul, även om man har en lite mindre båt.

Karl Gaffron



Runt 1975 började man i JSS välja en eskaderledare att förbereda en segling i vilken alla skulle kunna delta, nybörjare som vana seglare. Även motorbåtar var välkomna. Turen företogs till en början under Kristi Himmelfärdshelgen. 10-20 båtar, nästan uteslutande segelbåtar, deltog då. Så småningom bytte man till pingsthelgen. Även de närliggande grannklubbarna började allt eftersom arrangera egna eskaderseglingar. År 1982 var enda gången som JSS och DBS samordnade. Efter ca 10 år var de deltagande båtarna alltför få. Några ville, trots det, fortsätta att vara ute och segla tillsammans över

pingst och de slog sig ihop improviserat. Numera (1990) väljs ingen speciell eskaderledare. Uppdraget ingår i segelsektionen, men intresset för sådana seglingar är svalt just nu.

Förr i tiden gjorde man också segelturer, flera båtar tillsammans. Även det kallades för eskader.

Gun-Britt Svensson

Små ord om segling -87

De flesta båtar har redan samlats runt startlinjen, när vi för motor lämnar Huskvarna hamn för att delta i JSS' regatta. En i raden av tävlingsregattor inför den stora drabbningen - JP-race. Det mjuka soldiset får båtarnas segel att skimra i silver långt därborta. I väster skimtar land med välkända konturer i blått. Det är vatten, rymd, regatta.

Det är ju dock inte för att njuta av naturen vi är här, utan för att med list, kunskap och kanske en stor dos tur (vi känner alla Vätterns nyckfullhet) vinna en segeltävling.

Jag har emellertid drabbats av naturens skönhet och sitter stilla och betraktar vad som bjuds. Under tiden har vi sakta närmat oss de övriga och jag väcks av Kapstens ord - HISSA-.

Vi sätter segel och skjuter fart. - Nu skall här seglas - tänker vi unisont. Vi börjar slå och dribbla hit och dit, allt för att få en så bra position som möjligt. Det är båtar överallt - se upp styrbord, se upp babord, båt föröver - meddelar vi tyst rorsman.

En minut till start och en 'kökkenmödding' av båtar ilar strax innan startlinjen. Det måste vara ett skådespel att betrakta detta vid sidan av. Vi på båten är allt för upptagna med för starten nödvändiga göromål.

Startskottet har gått av och vi kom iväg hyfsat bra. Men då händer något som tyvärr är så typiskt för Vättern. Total stiltje.

Nu sker en märklig förändring på sjön. Folk börjar visa i stället för att skrika, som brukligt är. Vi går på tå fram till ge-

nuan och för den sakta för hand över till babords sida, eftersom vindexen behagar visa den vindriktningen. Vinscharna har tystnat och man skotar seglen med fingertopparna. Kaptens stresslogg pendlar mellan 1,10 och 0,56.

Det blir tropiskt varmt ombord och luften trycker på uppifrån. Ett konstigt ljud hörs någonstans ifrån. Det sprakar i masttoppen. Det är spänning i luften. Åska? Jag kan för min inre syn se blixtar fara som pilar mellan masttopparna. Ett storartat skådespel. En, i ämnet åska på vatten, kunnig person meddelar mig att det är minsann inget att leka med. Därför bör vi så snabbt som möjligt vinna, så vi kommer iland. Gott!

Efter alldeles för lång tid börjar det äntligen fläktas något. När vi närmar oss rundningsmärket, fläktar det så pass mycket att det blir problem. Plötsligt blir det mycket bråttom med förberedelserna för spinnaker.

UPP PÅ DÄCK-

Snabba fötter springer bland stag och segel och trampar bland tampar av alla de slag. Däcket kränger hit och dit. Trots det måste du släppa båda händerna.

Hård ordergivning från sittbrunnen får oss att skrika -KLART- ännu litet tidigare. Spinnakern går i väder och fylls med luft i en elegant båge - rundar vi bojen. Jag stannar på fördäck för att samla genuan, som är nedtagen. Då känner jag spinnakerrummet. Där alldeles bakom det enorma seglet står tiden stilla på något vis. Seglet bildar en barriär framåt och skärmar av allt ovidkommande. Bakom skär-

men samlas nuet och mina sinnen går på högvarv. Det känns, som jag flyter och jag tittar uppåt och får svindel.

På ett ben skall vi göra ett taktiskt slag. Ett tiotal meter framför en båt slår vi åt styrbord. Katastrofalt nog fastnar skotet i mastfoten, vilket orsakar en smärre fartförlust. Aj, aj, det går åt helsike, gå tillbaka. Vi missar med en halvmeter och får båtens besättning på ett uruselt humör. Protestflagg kommer som ett brev på posten efter några väl valda ord om vår fräckhet. Vi snurrar två varv och godkänner därmed protesten, något som ej observeras (?) av protesterande båt. Därmed förlorar vi denna delsegling omedelbart.

Ibland går de vilda chanserna hem, ibland inte. Sedan finns det de, som alltid lyckas, som aldrig råkar ut för stiltje, som inte vet vad broach är för något, som aldrig tappar spinnakern på grund av en loss-

liten schackel - ja det finns båtar, som behåller storskotet på sin plats även i hård segling. Det är de som vinner, har Kapten sagt.

Men våra förluster måste bero på otur, ty otaliga är de gånger jag och Pelle, Kapstens son och fördäcksgäst som jag, slitit på en nigande för i sprutande kallvatten bland segel i piskande vind. Det beror inte på vår navigatör Hans Nilsson ej heller på Kapten/rorsman Rolf Lindell utan endast på ren simpel otur.

Detta intalar vi oss alltid i hamn efter genomförd tävling för att komma igen, och igen, och igen.

Ty där bland vatten, himmel och vindens sång i riggen uppstår kärlek. Kärlek till naturen och till livet.

Segling är för mig stillhet mitt i kaoset.

Johan Hellstedt



Kappseglingspokaler i Jönköpings Segelsällskap

Att kappsegla är roligt - det har man tyckt inom JSS i alla år. Sällskapet har, och har haft, många fina pokaler att tävla om. Somliga har erövrats för alltid av någon duktig kappseglare. Andra finns kvar. De pokaler som är gamla och som man

inte seglar om numera, kan beskådas i det pokalskåp som finns i Rosendala klubbstuga.

Gun-Britt Svensson

Jungfrun runt- 87

För många är seglingen runt Jungfrun i början på september avslutningen på seglingssäsongen. I år var det åttonde gången som tävlingen gick. 51 båtar startade.

Har man varit med några gånger så är det en del moment man känner igen från år till år. Och även om inte två seglingar är exakt lika varandra, så blir det alltid en del händelser som så småningom får något av tradition över sig.

Snacket på bryggan

Snacket går på bryggorna i Domsand före start. Veteranerna erinrar varann om hur det har varit förr. De nya går lite tystare. Alla försöker att verka lugna och avslappnade, men spänningen finns där.

Man pikar varann mellan båtarna. När gästen har ombord vår goda sjömansgryta för lördagens lunch, som förvarades i en jämgryta, tyckte någon att en jämgryta ombord på ett race måste va att ge sig extra handikapp. Men det är det värt. Naturligtvis tynger en jämgryta ner en tre och en halvtons båt men sjömansgrytan smakar bäst om den är lagad i jämgryta. Så det så!

En del släkt och vänner kommer ner för att se starten och vinka av. Några undrar nog vad det är för idioter som ger sig ut i höstmörkret och kylan för att segla upp och vända i höjd med Motala och sedan segla hem utan att gå i land någonstans. Segla mer än 100 distansminuter bara för att komma tillbaka till utgångspunkten.

Segla lär ha samma betydelse som seg och sega. Segla är alltså att sega sig fram, d v s att med mycket besvär och till stora

kostnader ta sig ingenstans. Ibland har det nog hänt också ombord på båtarna att en och annan besättningsmedlem undrat vad man håller på med.

Starten

Men före start är alla på humör. Tre skott att hålla reda på. 10 minuter före, 5 minuter före, och så startskottet. Svag vind. Det gäller att ligga nära startlinjen. Många ligger nära, många ligger också nära varandra. Skrik och rop och stress. Och i den svaga vinden driver en grupp båtar över startlinjen och det blir omstart för alla.

Nya tre skott. Friskare vind. Spinnakerstart. Det är alltid svårt att beräkna hur långt man har kvar till startlinjen. Dom stora pojkar uppe i toppen av prislistorna har väl sina knep, men det är svårt att räkna ut hur man gör. Starten brukar därför av tradition bli dålig för vår båt. Men si! Spinnakern kom upp en halv minut före startskottet. Vi accelererade fint och var över startlinjen några sekunder efter start som 3:e-4:e båt. Världsrekord!

Den friska sydvinden

Till traditionen hör också att det skall bli en friskande sydvind under förmattan. Spinnakern drar fint hela fältet norrut. En del skär ut åt styrbord, andra håller sig in till land om babord. Själva ligger vi någonstans i mitten av fältet och försöker hålla kurs 20 grader mot Flisen där uppe i norr. Mörkret kommer snabbt och lanternorna tänds. Dags för fika. Te och färdigbredda dubbelmackor. Vinden är nästan

platt akterlig och gippen är nära ibland. Farten ökar. Vi ligger stadigt runt 7-8 knop och toppnoteringen blev 10,8. Härligt!

Vi kollar hela tiden lanternorna. Jodå, det är många som har seglat om oss efter den fina starten, men fortfarande har vi åtskilliga båtar bakom oss. Så småningom seglar vi själva om några stycken, förmodligen klass I båtar, som ju startade 45 min före oss.

Fyrarna dyker upp och försvinner. Visingsö södra, Baskarps hamnfyr, Visingsö norra och så småningom hamnfyrarna i Hjo. Då....

Infernot vid Hjo

Det händer alltid något vid Hjo! Vid Hjo har vi brochat med spinnaker, så vi seglat in vatten i sittbrunnen, vid Hjo har storskotet lossnat från skotskenan med mycket strul innan det blev avhjälpt, vid Hjo har vi en gång förlorat en spinnakergaj. Allt har under årens lopp hänt tvärs Hjo. Jag börjar få någon teori om att det finns något särdeles ilsket och lättretat sjöväsen som driver sitt spel i trakten av Hjo. Det går naturligtvis till så att alla båtar som passerar före oss så småningom väcker och retar upp detta sjöväsen, och när sedan vi kommer seglande i kön så har det fått nog och slår till.

Jo då, de ondskefulla makterna var på plats i år igen. Mitt i den perfekta spinnakergången norrut lossnade hanfoten som spinnakerupphalet är fäst i. Trassel och strul. Skatbo av linor på fördäck. Spinnakern virad runt förstaget. Farten sjönk ner mot 6 knop. Spinnakerbommen kunde inte repareras i mörkret. Det blev genuasegling upp till Jungfrun med en snittfart som sjönk med ett par knop.

Sverige - Canada 3-5

Lite av lugna gatan blir det när man övergår till genua och slörsegling. Tid för annat. Lite frukt, lite godis och så den spännande ishockeykampen på radio mellan Sverige och Canada. Det är klart att den matchen kunde ju också gått bättre.

Besättningens navigatör tog oss snyggt och prydligt upp mellan Flisen och fastlandet. Han fick större problem när han skulle anropa märkesbåten. Det gick vid Flisen, men radion var tydligen mycket svag. Vid Jungfrun blev det att ta till röstresurserna och anropa direkt utan radio. Men runt kom vi och antecknade blev vi.

Hemåt i gryningen

Hemåt är det enligt tradition kryss. Olika vindstyrka under åren men nästan alltid kryss, så också i år. Under seglingen upp mot Jungfrun hade vi planerat för segelbyte till fock, men vinden mojade och det blev aldrig läge för segelbyte. Full fart för genuan alltså. Båtar både framför och bakom.

Men efter hand som gryningen kommer, försvinner båtarna. Lanternorna syns inte i gryningsljuset och seglen syns inte i diset. Det blir ensamt utanför Omberg.

Dags för skepparns sömnpass. Gastarna får ta över kryssen ett par timmar.

Några timmar senare gäller det att få syn på Visingsö norra udde. Den bör enligt den döda räkningen dyka upp på bords bog. Navigatören pejar flygfyrarna runt Vättern och får ungefär samma resultat. Det är flera som ligger väster om oss, vilket är lugnande, men det har hänt förr att båtar hamnat långt väster om Visingsö i diset och tvingats bryta.

Det känns skönt när träden på Visingsö norra udde dyker upp där de skall. Dags att slå österut.

Näring för kroppen

Mathållningen har varierat under de här seglingarna. Det är inte alltid det känns motiverat med frukost, hur mycket man än har laddat upp med mat. När vinden är hård emot och båten stampar sig fram i hög motsjö är det svårt att få någon att brassa käk och ibland är det ingen som vill äta heller - snarare tvärtom.

Men nu var det läge för frukost. Det blev bacon och ägg och brynt potatis och lättöl till det.

Senare på dagen kom den fina sjömansgrytan fram, som verkligen var något för gormeter. Dessemellan blev det fika med bullar och kakor och däremellan frukt och choklad etc., etc. Två fina kockar ombord ordnade käket, så att ingen skulle behöva komma hem blek och avmagrad.

Den sega slutsträckan

Man har en känsla att man är nästan hemma när man passerat Visingsö. Det är inte så!! Speciellt inte med det här årets stiltjebälten och svagvindar på slutet. Det gick vansinnigt sakta. Långa stunder bara en halv knop. Spinnakern upp och ner 3-4 gånger. Hård kamp med en Ballad och en Mixer, som ibland fångade vinden bättre än vi och ibland blev efter.

Å andra sidan konstaterade vi när vi låg i nästa bleke en distansminut från mål och tog en sista smörgås och en lättöl att segling är förmodligen den enda idrottsgren där man kan njuta en öl och macka på upploppet.

Vi njöt den medan vi avundsjukt seglade på de sju-åtta båtar som 200 m syd

om oss seglade i en fin bris. De kom som på ett pärlband bakifrån, gick om och seglade rakt in i mål.

Så småningom fick vi också några vindpustar som drev oss över mållinjen.

Det var fjärde gången och aldrig har vi haft så få båtar framför oss i mål, men å andra sidan så kommer det att ta ca 15 år till innan vi vinner, om vårt avancemang i prislistorna skall gå i samma tempo som hittills.

Frågor som man funderar över

Efter tävlingen finns det en del frågor som man bär med sig.

Hur bär dom sig åt som hittar vindstråken i stiltjebältena och som kan segla utan vind?

Hur kommer det sig att tävlingens fyra startande Contrast 33:or alla hamnar bland de åtta bästa?

Hur kommer det sig att en seglare från Sommen slår alla rutinerade Vättern-seglare?

Varför har alla andra för lågt LYS-tal och vi för högt?

Och framför allt: varför är inte JSS med längre och arrangerar Vätterns största seglingstävling?

Rolf Lindell

Eskadersegling 1908

Rubriken till detta lilla aktstycke borde egentligen heta "En sommarnatt på Vättern". Den låter långt gentilare, det är ett skäl, och så stämmer den långt bättre öfverens med innehållet i detsamma som har föga med eskadersegling att skaffa, det måste jag på förhand erkänna.

Vännen Y., vi kunna ju kalla honom så, frågade mig en vacker dag på eftersommaren förra året, om jag ville vara med på den eskadersegling, som Jönköpings segelsällskap skulle samma dag anordna.

-Visst!

Aldrig var ett nej mig mera fjärran än då, och helt säkert aldrig ett bifall med större entusiasm uttaladt, oaktadt jag måste tillstå att min kunskap om den ädla konsten att manövrera en segelbåt var och är lika med noll. Men jag kände redan famntagen af Vätterns friska brisar, såg segeldukarna svälla i stora mjuka båglinjer, erfor hur rundt omkring mig lusten att verkställa nyttigt arbete liksom inympades med sjöluftens sus kring tinningarne och hur på kvafva kontors- och ämbetsrum i krampaktigt grepp kring pennan halft stelnade fingrar med imponerande kraft och rörlighet handskades med tågvirke och segelduk.

Jag hade sett allt detta på afstånd många gånger, och jag kände mig öfvertygad om, att äfven på mig en vistelse ombord på en segelbåt skulle utföra något af det förädlade inflytande jag sett det ha på andra.

-Nå, din sju attan hundra! Dina jordbemängda landtkrabbeögon ha naturligtvis ej förmågan upptäcka något enligt din me-

ning så obetydligt som en båtshake, fastän det ser ut, som skulle du stå färdig att använda den till lifboj just nu. Det skulle annars vara för oss alla rätt angenämt, om ers eminens ville ha godheten ta den för att vara till hands och klara oss för stenarne om babord, då vi i nästa slag söka komma ut genom gattet.

Vi hade redan, som ärade läsaren kan förstå kommit ombord för att anträda segelatsen, och det älskvärda tilltalet gällde naturligtvis mig, som väl stod och såg en smula konstnerad ut inför den verksamhet mina segelvana kamrater utfödade.

Eftermiddagen var varm och härlig, och vi hade ej ansett oss kunna afvakta den gemensamma starttiden, som var bestämd till klockan sju på aftonen, utan ville redan vid middagstiden låta den vind, som vi varmt hoppades på, föra oss ut från kvalm och damm i Jönköping. Med en ansträngning som kom mig att hysa en till vördnad gränsande respekt för mina kamrater ombord lyckades vi med eller utan mitt åtgörande komma ut till sjöss, och en lätt bris förde oss ut mot vårt mål, Vingsö, som åtminstone jag i min naiva enfald trodde, att vi skulle nå vid den tid, då de andra i eskaderseglingen med större kamratlig samhörighetskänsla än vi deltagande gjorde sig i ordning för att lämna hamnen i Jönköping.

Det dröjde ej heller länge, förrän vi knappt längre kunde skönja hamninloppet. Östra folkskolan låg som en gul färgklick med obestämbara konturer rakt i söder, och hela staden i öfrigt syntes som en enda grön massa, ur hvilken Kristina-

kyrkans massiva torn stack upp, markerande östra stadsdelen. Rosenlund, som låg där stolt och i värdigt lugn, höll på att så småningom försvinna ofvanför de guldgult skimrande sandbankarne, och vi började att erfara denna känsla af isolering, som är så skön, så länge allt går väl, men som är i lika hög grad beklämmande, då andras närvaro kan behövas.

-Nu skall en grogg smaka, var vårt samstämmiga utrop, sedan vi med en känsla af suveränt medlidande med dem, som nödgades gå kvar i staden, konstaterat att vi lämnat denna långt bakom oss. En vira arrangerades också mera som ett supplement till groggen, och eftersom brisen mojnadt af så betydligt, att korten kunde bli kvarliggande på det improviserade bordet, och så lät åtminstone jag, njutande af det obeskrifligt vackra vädret, invagga mig i den tron, att vi, om ock med något decimerad fart, säkert och lugnt närmade oss Visingsö.

David var den förste, som störde mitt lugn, men det var dock ett intet mot hvad hans herre blef störd och i sin tur störde. David var nämligen en liten terrier, som enligt hans herres påstående började sakna en husknut eller en lyktstolpe, men som vi ju ej hade mobilier att på rak arm skaffa honom hvarken det ena eller det andra, föreslogo vi, att David skulle lämnas åt sig själf att söka inrätta sig efter förhållandena. Detta skulle han aldrig göra, påstod hans herre, och som denne väl kände Davids intelligens bättre än vi, fick han hållas, och vi andra kastade oss åter in i den afbrutna viran. Vi sågo sedan, huru Davids herre stack åt sin skyddsling båtshaken, med hvad resultat brydde vi oss ej om att utforska.

-Nej men i jösse namn, vi ska väl inte landstiga vid rosenlundsbankarna heller!

Utropet kom från mig, som, sedan jag en gång sett staden försvinna, ej mera haft en tanke på att se bakom oss mot staden. Störd av Davids och hans herres familjeomsorger hade jag dock råkat kasta ögonen mot söder och såg då att, det gått för oss som en gång för finska hären, baklängs, icke fram.

Vi hade under det vi fröjdats oss åt tillvaron, utan att jag haft en tanke på annat än att göra detta så intensivt som möjligt, legat och drivvit söderut, och vi kunde snart se, hur den ena efter den andra af de seglare, som jag förmodat, att vi skulle kunna stå och vinka ett välkommen till i Visingsö, lämnade Jönköpings hamn för en rätt god kvällssunnan.

Denna kom naturligtvis äfven oss till godo, och det vegeterande lif vi hittills under några timmar fört byttes i omsorger för huru vi bäst skulle utnyttja vinden för att söka åtminstone behålla det försprång vi hade. Jag förmodar nämligen, att mina segelkunniga kamraters tanke var denna, ty med intensiv ifver kastade de sig in på navigationsfrågan, och jag kunde knappt göra mig hörd, då jag pockade på att få mat. Klockan hade blifvit vid pass åtta, och åtminstone jag kände, fictivt eller verkligt, att sjön sugit. Förhållandet var tydligen det samma med de andra, ty det dröjde ej länge, innan vi voro i färd med att undersöka innehållet i medförda matkorgar, och att vi alla gjorde anrättningar heder, det kan jag på heder och samvete intyga.

Att det nu skulle bli fråga om att tillbringa hela natten på sjön, det hade jag fått så där tämligen klart för mig, men hur, därom hade jag ej minsta aning. Fyra man ombord på en jakt med liggplatser för två, skulle ofelbart medföra, att jag ej kunde få odeladt ägna mig åt att sofva, och över-

enskommelsen blef ock sådan, att vi delade oss i vaktlag om två, med två timmars vakt och två timmars hvila. Resultatet blef ju visserligen föga uppbyggligt för min vaktkamrat, ty eftersom man ej var hågad öfverlämna sina lif i mina händer, och jag snart fann det skäligen trist att sitta och göra mig intressant för kamraten vid rorkulten, blef ombytet för mig endast det, att jag halfva natten sof nere i ruffen och den andra hälften uppe på däck.

Natten gick nämligen i det närmaste åt, innan vi kommo fram till Visingsö, och väl komna dit frågade vi föga efter, om vi kommit först eller sist, utan inriktade endast vår uppmärksamhet på att söka få en ordentlig sömn att hvila i de få timmar, som återstodo, till dess det blef full dager. Vänner Y., som med beundransvärd själfuppgiffring, t. o. m. längre än öfverenskommelsen kräfvde, öfver vaktskiftena stannat kvar vid rorkulten, lämnades i okvald besittning af hela båten,

och jag förmodar, att han placerade sig på båda liggplatserna på en gång för att riktigt utnyttja dem. Han såg ock minst lika uthvilad ut som vi andra, när vi några timmar senare träffades och kunde med samma intresse ägna sig åt att njuta af en sommardag på Visingsö.

Eskaderseglingens afslutning denna gång blef ingen segling alls. Då den siste af de lustresefärande ångbåtarna låg beredd att lämna ön på aftonen, och det ej syntes vilja blåsa upp den minsta lilla bris, kommo vi nämligen öfverens om att söka skaffa oss bogsering in till staden. Kaptenen på "Viktor Rydberg" var ock vänlig nog att taga oss alla på släp, och på så sätt inkommo vi till Jönköping efter en mycket angenäm färd i nog god tid för att hinna vid en liten afskedsbägare i Stora Hotellens trädgård säga hvarandra tack för angenämt kamratskap.

E.L. (Ur Jubileumsskrift JSS 20 år).



Jönköpings hamn från slutet av 1880-talet.

Segelordning

**fastställd vid sammankomst
den 8 april 1890.**

1

Gemensamma segelturer böra af styrelsen anordnas så ofta tillfälle dertill erbjuder sig; och skall årligen på dag som bestämmes på första ordinarie sammankomsten en större allmän kappsegling äga rum. Ut i samma äga äfven annat sällskaps båtar täflingsrätt mot en afgift för hvarje gång intill 10 kronor efter anmälan och styrelsens bestämmande. Ingen båt får delta i kappsegling, förr än båtens och egarens årsavgifter äro erlagde.

2

Vid sällskapets gemensamma utfärder utses bland båtcheferna en eskaderchef med önskränkt befäl öfver eskadern, och bland ledamöterna en ordningsman med åliggande att öfvervaka ordningen och sällskapets trefnad i land.

3

Båtarna indelas efter längd i vattenlinien emellan stävarnes ytterkanter i 6 afdelningar:

1:a afdeln. mätande fr. o. m. 10 meter och deröfver

2:a afdeln. mätande fr. o. m. 9 meter intill 10 meter

3:e afdeln. mätande fr. o. m. 8 meter intill 9 meter

4:e afdeln. mätande fr. o. m. 7 meter intill 8 meter

5:e afdeln. mätande fr. o. m. 6 meter intill 7 meter

6:e afdeln. mätande fr. o. m. 5 meter intill 6 meter

Kappseglingsdagen får med båtarna intet företagas, som ändrar deras displacement eller trim.

Båt får täfla inom större klass än den rätteligen tillhör, om sådant vid anmälning till kappsegling tillkännagifves; men ändring vare sedan förbjuden för den kappsegling anmälan gäller.

Är till kappsegling i någon afdelning endast en båt anmäld, hänföres den till närmast större klass.

Om anmäld båt ej startar eller afstår af annan orsak än haveri, och omsegling ifrågakommer, får sådan båt ej deri delta.

Till omsegling emottages ingen ny anmälan.

4

För hvarje kappsegling fastställs program innehållande närmare bestämmelser för seglingen.

5

Vederbörigen utsedde prisdomare (antal minst 3) afgöra alla frågor rörande seglingens utförande, och ega rättighet att från täflingen utesluta båtar, hvars egare förbrutit sig emot fastställda kappseglingsbestämmelser. Prisdomare böra härvid låta sig ledas af allmänt bruk till sjös och afböja hvarje försök att vinna pris genom andra medel än "fair" segling, öfverlägsen snabbhet eller skicklighet.

6

Hvar och en båtchef hänvisas till gällande författning om manöver för undvikande af ombordläggning, segling i trängre farvatten, och vederbörande myndigheters underrättelse om rätt styrning förbi utlagda prickar och märken. Under kappsegling åligger dock båt, som ej deri deltagit, att under alla förhållanden styra undan så, att intet hinder uppstår för de täflande.

7

Skall ett märke eller grund omseglas och 2ne båtar ej äro klara för hvarandra, då den främste skall börja rundseglingen, måste den yttre gifva den inre plats, vare sig det är lä- eller lovartsbåt. Dock ege ingen rätt att tränga sig emellan märke eller grund och den främste båten, sedan denne ändrat rodret för att segla rundt. En båt anses klar för en annan, då den efterföljande kan välja hvilken sida han vill om den föregående.

8

I fritt farvatten må båt lofva efter behag för att hindra annan båt segla förbi i lofvart, men får ej falla af ur sin kurs till hinder för den, som vill passera i lä.

Läsida är den, i hvilken första båten i hvarje afdelning har sitt storsegel.

9

Vid alla sällskapets kappseglingar gälla nedanstående särskilda bestämmelser.

Den som utan annans förvällande vidrör märkebåt eller prisdomarefartyg eller deras förtöjningstross, miste rätt till pris och ersätte vållad skada.

Vill någon afstå från seglingen, skola prisdomarena derom underrättas så snart ske kan. Under segel och inom synhåll från prisdomarefartyget kan detta ske genom att hissa sällskapets flagga eller en nationalflagg på toppen.

Skulle någon hafva anledning att göra protest, bör sådant om möjligt skriftligt afgifvas till prisdomarena senast en timme efter det sista täflande fartyget inkommit.

Prisdomarena ega rättighet uppskjuta eller afbryta seglingen och utan vädjorätt afgöra tvister, samt behöfva icke lemna motiv för sina beslut.

Den som bryter emot förestående regler, har förverkat rätt till pris och skall ersätta vållad skada.

10

Fartygschefernas uppmärksamhet fästes särskildt vid följande internationella regler för manöver vid undvikande af ombordläggning. Fartyg, som seglar rumskots, skall hålla undan för det som seglar bidevind.

Fartyg, som seglar bidevind för babords halsar, dvs med vinden in om babord, skall hålla undan för det som seglar för styrbords halsar.

Om två fartyg segla rumskots med vinden in från olika sidor skall det, som har vinden in om babord, vika för det andra.

Om två fartyg segla rumskots med vinden in från samma sida skall det, som är till lofvart, hålla undan för det som är i lä.

Fartyg, som seglar med vinden akter in, skall vika för annat fartyg.

Hvarje fartyg, både seglare och ångare, som inhämtar annat fartyg skall, oafsedt hvad som i föregående regler blifvit bestämdt, hålla undan för det inhämtade fartyget.

När i följd af förestående regler ett fartyg skall hålla undan för ett annat, skall det andra vidblifva sin kurs.

Vid tolkningen af dessa regler skall det tagas särskild hänsyn till alla de med navigeringen förbundna faror, och till sådane särskilda omständigheter, som kunna göra en afvikelse från förestående regler nödvändig, för att undgå ögonskenlig fara.

11

Vid kappseglingen utdelas inom hvarje afdelning ett pris för hvarje börjadt tretal af startande fartyg, dock högst 4 pris i en afdelning.

Vättern

Denna sjö vars vatten vi dricker och förenar, sträcker sig från Askersund till Jönköping. Det blir ungefär 73 nautiska mil, fiskvägen. Sjöns volym är runt 73 kubik-kilometer. Dess yta tar emot 1 kubik kilometer nederbörd om året men avdunstar på samma tid 3/4 av denna nederbörd. I övrigt så rinner en dryg kubik-kilometer genom sjön via dess vattendrag varje år. Omsättningshastigheten på sjöns vatten blir därför ganska låg och det tar 60 år att byta ut vattnet i Vättern. Detta är något att minnas för de som förgiftar oss via vårt dricksvatten.

Geologiskt tillkom den genom att jordskorpan sprack upp för en tid sedan. Inlandsisarna har också lämnat en del spårefter sig i Vättern som sandbankar och lervallar m.m.

Lutning



Krokig och skev är den också. I figuren här intill visas i fel proportioner hur runt allt är mellan Vätterns yttre metropoler. På grund av att jorden snurrar och dessutom är inhomogen samt tillplattad vid polerna så lutar Vättern något. Sjöns norra ände är något lägre över havet än dess södra ände.

Den som fiskar i sjön kan få napp på runt 30 fiskarter varav en del är inplanterade samt somliga helt unika för Vättern.

Vätternlax kan bli 10 kg/80 cm. Den är en rovfisk. På hösten leker den i bäckar där den växer upp, för att sedan vandra ut i sjön när den mäter 10-15cm.



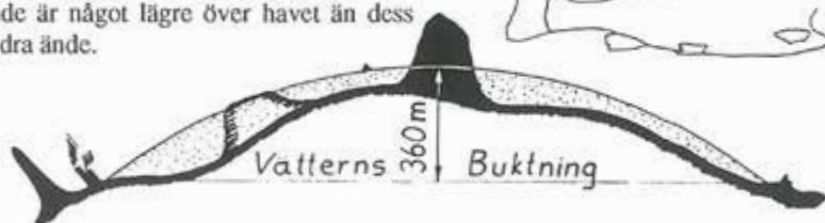
Röding kan bli 10 kg/80 cm, god men dyr måltid. I sin barndom lever den av plankton, men i tonåren övergår den till småfisk m.m.



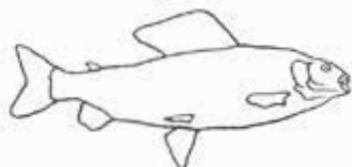
Östersjölax inplanteras och kan bli 35 kg/150 cm. Den växer snabbt, är vanligen 4-6 år gammal, kan bli 10 år, rovfisk.



Regnbåglax/forell inplanteras. Rovfisk 9 kg/80 cm, växer snabbt. Denna delikatess har sitt ursprung i Nordamerikas västkust.



Harr är liksom andra laxar en läcker rovfisk. Den leker på våren, hanen anlägger en vacker lekdräkt. Den väger 3-4 kg och blir 45 cm lång.



Sik: Storsik, 7 kg/80 cm, Blåsik, 500 g/45 cm, Aspsik, Vätterns mest fångade fisk, förädlas genom rökning i Hjo till en delikatess.



Siklöja, 20 cm, lever i stim, äter plankton och smakar bra.



Nors är en liten laxfisk 200 g/30 cm som är halvt genomskinlig och har en lukt som påminner om gurka. Saknar betydelse som matfisk.



Gös finnes i Vätterns norra del. En lång och smal rovfisk 10 kg/130 cm, utmärkt matfisk. Som yngel äter den vattendjur, senare fisk.



Abborre växer mycket långsamt. Runt 15 år för att bli 4kg/30cm. Den är också en rovfisk som smakar bra.



Gärs är en liten (12 cm/150 g) rovfisk som det går att göra en god soppa av.



Gädda kan bli 40 kg/150 cm. Den äter fisk, grodor och andra småkryp. Den är en dålig simmare. Benig, men mycket god, om den inte är för gammal.



Sjöruda tål bättre än de flesta andra fiskar syrebrist, kyla och föroreningar. Den väger 3-4 kg, mäter 45 cm.



Sutare äter bara på sommaren. Blir 5kg/50cm, är nattdjur, kan bli 20 år och smakar bra.



Mört, 1 kg/10-25 cm, är mat åt sjöns rovfiskar. Är själv rovfisk.



Braxen, 7 kg/80 cm, leker på natten runt maj-juni under kraftigt plaskande.



Björkna, 500 g/50 cm, smakar illa, får hybrider med mört och sarv.



Id är en kampglad seglivad fisk som kan tas med spinnsjö. Den blir upp till 4 kg/60 cm.



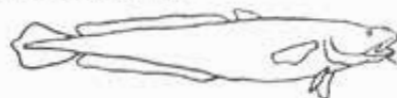
Benlöja, 20 cm, lever i stim nära ytan. Den är föda åt rovfiskar och bra att agna med. Köttet är torrt och benigt.



Sarv, 200-400 g/20-30 cm, vänsterprasslar med löja.



Lake, 5 kg/50 cm, en torskfisk som är mest aktiv på vintern. Den äter fisk, rom m.m. God stuvad.



Nissöga är aktiv på natten och gräver ner sig i sand på dagen. Den blir 5-10 cm stor.



Elritsa är föda åt rovfisk, 9-12 cm.



Ål blir i Vättern upp till 4 kg/100 cm. Den förökar sig i Sargassohavet och dör efter leken. Den kan bli 80 år gammal i sötvatten. Ål är seglivad och tål lång vistelse på land. Underbar rökt, inkokt, stekt. En ekonomiskt värdefull fisk.



Stensimpa, **Bergsimpa**, **Hornsimpa** 10-18 cm, är en samling fula småfiskar. Hornsimpan är en arktisk bräckvattenart som blev isolerad i Vättern under istiden för ca 10 000 år sedan.



Storspigg är 5-8 cm liten. Den bygger ett klotformigt bo av vattenväxter till sina ägg. Ofta lägger flera honor ägg i samma bo. Hanen vaktar ägg och yngel.



Nejonöga blir ca 20 cm. Larverna lever nergrävda i 3-5 år, förvandlas till vuxna djur på hösten, leker i bäckar på våren för att sedan dö.



Småspigg lever som storspiggen, är 5-7 cm.



Dessutom finns det i Vättern en mängd smådjur och vatteninsekter som dels är fiskföda men även lever av fiskyngel och ägg.

Alla vi 200 000 människor som bor runt Vättern idag blir kanske 500 000 inom

kort. Vi, vår industri och Vätterns fiskar är beroende av en god vattenkvalitet. Om vi inte bättrar oss genom att minska på mängd och farlighet av det vi lagrar i sjön så kommer vi att förlora ett stort kapital av både pengar och miljö.

Erich Kaltenbrunner och
Anita Eskengren

Då och Nu

J. S. S. första kappseglingsprogram

Program
för
Jönköpings Segelsällskaps
kannsegling

am 3 Augusti 1890

Anmälning till deltagande i kappseglingsskull vara
inlämnad till arkiveraren senast kl 12 *Just* dagen
den *31 Juli* 1890.

Använda blott samlat i gult kamott vid Jönköping 1897. Svartfärg sammantrådt hålles och utgått förhållingsordet medelst blåsfärg.

Efter det pralmskøfttrykket steg, blev de tilfældige bitarne stærkt tiljede de samme som i mange andre planer af levende og stoffene, beredte og efter givne signal blev tilføjet.

Staring at her under the stars.

51

Blasen har triangelig form och sträcker sig från
slutledningsplatsen uppåt till i närheten af hinnerens
förändrad lag med blå flög, nordöstvärt.
Därvidt ligger med grön flög, i närheten af hinner-
ens nordvärt till till blå flöggrönd. Ög-
get samman hänger från på ena sidan af ryggen.
Alla skålar och bickiemerter innehåller smältet

• Alla ska få en utbildning, helst vid en högskola eller universitet, för att kunna arbeta på ett tryckeri.

Benens längd C^2 // minuter

*Jönköpings Segelsällskaps första kappseg-
lingsprogram år 1890.*



Jönköpings Segelsällskaps program för jubileumsregattan 1990.

Huskvarnahamnen.

Det är med hat-kärlek, som jag tänker på motorvägen förbi Huskvarna. Hatet beror väl på att västerstranden förstördes och att avgaser och nedsmutsning är påtaglig. Kärleken kommer väl inte motorvägen helt till godo, men faktum är att utan den hade vi inte fått Huskvarnahamnen.

När projektet med motorväg förbi Huskvarna inleddes, var meningen den, att man skulle bredda Grännavägen. Huskvarna Hembygdsförening upptäckte, på ett tidigt stadium, vilka nackdelar detta skulle medföra för deras verksamhet vid Kruthuset och Kroatorpet. All trafik till anläggningen skulle gå genom en lång tunnel, från Stadsparken. Trafikmätning visade också att platsen passerades av 800 bilar i timmen. Detta föranledde Harry Bergenblad att rita ett förslag, vilket gick ut på att, när motorvägen skulle passera detta ställe, skulle man lägga vägen ute i sjön.

Nedanför Kruthuset och Kroatorpet fanns en udde, följd av en vik med en brygga. Denna brygga hade iordningsställts, helt ideellt, under 1940-talet av Huskvarna Hembygdsförening för att ha vid sina fester. Djupet vid bryggnocken var tillräckligt för att Brahe-båtarna kunde lägga till.

Harry Bergenblad och Bertil Rudenstam gjorde mätningar och lodade djupet från Rosendala och långt norrut. Vetskapen om djupen var värdefull och bidrog säkert till förslaget genomförande. Projektgruppen för motorvägsbygget hade trots att Vättern var mycket djup, därför

hade de styrande över huvud taget inte tänkt i dessa banor. Smålands Folkblads redaktör, Jan Karlsson, tog in förslaget och det blev ett förskräckligt oväsen med en gång. Man ondgjorde sig över hur dyrt det skulle bli och mycket som skulle förstöras. Olika motförslag, mer eller mind-



Hembygdsföreningens brygga är här utritad på den ekonomiska kartan från år 1950.

re underbyggda, presenterades.

Efter det att "Stockholmarna" försetts med fotografier visande hela strandavsnittet, fastställdes förslaget om att motorvägen skulle ligga ute i sjön. Detta medförde att ordentliga vågbrytare måste byggas för att skydda mot Vätterns vresiga vågor med stänk och isbildning på vä-

gen under vintern.

Var skulle man få tag i sten? Ett hemligt sammanträde på loftboden hos Bergenblad med Paul Stéen, Kalle Kittendorf och en civilingenjör från Chalmers, som beräknade pirarna, gav till resultat att Ådalsvägen skulle breddas och så var stenfrågan löst. I bergssidan på Ådalsvägen fanns en inskription "Denna väg gjordes som statens nödhjälpsarbete åren 1921-1923". Jag undrar var detta block hamnade?

Statens Vägverk åtog sig att, i samband med vägbygget, även bygga hamnen. Den projekterades för 200 båtplatser. Kostnaden uppgick till 1.863 070:- inklusive belysning och vägar. Stats- och övriga bidrag utgick till 1.322 070:-. Kommu-

nens kostnad var således 535 000:- kr.

Hamnen var i stort sett färdig 1969. Kommunalrådet Karl Kittendorf förättade invigningen den 29/6 1969 inför uppskattningsvis 5000 människor, som fanns på hamnplan, bryggorna, Kruthusbron över motorvägen och på släntkrönen vid Kroatorpet. Invigningsceremonin blev en av de mest originella i sitt slag. Invigningstalaren, Karl Kittendorf, force-rade den stora hamnbassängen fram till talarstolen på ett vanligt köksbord med utombordare. Glatt vinkande med ett paraply från sin gängliga farkost, iklädd flytväst och med den obligatoriska cigarren i mungipan, gjorde denne Huskvarnahamnens stora tillskyndare en verkligt effektladdad entré.



Mycket folk och många båtar hade samlats vid invigningen av Huskvarna småbåtshamn år 1969, när kommunalrådet Karl Kittendorf kom puttrande på en högst säregen farkost, ett upp- och nedvänt köksbord, försedd med utombordsmotor. (Bilden utlånad av JP.)



Publiken bjöds på mycken uppvisning och det rådde stor feststämning i Huskvarnahamnen. Det var en ståtlig, festlig och litet annorlunda invigning. (Bilden utlånad från JP)

Ett imponerande båtuppbåd mönstrades upp med det mesta av vad Huskvarna hade av farkoster. Det var smäckra kanoter, tävlingsroddare, motorbåtar i skiftande former och rejäla motorskutor tillhörande Vätternfiskarna från Oset. Seglare från Jönköpings Segelsällskap bjöd på en grandios sjövy med svällande segel och fin manövrering i den för dagen rätt oroliga Vätternviken. Motala vattendansklubb hade en svår uppgift att på dagens gropiga sjö göra sin avancerade uppvisning. De klarade det dock bra, liksom drakflygningen åtskilliga meter över vattnet av en vattenskidåkare. Huskvarna Brandkår ordnade en tjugig vattenridå i hamninloppet.

I sitt invigningstal sa Karl Kittendorf att vi fått en sjösäker hamn som kan, om det så gäller, byggas ut och ge plats för

600 båtar. Han spådde stor utveckling för båtlivet, som det goda medel mot stress och jäkt jobbet med båten är. I Huskvarnahamnen ligger båtar, som är värda upp till 100 000 kronor, sa han. Men den som nöjer sig med en vanlig roddbåt skall få sin chans till god förtöjningsplats också.

Huskvarna Musikkår spelade och Huskvarna sjöscouter svarade för flagghissningen. Samma dag som invigningen av småbåtshamnen, ordnade Turistnämnden i Huskvarna Fallens dag. Många besökare passade också på att samtidigt titta på den unika utställningen Vätterns botten, som fanns på Kruthuset.

Hamnen var till en början hemvist för Huskvarna Båtsällskap, vilket sedermera sammanslogs med JSS år 1974.

Hamnen drivs i kommunal regi, vilken också egenmäktigt fastställer taxorna.

För att öka sjösäkerheten och hålla objudna gäster borta från båtarna under nätterna, startades bevakning av hamnen år 1976. JSS arrangerade bevakningen och sände kallelser till samtliga båtplatsägare som turades om med nattvaktpassen. En liten vaktstuga där bl a telefon och PR-radio fanns, inköptes så småningom av JSS. Där kan vakten värma upp mellan vaktronderna och även koka sig en kopp kaffe. Vakt sker fortfarande.

På grund av kommunens dåliga finanser, eller kanske oviljan att prioritera båt-sport, har hamnens eftersatta underhåll och utrustning varit föremål för många klagan. En vattenslang, ett cluttag, samt en torrtoalett är vad hamninnehavarna erbjuds. Skrivelser och telefonsamtal har utväxlats mellan medlemmar och gatukontor. Man kan notera att bryggorna i år

har fått lite konserveringsmedel påstruket, kanske som en 100-årspresent.

Förfallet har gått så långt att JSS har framskridna planer på att bygga en hamn i egen regi i Rosendalabassängen. Mycket talar för denna lösning. Vi får verksamheten koncentrerad till Rosendala där klubbhus med alla faciliteter finns. Framtiden får dock utvisa om Huskvarnahamnen får den nödvändiga upprustning, som krävs eller om den blir ett minnesmärke över en icke handlingskraftig kommun.

Ingmar Svensson

Använda källor: Harry Bergenblads Sjöfarten och Huskvara och intervju med Harry Bergenblad.



Huskvarnahamnen är i stort sett fylld med segel- och motorbåtar under denna septemberdag 1990. I södra delen finns en flytande isättnings- och upptagningsramp. Längst bort i norra delen finns en torrtoalett och möjlighet att tanka vatten via en slang. Där ligger också JSS' lilla vaktstuga med telefon och PR-radio.

Radio Jönköping på besök

Tisdagen 26 maj sändes musik under arbetet från Huskvarnahamnen. Mycket musik blev det inte på grund av det upp-
dämda behovet att tala ut om hamnens då-
liga underhåll. Som alla vet har
kommunen inte gjort så värst mycket se-
dan tillkomsten 1968.

Först i raden intervjuades vår ordföran-
de, Thomas Främby, av reportern Pelle
Nygqvist. Thomas berättade om läget för

Allas våran "Adam" kommenterade
bryggornas beskaffenhet samt att man vid
byggandet av hamnen glömt att ordna för
vattencirkulation, vilket gör att skräp lig-
ger och flyter fram och tillbaka i
hamnbassängen. Adam övergick senare
till att beskriva sin båt "Tian" som låg vit
och grann och speglade sig i vattnet. Det
var sådan finnish på Tian att Pelle tyckte
det var en plastbåt.

Ungdomssektionen företrädde av Lars
Rehbäck som framhöll ungdomsarbetet
inom sällskapet. Man har just nu avslutat
en 14 dagars seglingsutbildning.

Fredrik Bonde (företrädde Ramada)
hade en del trevliga idéer om hur man
skulle kunna utnyttja platsen mer effek-
tivt och göra t ex en promenadväg från
Brunnstorp till hamnen i Jönköping.

Caretakers (populärt band på 60-talet)
hade en förespråkare i gitarristen Claes
Lindqvist, senare motorbåtssektionens le-
dare, vilken framhöll denna vackra del av
vätterstranden. -Konstigt, sa Claes, att
inte kommunen har upptäckt så fint natu-
ren inramar allt här. Det borde komma fler
kommuninnevånare och turister till del.
Inte som form av böteslapp för att man
stannat på motorvägen för att titta på jät-
ten Vist utan som att få del av det fina som
finns att erbjuda. Efter detta strömmade
en gammal Caretakers-låt ut i högtalarna.

Som avrundning intervjuades några
medlemmar om vart dom skulle segla på
semester i år. Detta avslutade en under-
bart vacker morgon i Huskvarnahamnen.

Ingmar Svensson



dagen och om JSS planer för framtiden. Framtidsplaner, som att ta sig till olym-
piaden, berättade även Fredrik Åstrand
om.

Rosendala

Sjöfarten för Huskvarnas del går långt tillbaka i tiden. Hur långt kan väl ingen idag säga. Men vid Rumlaborgs utgrävning 1932 fann man en stockeka. Denna typ av farkost har troligen använts för flera tusen år sedan här i Småland.

Då man fann att båten var ett färdssätt utan konkurrens, i den då väglösa delen, utvecklades båten till en första klassens transportapparat. Säg att det tog ett dygn från norra delen av Vättern med båt och last, medan det säkert tog en vecka att med stora svårigheter gå till fots utan last.

Första anteckningarna om sjöfart till Huskvarna omnämnes i en gammal skrift: 'År 1704 drabbades Huskvarna Gevärsfaktori av en stor olycka, då en järntransport på 35 ton förläste på Vättern'. Båtarna man använde under denna tid var de så kallade "råbockarna". Det var en öppen

båttyp med endast en liten kajuta i aktern och ett kabelgatt i fören, och med råsegel, som minner om vikingarnas långskepp. Många seglare förundrades över att de endast hade 40 cm fribord. Längden höll ca 18 meter med en bredd på hela 6 meter. Råbocken tilltalar vår fantasi, inte minst genom det tragiska slut de sista fick under adventsstormen 1871. Råbocken ses gärna som den felande länken mellan vikingarnas båttyper och våra. Namnet råbock kommer förmodligen från råseglet. Andra namn på båttypen var Hargepesar och här nere kallades de för Kalkjödödar.

Med stor sannolikhet började sjöfarten för Huskvarnas del vid Rosendala brygga. När första bryggan byggdes är svårt att datera. Kruthuset byggdes 1771 nere vid Vätterstranden för att man skulle komma närmare Rosendala brygga. År 1891 för-



Hamnparti Rosendala Huskvarna

Huskvarna. Strandparti, Rosendala.



längdes bryggan. Tillvägagångssättet var att man byggde stora kistor, som drogs ut på isen. Därefter sågades ett hål upp i isen och kistan fylldes med sten så den sjönk. Än i dag kan man se rester av yttersta bryggkistan utanför piren, på ca 2 meters djup.

Längre ut finns "Klabben", "Adams eller Willmans grund", ja, namnen är många på "vårt" grund. Det byggdes år 1853 genom att ett stort ankare placerades på botten och täcktes med stenar. Med denna anordning kunde man ligga kvar vid bryggan vid hård vind och grov sjö, utan att ankaret draggade.

I och med att Göta Kanal kom till, blev det en intensiv sjöfart på Vättern. Vid seklets början kunde man se så mycket som 10 skutor ligga förtöjda vid bryggan. Det blev trångt, vilket gjorde att Huskvarnas brukspatron Wilhelm Tham skisserade ett förslag om byggandet av en hamn. Detta förslag realiserades ej, då kostnaden ansågs vara för hög. Man kan i efterhand



1. Rosendala brygga
2. Magasinen
3. Rosendala järnvägsstation.
4. Sjöstugan
5. Thams utbyggnadsförslag
6. Kruthuset
7. Järnvägen
8. Gölen där OK ligger
9. Klabben

konstatera att det inte var något dåligt förslag, för nuvarande anläggnings pirar mar är placerade på ungefär samma plats.

Det fanns några byggnader i anslutning till Rosendala. Vi kan finna spår av dem än i dag. Bakom plåtaraget finns de stora körsbärsträden, som en gång tillhörde Rosendala gård. Till denna gård hörde sjöstugan, som var lantarbetarbostad och låg vid dessa körsbärsträd. År 1912 byggdes hamnmagasin där vår grind in till Rosendala är. Dessa fungerade som spannmålsmagasin och magasin för produkter, tillverkade vid Husqvarna Vapenfabrik, i väntan på utskeppning.

På andra sidan dagens motorväg, vid BP, låg Rosendala järnvägsstation, station för Gripenbergsjärnvägen, "Trårlatåget". 1894 rullade första tåget in på stationen. Tyvärr slutade tågen att gå 1935. I anslutning till järnvägen fanns även en strandservering, Bååths café.

Detta drevs av bokhandlare Bååths dottrar. Som synes var det liv och rörelse på Rosendala innan båtsporten intog platsen.

Vid Ådalsvägens breddning och motorvägsbygget fick man material både till uppläggningsplatsen och Huskvarnahamnen. Platsen iordningställdes under åren 1968-69. Första åren bestod platsen av en något tillplattad åker där man vinterförvarade båtar. Någon ordning blev det inte förrän Jönköpings Segelsällskap blev avhysta från Munksjön. Då var kommunen tvungen att ordna något för dessa båtar. 1973-1974 byggdes därför plåtaragen och planen asfalterades. "Maskkranen", vilken bestod av en gammal brandkårssteg, utbyttes mot dagens mer lättarbetade och säkra lyftanordning.

År 1975 fick medlemmarna tillstånd att uppföra privata båthus, byggda i trä, röda med svarta knutar. Utformningen med rätt takvinklar och färg stöttes och blöttes





Arbetet i full gång med sjösättningsrampen. Stålspons har drivits ner på båda sidorna om den gamla rampen.



Kranen lyfts upp och hjulen svetsas fast. All rost har avlägsnats och den har fått ny färg. Fr. v. Ingmar Svensson, Björn Åstrand och Curt Adamsson.

mellan myndigheter och JSS-folk för att slutgiltig utformning skulle passa både båt och omgivning. Tio år senare var Rosendala uppläggningsplats kantad med 32 båthus.

Ären rullade på och även sanden vid vår upptagningsplats. Denna var då endast försedd med en stenpir, vilket förorsakade sanddrift in mot bryggan. Kommunen tvingades därför att med jämna mellanrum muddra. Denna kostnad ansågs väl ej som ringa, varför beslut togs om att bygga ytterligare en stenpir som skulle hindra strömbildning mot bryggan, med sanddrift som följd. Samtidigt som en mycket stor hullastare fyllde ut för piren, grävdes "innanhavet" ur till ett minimidjup av 1,20 m. I augusti 1983 passade en grävmaskinist från Värmland in de stora stenblocken på pirens ytersida. Vi kan nu

konstatera att någon muddring ej behövs sedan tillkomsten av denna stenpir.

Samtidigt planerades en bättre upptagningsmöjlighet. När ASEA flyttade från Rosenlund löste kommunen in en gammal bockkran, som JSS fick. Denna kran uppbyggdes av ett gäng JSS'are. Rosten avlägsnades och hela kranen målades. Hjulen svarvades och drivmotorer med mjukstart monterades. Kommunen iordningställde graven och järnvägsrälsen. Oket ritades och beräknades av JSS med en sexfaldig säkerhet, ca 60 ton. Vi kan nu utan besvär lyfta båtar på 10 ton. Kranen besiktigas varje år av myndigheterna. Sedan bockkranen blev färdig rullar många fram sin hjulförsedda vagga för sjösättning resp. upptagning. Övriga tar hjälp av en mobilkran vår och höst.

I några år hade planer funnits att förläg-



Sjösättnings- och upptagningshelgerna är intensiva. Sigge Mohlin kommer med sin stora lyftkran och kör runt på uppläggningsplatsen och lyfter upp båtarna. Sedan åker han vidare med båten fint hängande i banden till sidan av sjösättningsrampen där han sänker ner eller lyfter upp båtarna.



Året är 1986. Sjösättningskranen var klar att börja tas i bruk. Tidigare på dagen hade kommunen varit och besiktigat kranen. Den provlyftes med en stor hjullastare. Kranen skulle godkännas för lyft på 10 ton. Det var spännande när den dyrbara pjäsen hissades och sänktes och när snabbstoppet användes. Allt gick bra, och här sker nu premiärsättningen. Det var Hans och Mait Drabe med sin Hallberg Rassy 312, Souvenir, som var först. Allt fungerade bra. Något år senare tillkom mjukstart och kabelhållare på stolpar. Vill man hellre dra upp båten på rampen med JSS eldrivna spel, traktor eller bil går det också.



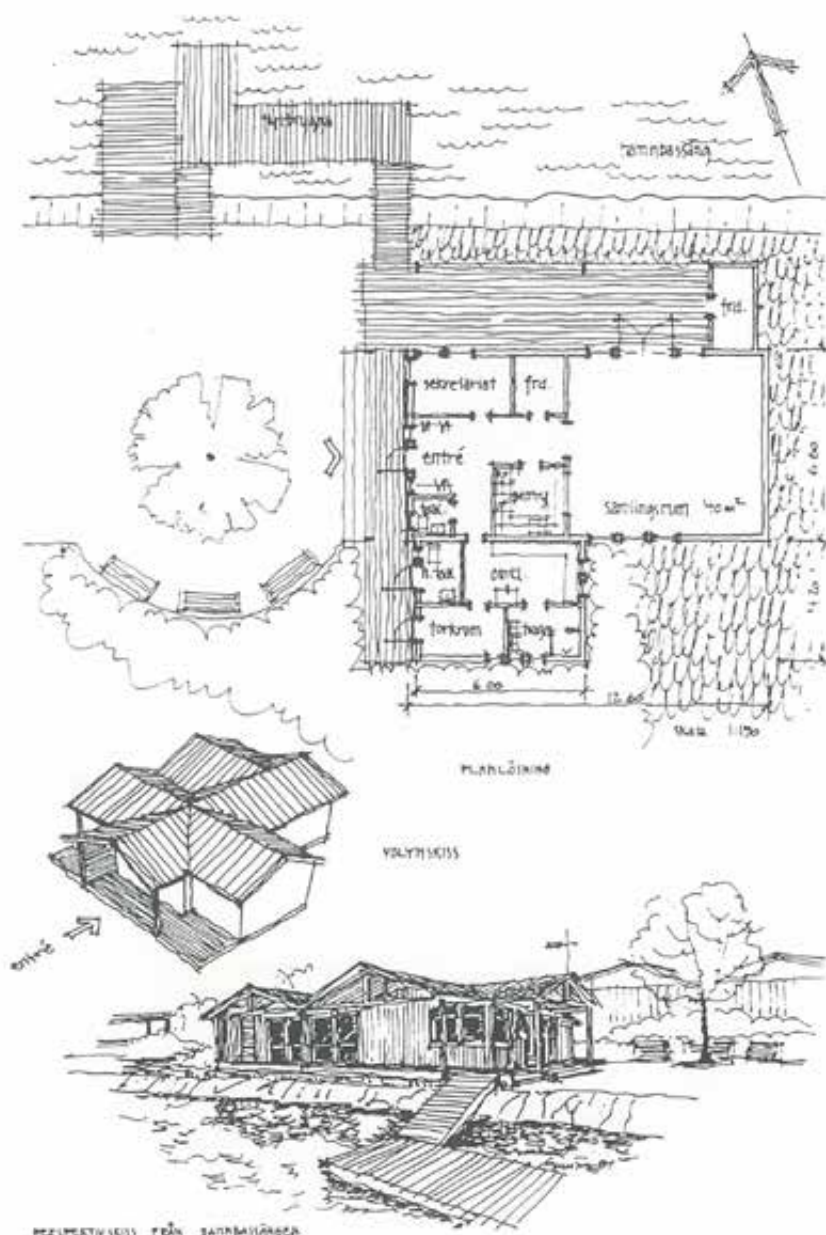
ga en klubbstuga till Rosendala. I det händelserika år 1983 på Rosendala, uppfyll-
des även denna önskan. Tack vare Elmia
kunde en bra husstomme transporteras

från deras utställningsfält ner till Rosen-
dala. Många års arbete återstod dock in-
nan invigning med pompa och ståt kunde
verkställas en tisdag i juni 1985.



*Den 19 mars 1984 transporterades ett hus från Elmiaområdet till Rosendala uppläggnings-
plats. Hur skulle det gå under Rosendalabron? Med Gösta Klahr i spetsen hade en platta gjutits
tidigare och stod färdig att placera husstommen på.*





PROJEKTIV KISS FÖR SÄTTBÄLLARÖR

Gunnar Leijonberg, JSS:are, rüade detta förslag till Rosendala klubbstuga.



När husstommen väl kommit på plats gällde det att bygga vidare enligt vad som beslutats. Lars Tolf och Kenneth Pettersson var flitiga husbyggare och många andra förstås.

"Innanhavet" lämpar sig mycket bra för ungdomsverksamhet t ex jollekurser för nybörjare. Klubbstugan passar utmärkt för teorilektionerna och utanför dörren ligger jollen. Om kapsejsning skett kan man värma upp sig i bastun eller ta en varm dusch.

Under sista hälften av 1980-talet har mycket hänt på Rosendala. Man har satt upp ytterbelysning emellan plåtskjulen. Belysningen tänds och släcks automatiskt. JSS-emblemet har satts upp på gaveln av klubbhuset mot motorvägen. Slipmästarna Robert Karlsson och Marie-Louise Dickér skänkte kassetbandspelare med radio och högtalare till klubbhuset. År 1986 byggdes nya bryggor, förlängning av mastkransbryggan, i rekordfart, 4 veckohelger plus ett antal vardagar. De sista 6 båthusen byggdes också. Samma år kom även dieseltanken dit. Tryckvatten



Bryggförlängning byggdes år 1986. Ett gäng JSS:are var flitiga med byggnationen. Här diskuterar slipmästaren Robert Karlsson och Arne Svensson hur de ska fortsätta jobbet.



Det sjuder av aktivitet nere på Rosendala. En mast ligger på bockar och förbereds, en annan mast är halvvägs upp i luften. Snart kommer den på plats. På båt nummer tre fixas vindexen i toppen av masten. Med extra steg går det att nå den uppe från toppen av sjösättningskranen. Dieseltanken syns också till vänster.



Vid seklets början var aktiviteten också hög, men på ett annat sätt. Några skutor ligger här vid Rosendala gamla brygga och väntar på last.



Förlängningen av Rosendalabryggorna är i full gång. Här jobbar Johnny Nyström och Lars Tolf. Båda har varit kassörer inom JSS i många år.

med vattenposter i plåtgaraget installerades. Med förlängningsslangar går det att få vattnet ut till mitten av planen. År 1987 kom en flaggstång på plats utanför klubbstugan. En altan i lähörnan vid klubbhuset byggdes och tujor planterades. Förrådet i klubbhuset flyttades till rummet där varmvattenberedaren står. Väggen slogs ner mellan sekretariatet och gamla förrådet, så att ett sammanträdesrum bildades. Bastu byggdes. Fotogen började säljas i 25-litersdunkar. För förvaring av master har ett mastsjud byggts med plats för ett fyrtiotal master. Dessutom har en mastvagn tillverkats. 1988 kom ett prisskåp upp på väggen i klubbhuset, till alla gamla pokaler. Utvändiga målning av huset företogs. 1989 anskaffades en tryckluftskompressor för att pumpa hjulen på båtagnarna, vilka blivit fler för varje år.

Sammantaget gör det att Rosendala blivit en av Sveriges förnämsta upplägningsplatser. Detta har ej kunnat ske utan ett aktivt segelsällskap med medlemmar som offrat mycket av sin fritid för ideellt arbete. JSS har en mycket väl fungerande organisation, som ombesörjer allt för medlemmarnas bästa. Många är de besökare som både utnyttjat faciliteterna och fått idéer till hemmaklubben.

Ingmar Svensson

Huskvarna Hembygdsförening har lånat ut de tre gamla bilderna från Rosendala.

Ett segelsällskap i omvandling

Angående undersökning av möjligheten att avlysa den allmänna farleden i kanalen mellan Munksjön och Vättern. Rubricerade kanalsträcka har för närvarande fyra öppningsbara broar varav en är i behov av omedelbar ombyggnad. Det skulle vara fördelaktigt att i fortsättningen få anordna fasta broar. Kommunen avser att vid årsskiftet 1971/72 ansöka om vattendom på ombyggnaden av denna bro och då begära att den får utföras som fast bro och samtidigt anhålla om att vattendomstolen måtte låta pröva hos Konungen att den allmänna farleden avlyses i kanalen.

Detta är inledningen till ett brev som Jönköpings Kommun den 9 november 1971 tillställde Jönköpings Segelsällskap och dess ordförande disponent Bengt Eklöf. Nu fick Segelsällskapet svart på vitt på att Kommunen menade allvar. Det hade talats om det tidigare. Makthavarna ville ha bort oss ifrån Munksjön för att slippa kostnaderna med rörliga broar samt lägga rabarber på området som sällskapet disponerade vid Munksjön.

Sedan "urminnes tider" hade båtfolket i Vättern sliptagit och vinterförvarat sina båtar här och området var lugnt och inhägnat med ett 40-tal båthus, några till och med vinterbonade. Slipen hade en kapacitet för 45 tons-båtar. Detta var samlingsplatsen för Sällskapets medlemmar under en stor del av året. För många var det nog ett andra hem. Och nu skulle vi bort.

Brevet var inledningen till en total omvälvning av Segelsällskapet. Det skulle ta

11 år att få ärendet avslutat, och resultatet blev inte alls det man hade trott från början. Om infarten till Munksjön spärrades genom fasta broar måste ju båtarna som vinterförvarades inne på uppläggningsplatsen i Munksjön få en annan plats, men var?

I Huskvarna var småbåtshamnen färdig och en mindre uppläggningsplats som kunde ta emot Huskvarnabåtarna planerades. I Domsand rann Domneån ut men här fanns varken småbåtshamn eller uppläggningsplats. Även om vi i JSS tyckte det var långt bort att ha en båtuppläggningsplats i Bankeryd föreföll det att vara enda möjligheten och vi föreslog Kommunen att undersöka detta alternativ. Ingenting hände. Åtminstone inte något som var värt att meddela seglarna. Under tiden blev jag invald i Segelsällskapets styrelse, först som suppleant och 1972 till sekreterare.

I Huskvarna började båtlivet få organiserade former och Huskvarna Båtsällskap bildades. I början av 1973 tar förhandlingarna med Kommunen fart. Det handlade om Domsandsalternativet. Det vill säga att muddra upp ån och ett par hundra meter uppströms anlägga en båtuppläggningsplats. Marken var visserligen dålig men området naturskönt och skyddat. För Segelsällskapets räkning skötte vår ordförande Bengt Eklöf och jag förhandlingarna. Känsliga frågor uppstod. Hur skulle båthusägarna i Munksjön ersättas? En del båthus var ju rena rucklen medan andra var rejäla hus. Frågan blev genast infekterad men vi blev tvungna att komma fram till ett resultat.

Den 5:e maj 1973 kallades samtliga båt-husägare och medlemmar till ett informationsmöte på Öxnehaga. Styrelsen var beredd på ett stormigt möte och nog blev det diskussion men båtägarna visade sig vara ett tolerant gäng som kunde se helheten i det förslag som styrelsen presenterade. En applåd för förslaget gav extra råg i ryggen till att finslipa kontraktet med kommunen. I september var det äntligen klart och innehöll i korthet att Kommunen till 1978 skulle iordningställa en uppläggningsplats i Domsand, ersätta JSS för att båthusen i Munksjö förlorat i värde pga brostängningen, ett flyttningsbidrag, att JSS skulle få disponera det gamla varvet fram till september 1979 samt att under mellantiden 1974 till 1978 få disponera 60 platser på Rosendala, varav 30 platser under tak i ett nytt plåtgarage.

För att få plats skulle en provisorisk uppläggningsplats söder om järnvägen anläggas, något som senare skulle visa sig vara ett stort misstag. Detta avtal kallades 1973 års avtal och blev sedan fundament till de ersättningsavtal som senare skulle tecknas.

Eftersom Kommunen inte skulle hinna bygga färdigt Domsand fick JSS företrädare till platserna som egentligen var avsedda för Huskvarna Båtsällskaps medlemmar. Detta kunde ge anledning till konflikter. Huskvarna-seglarna använde ju också Sjöbo, den tyngsta utgiftsposten för JSS. Naturligtvis var Huskvarna-seglarna välkomna men man kunde ju betala lite också. Sammanslagning av klubbarna började diskuteras i JSS:s styrelse. Jag fick uppdraget att kontakta ordförande i Huskvarna Båtsällskap. Första reaktionen var negativ. Visserligen hörde vi hemma i

samma kommun men Jönköpingsborna sa: "Det finns svarta, vita och Huskvarnabor", medan man om Jönköpingsborna i Huskvarna talade om "blåingar". Varför vet jag ej, men rivaliteten mellan städerna hade historiskt ursprung. Så småningom accepterades tanken i båda sällskapen och ett år senare, på hösten 1974 var klubbarna hopslagna, lagom till att Jönköpings-seglarna skulle flytta in på Rosendala båtuppläggningsplats. Under tiden hade jag blivit vald till ordförande.

När jag sommaren 1974 återkom från semester fann jag till min förfäran att Kommunen ej ens hade påbörjat byggandet av plåtgaraget. Jag ringde Kommunens ansvariga tjänstemän och bad om ett omgående sammanträde på Rosendala. Jag rekommenderade dem att ta med sig advokat. Det gjorde de. Kontraktsbrott skulle bli ett faktum. Det var bara ett par veckor kvar till båtupptagning och plåtgaraget var inte ens ritat. Resultatet av palavern blev att Kommunen lovade sätta till alla klutar och att hålla kanalen till Munksjön öppen till nästa sommar. För säkerhets skull tillskrevs Vattendomstolen så att vi inte skulle få några båtar instängda i Munksjön. Den 28 augusti kunde man i JP läsa rubriken "**Jönköping bröt löfte till seglare**".

Sällskapet växte i medlemsantal. Sammanslagningen med Huskvarna-klubben betydde mycket. Seglingssporten expanderade dessutom starkt under mitten av 1970-talet och medlemsantalet började närma sig 500. Aktiviteterna i klubben var livliga och uppmärksammades ofta i lokalpressen, främst Jönköpings-Posten. I väntan på att Domsandsanläggningen skulle byggas genomförde klubben några viktiga investeringar. Hamnpaviljongen byggdes om och blev en användbar klubb-

lokal. Sjöbo var nergånget och det fanns då ingen egentlig hamn utan endast en kort stenpir. Huset rustades upp, vågbrytaren förlängdes.

Domsands Båtsällskap bildades och påbörjade anläggningsarbetena som så småningom resulterade i en utmärkt marina. Kommunen började köra fyllnadsmassor till det som skulle bli JSS uppläggningsplats i Domsand. Området var bottenlöst, Kalkylerna ändrades. Från att ha varit 700.000:-- hade de nu stigit till 1,5 miljoner vilket var mycket pengar 1977. I styrelsen började vi räkna på vad hyreskostnaderna skulle bli. Vad skulle folk säga om det satsades 1,5 miljoner för att vinterparkera några båtar? Skulle det inte bli billigare att bygga ut Rosendala? Här var det ju grunt, fast botten och under åren som gått hade ju en naturlig polarisering av båtägarna skett. De som bodde i västra kommundelarna hade gått med i Domsandklubben och hade sina båtar där. Vi räknade på antalet platser. Det behövdes faktiskt ingen stor utbyggnad för att få ett antal som svarade mot hamnplatserna i Jönköping och Huskvarna

Kommunen ställde sig positiv. Man insåg att det skulle bli mycket billigare. Klubben gav Kommunen anstånd med att fullgöra 1973 års avtal i väntan på att något bättre skulle växa fram. Ärendet snabbbehandlades. Kommunen utarbetade förslag och kontrakt som sändes till JSS. Vi accepterade och undertecknade, men i fullmäktige fick (s) igenom en bordläggning. Skälen var i sak grumliga. Man efterlyste en stor utredning och det blev det. En oändlig massa sammanträden med många många deltagare. Ritningar, planer och så gott som varenda vrå av södra Vättern undersöktes. Kommunens egna tjänstemän

räckte inte till. Man fick anlita konsult. Tusenlapparna (skattebetalarnas) fladdrade iväg. De enda vad jag vet obetalda vid alla dessa sammanträden var Idrottsföreningen JSS egna representanter. Resultatet av allt pratande var att det av Tekniska Nämnden ursprungligen utarbetade förslaget var det ojämförligt bästa. Kommunen skrev ut nytt kontrakt. JSS accepterade igen. Förslaget presenterades för allmänheten. Invändningar, några sakliga, men de flesta osakliga kom in. De sakliga invändningarna resulterade i att JSS på eget initiativ reviderade förslaget.

Den provisoriska uppläggningsplats söder om järnvägen som JSS disponerat i väntan på att Domsand skulle bli klart hade utvecklats till en skräpig båt kyrkogård, där för JSS okända människor dumgade sina vrak. En rejäl uppsnygning av området skulle kunna bli genomförd om förslaget gick igenom.

Kommunalråden Lennart Nilforsen och John Johansson som båda stött även det tidigare förslaget var belåtna och lovade båda personligen att verka för ett genomförande. Löftet beseglades med ett handslag. Inga reservationer gjordes från någon. Överenskommelsen bekräftades dessutom med ett brev från mig till Kommunen. Kommunen skrev ut ännu ett nytt avtal. JSS accepterade återigen och undertecknade. Tekniska Nämnden och Byggnadsnämnden biföll men Kommunstyrelsen beslöt sig för återremiss. John Johansson argumenterade starkt för andra lösningar och fick förutom sina egna partimedlemmar även med (kds) på att utreda ett permanentande av den provisoriska plats som man tidigare var mycket kritisk mot. Argumentationen var tydligen att

nu har det varit skräpigt där i så många år så att nu har de kringboende ändå vant sig. Det "nya förslaget" var i själva verket ett gammalt som tidigare utretts med negativt resultat. Nu skulle det utredas igen. Skattebetalarnas pengar rasslade åter iväg och kommunens tjänstemän fick sin arbetsplanering söndertrasad. Själv var jag topp tunnor rasande. Skulle detta utredande aldrig ta slut. I Jönköpings-Posten gick jag till hårt angrepp på några av Kommunens politiker och anklagade dem för inkompetens och löftesbrott. De blev inte svaret skyldiga utan hänvisade till demokratins spelregler. Under flera dagar pågick en häftig debatt i tidningarna. Det skrevs insändare och sattes upp protestlistor. Ärendet körde fast fullständigt. Juridiskt kunde vi endast kräva att det ursprungliga avtalet som var undertecknat av båda parter, dvs att en uppläggningsplats på sankmarken inne i Domnån, skulle genomföras. Kostnaderna för detta beräknades nu till 2 miljoner vilket för en seglares plånbok skulle innebära oacceptabel hyra för vinteruppläggning. I styrelsen lade vi upp ny taktik. Det var uppenbart att vi inte skulle få igenom det avtal som vi ville ha. Vi reviderade Rosendalplanerna än en gång. Jag fick i uppdrag att kontakta de kommunalråd som jag så flitigt hade pucklat på i tidningarna. Aktionen samordnades med några egna tidningsinsändare och artiklar för att "mjuka upp" förhandlingsläget. Segelsällska-

pet föreslog nu att endast en mindre del av viken öster om plåtgaraget skulle fyllas ut. Platsen skulle förberedas för ett klubbhus för jolleverksamhet. Vi skulle få byggnadsrätt och ett bidrag på 200.000:- kronor till klubbhuset. Kommunen skulle bekosta en kran som beräknades till 200.000:- kronor med en kapacitet av lägst 8 ton. Vi skrev själva ut kontraktets förslaget och i juni 1981 blev det undertecknat. Tio års arbete såg ut att få ett lyckligt slut. Spänningen var stor om det skulle överklagas men ingen överklagade. Man hade väl äntligen insett att seglarna ej skulle ge sig och att detta var en bra lösning för alla parter. Vattendomen kom och drygt ett år senare fastställde Länsstyrelsen planförslaget. Då hade jag redan lämnat över ordförandeklubban till nya krafter inom Sällskapet.

När jag nu i efterhand har läst igenom protokoll, brev, tidningsurklipp, gamla kontrakt osv, för att beskriva hur det gick till vid Rosendals födelse och hur Sällskapet omdanades från en liten klubb till en ansenlig organisation dyker en rad goda kamraters namn upp i handlingarna. Utan deras engagerade arbete hade det inte varit möjligt att samtidigt som trasslet med Kommunen klarades upp grundligt bygga om Sjöbo och klubbhuset i Jönköpings hamn, få igång en aktiv ungdomsverksamhet, hålla kappseglingen igång och grundlägga en god ekonomi. Det var dessa eldsjälar som gjorde det - ingen nämnd och ingen glömd.

Jarl Mared

JSS stadgar från år 1975

§1

Ändamål

- * Sällskapets ändamål är att befrämja konsten att bygga, rigga och hantera segel- och motorbåtar ävensom att väcka och underhålla hågen för det uppträskande sjölivet.
- * Sällskapet kan även äga eller förhyra och förvalta varv och klubbhus till främjande av medlemmars intressen.
- * Sällskapets hemort är Jönköping.

§2

Verksamhets- och räkenskapsår

Mom. 1: Sällskapets verksamhetsår omfattar tiden från ordinarie årsmöte till och med närmast följande ordinarie årsmöte.

Mom. 2: Sällskapets räkenskapsår omfattar tiden 1 oktober-30 september.

§3

Medlemskap

Mom. 1: Envar som visar intresse eller anses kunna verka för sällskapets bästa kan bli medlem i sällskapet. Anmälan om medlemskap görs skriftligen till sällskapets styrelse, vilken avgör medlemskapet.

Mom. 2: Medlem, som vill utträda ur sällskapet, gör skriftlig anmälan därom till styrelsen och är därmed omedelbart skild från sällskapet. Eventuellt förfallna avgifter erläggs enligt styrelsens bestämmande.

Mom. 3: Medlem, som icke erlagt de avgifter som föreskrivs i sällskapets stadgar, kan av styrelsen uteslutas ur sällskapet.

Mom. 4: Om medlem mot förmodan skulle handla på ett sätt, som skadar sällskapets intressen eller ändamål, äger styrelsen tilldela densamma varning samt, om medlemmen icke rättar sig därefter, utesluta honom ur sällskapet.

§4

Hedersmedlem

Mom. 1: Medlem, som särskilt främjat sällskapets intressen eller bidragit till höjandet av dess anseende, gynnat dess utveckling eller i övrigt befrämjat idrotten på sjön, kan på styrelsens förslag på årsmöte väljas till hedersmedlem.

Mom. 2: Förslag kan också väckas från medlem, som skriftligen skall anmäla detta till styrelsen. Styrelsen avgör, huruvida förslaget skall framläggas på årsmötet.

Mom. 3: För inval av hedersmedlem erfordras att den föreslagne vid omröstning erhåller minst tre gånger så många ja som nej. Ernås ej denna majoritet, förfaller frågan utan att omnämnas i protokollet.

§5

Juniormedlem

Som junior räknas medlem som icke fyllt 18 år.

§6

Familjemedlem

Som familjemedlem räknas make eller maka till seniormedlem, som betalar full medlemsavgift.

§7

Medlemsavgifter

Mom. 1: Medlemsavgiften för senior, familjemedlem och junior, fastställs vid årsmötet. För familjemedlem och juniormedlem utgår samma avgift.

Mom. 2: Medlemsavgiften erläggs före maj månads utgång eller vid inträde i sällskapet. Medlem, som ingår i sällskapet efter den 1 augusti erlägger avgift som även gäller för det nästkommande kalenderåret.

Båtars registrering och avgifter

Mom. 1: Båtar, som ägs av en eller flera medlemmar i sällskapet eller av konsortium eller förening, vilkens representant är medlem i sällskapet, kan efter styrelsens godkännande intagas i sällskapets båtregister. Vid inregistrering skall fastställd båtavgift erläggas samt uppgifter lämnas som är behövliga för sällskapets register.

Mom. 2: Om styrelsen finner, att någon av de till sällskapets register hörande båtarna i något avseende icke befinner sig i det skick, att den bör få föra sällskapets standert eller medlemsflagg, äger styrelsen att på densamma förbjuda dess förande, tills ägaren visa att felet eller felen blivit avhjälpna och att båten befinner sig i fullgott skick.

Mom. 3: Båt kan av styrelsen uteslutas i sällskapets register, om fastställd årlig avgift icke erlagts före maj månads utgång.

Mom. 4: Då en i sällskapet inregistrerad båt övergår till annan ägare, anses densamma icke vidare tillhöra sällskapets register.

Mom. 5: Båtavgiften och avgifter för upptagning och förvaring av båtar på sällskapets slip fastställas för kommande år på ordinarie årsmöte.

Mom. 6: Slip- och hyresavgiften erlägges före båts upptagande på slipen.

Styrelsen

Mom. 1: Sällskapets angelägenheter sköts av en styrelse, bestående av ordförande, fyra ledamöter, ordförande i junioravdelningen samt 2 suppleanter.

Mom. 2: Ordföranden, ledamöter och suppleanter i styrelsen samt ordförande i junioravdelningen väljs för en tid av två år vid ordinarie årsmöte. Valet skall ske på så sätt att endast halva antalet ledamöter avgår samtidigt.

Mom. 3: Styrelsen utser inom sig vice ordförande, sekreterare, skattmästare och intendent.

Mom. 4: Vid förfall för ordinarie styrelseledamot inträder den suppleant, som enligt den

mellan suppleanterna bestämda ordningen står i tur, såsom styrelseledamot, dock högst för tiden intill nästföljande ordinarie årsmöte.

Mom. 5: Önskar någon ordinarie ledamot eller suppleant i styrelsen avsäga sig sin befattning, åligger det honom att meddela sällskapet detta senast den 31 augusti.

Mom. 6: Styrelsen skall verka för sällskapets framtidskridande och tillvarata dess intressen.

Mom. 7: Styrelsens ledamöter är gemensamt ansvariga för sin förvaltning.

Mom. 8: Styrelsen äger rätt att adjungera andra medlemmar för speciella uppdrag.

Mom. 9: Styrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden och är beslutsmässig, då minst hälften av antalet ledamöter är närvarande.

Mom. 10: Sällskapet som firma tecknas av ordförande, sekreterare och skattmästare, två av dem i förening.

Övriga förtroendeposter

Mom. 1: Vid ordinarie årsmöte väljas därjämte följande funktionärer.

För en tid av 1 år:

- * Två revisorer
- * Revisorssuppleant
- * Klubbmästare
- * Slipmästare
- * Vice slipmästare
- * Tillsyningsman för Sjöbo
- * Vice tillsyningsman för Sjöbo
- * Mättningsman
- * Tävlingsledare
- * Fem ledamöter till tävlingskommitté
- * Tre ledamöter till valberedningskommitté

För en tid av två år:

- * En ledamot och en suppleant till junioravdelningens styrelse.

Mom. 2: Önskar någon av dessa förtroendevalda avsäga sig sin befattning åligger det honom att meddela styrelsen för detta senast den 31 augusti.

Arbetsordning

Mom. 1: Arbetsuppgifterna bland styrelsens ledamöter fördelas enligt styrelsens bestämmande, varvid dock - om icke särskilda skäl för avvikelse föreligger - nedan angivna åliggande tillkommer respektive ledamot.

Mom. 2: Ordförandens åligganden:

- * att vara sällskapets officiella representant,
- * att leda förhandlingarna vid styrelsens sammanträden,
- * att sammankalla styrelsen, då han anser nödvändigt eller då minst tre av styrelsens ledamöter gjort sådan framställan,
- * att underteckna viktigare handlingar och skrivelser,
- * att justera protokoll,
- * att vaka över att fattade beslut verkställs,
- * att vaka över stadgarnas efterlevnad.

Mom. 3: Vice ordförandes åliggande:

- * att biträda och vid förfall för ordföranden övertaga dennes åligganden.

Mom. 4: Är både ordföranden och vice ordföranden frånvarande från sammanträde, utses en av de närvarande styrelseledamöterna att för tillfället fungera som ordförande.

Mom. 5: Sekreterarens åligganden:

- * att på ordförandens uppmaning utfärda kallelse till sammanträde,
- * att föra protokoll vid sällskapets och styrelsens sammanträden,
- * att upprätta förslag till årsberättelse,
- * att ordna och förvara sällskapets arkiv,
- * att kontratsignera viktiga skrivelser och i eget namn och enligt styrelsens bestämmande underteckna övriga från sällskapet utgående handlingar.

Mom. 6: Skattmästarens åligganden:

- * att uppbära, förvalta och ansvara för sällskapets kassa,
- * att placera dess tillgångar enligt styrelsens bestämmande,
- * att föra fullständig kassabok över sällskapets räkenskaper,
- * att föra fullständig matrikel över sällskapets medlemmar samt båtregister,
- * att vid varje styrelsesammanträde avlämna ekonomisk rapport,
- * att tillse att förteckning över alla sällskapets tillhörigheter och inventarier vid räkenskapsårets slut uppgörs av de som ansvarar för desamma,
- * att till betryggande belopp försäkra sällskapets egendom,
- * att från intendent, klubbmästare, junioravdelning, tävlingsnämnd och eventuellt övriga infordra årliga drifts- och investeringsbudgeter, vilka skall föreläggas styrelsen senast två veckor före årsmötet.

Mom. 7: Intendentens åligganden:

- * att ansvara för sällskapets inventarier och föra inventarieförteckning,
- * att ombesörja underhåll och uppsikt över sällskapets byggnader och ombesörja i samråd med berörda funktionärer,
- * att ombesörja utläggning, intagning samt underhåll av sällskapets fasta bolar och rundningsmärken samt
- * att i övrigt på bästa sätt ordna för medlemmarnas och gästernas trivsel i vad avser under intendenten föreskrivna åligganden.

Mom. 8: Ordföranden i junioravdelningen och huvudstyrelsens suppleanter skall aktivt delta i styrelsens förhandlingar och arbeten.

Mom. 9: Revisorernas åligganden:

- * att granska sällskapets förvaltning och räkenskaper under det sistförflutna rä-

kenskapsåret samt att till styrelsen senast 14 dagar före ordinarie årsmöte avlämna berättelse i vilken upplysning skall lämnas om sällskapets ekonomiska ställning och yttrande om förvaltningen och ansvarsfrihet för styrelsen.

Mom. 10: Klubbmästarens åligganden:

- * att ordna och införa styrelsen ansvarar för sällskapets fester.

Mom. 11: Slipmästarens åligganden:

- * att införa styrelsen ansvarar för sällskapets slip,
- * att leda och organisera upptagning och sjösättning av båtar,
- * att inkassera av årsmötet fastställda slip- och hyresavgifter,
- * att övervaka att ordningsregler för slipen efterlevs samt
- * att sköta underhåll och tillsyn av slipens utrustning och i samråd med intendenten till styrelsen framlägga förslag på erforderliga nyanskaffningar.

Mom. 12: Tillsyningsmannens för Sjöbo åligganden:

- * Att införa styrelsen ansvarar för Sjöbo,
- * att övervaka ordning vid klubbhus och hamn,
- * att sköta fortlöpande underhåll och tillsyn av anläggningen,
- * att mot av styrelsen fastställda avgifter uthyra klubbhus till medlemmar eller andra, som önskar disponera klubbhuset för speciella ändamål samt
- * att i samråd med intendenten till styrelsen framlägga förslag på aktuella investeringar.

Mom. 13: Tävlingsledaren och tävlingskommitténs åligganden:

- * att ordna de av sällskapet beslutade tävlingarna.

Mom. 14: Valberedningskommitténs åligganden:

- * att förbereda val av styrelse, suppleanter och övriga funktionärer,
- * att motta förslag på kandidater från sällskapets medlemmar och vidtala samtliga föreslagna kandidater,
- * att på ordinarie årsmöte framlägga förslag på vidtalade kandidater till styrelse, suppleanter och övriga funktionärer.

§12

Sammanträden

Mom. 1: Sällskapet håller årsmöte i oktober eller november månad och vårmöte i maj månad. Extra möten hålles då styrelsen beslutat därom eller då minst 15 av sällskapets medlemmar därom skriftligen anhåller hos styrelsen med angivande av de ärenden de önskar få behandlade.

Mom. 2: Tidpunkt och plats för mötena bestämmas av styrelsen.

Mom. 3: Medlemmarna kallas till möte senast 10 dagar före mötesdagen, antingen genom annons i lokala dagstidningar eller genom skriftlig kallelse.

Mom. 4: Mötet är beslutsmässigt med det antal röstberättigade medlemmar som är närvarande.

Mom. 5: Beslut fattas med acklamation eller avgörs genom votering. All votering sker öppet och med enkel majoritet (undantags röstning enligt §16 mom. 2.), såvida icke någon medlem fordrar votering med slutna sedlar.

Om vid öppen votering, som icke avser val, uppstår lika röstetal, skall det förslag gälla, som biträds av ordföranden; vid val och slutna omröstning skall i händelse av lika röstetal lotten avgöra. Alla beslut bekräftas genom klubbslag.

Mom. 6: Beslut i fråga av ekonomisk natur

får icke fattas, om frågan icke varit upptagen i föredragningslistan och delgivits vid kallelse till vederbörligt möte.

Mom. 7: Varje medlem som fyllt 18 år äger rösträtt i sällskapet. Vid val av ledamöter till juniorstyrelsen äger även yngre medlemmar rösträtt.

Föresättning för rösträtt är att stadgad avgift erlagts. Röstning med fullmakt är ej tillåten.

Ikke röstberättigad medlem har yttranderätt men ej förslagsrätt.

§13

Vid ordinarie årsmöte förekommer följande ärenden:

1. Fråga om mötets behöriga utlysande.
2. Val av
 - a) ordförande
 - b) sekreterare för mötet
3. Val av två justeringsmän att jämte ordföranden justera protokollet.
4. Styrelsens, junioravdelningens och revisorernas berättelse.
5. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
6. Val av
 - a) styrelseledamöter och suppleanter enl. § 9.
 - b) två revisorer jämte suppleant; i detta val får styrelsens ledamöter icke delta.
 - c) övriga förtroendeposter enl. § 10.
7. Övriga ärenden, som väckts av styrelsen eller till styrelsen inlämnats av röstberättigad medlem minst 14 dagar före mötet.

§14

Vid vårmöte förekommer följande ärenden:

1. Fråga om mötets behöriga utlysande.
2. Val av a) ordförande
- b) sekreterare för mötet
3. Val av justeringsmän att jämte ordföranden justera protokollet.
4. Fastställande av seglingsprogram.
5. Övriga ärenden, som väckts av styrelsen eller till styrelsen inlämnats av röstberättigad medlem minst 14 dagar före mötet.

§15

Symboler

Mom. 1: Sällskapets standert, att föras i topp, är en trekantig vit med blå kant runt om och inuti det vita ett blått circulärt fält med bokstäverna S^JS i vitt.

Mom. 2: Sällskapets medlemsflagg, att föras i sejnfall, är rektangulär vit med blå kant över, under och utmed liket, inuti det vita ett blått circulärt fält med bokstäverna S^JS i vitt.

§16

Stadgefrågor

Mom. 1: Ändring av sällskapets stadgar skall beslutas av två på varandra följande möten, varav ett skall vara ordinarie.

Mom. 2: För sällskapets upplösning erfordras beslut med 3/4-dels majoritet av två på varandra följande möten, varav ena skall vara ordinarie årsmöte.

Mom. 3: I händelse av sällskapets upplösning skall befintliga tillgångar överlämnas till i Jönköping verkande organisation eller liknande förening med samma eller liknande ändamål som sällskapet.

Mom. 4: Utöver dessa stadgar gäller i tillämpliga delar Riksidrottsförbundets stadgar och övriga föreskrifter och anvisningar samt Svenska Seglarförbundets stadgar, tävlingsreglementen och övriga i vederbörlig ordning utfärdade föreskrifter.

JSS-utmärkelser

CALMINDERS FAT

Med ett tack för åren i JSS överlämnas härmed ett tennfat att utdelas till någon JSS-medlem att behållas ett år.

Fatet skall "bäras" ett år av den som visat det bästa sjömansskapet, gjort någon speciell bragd eller utfört ett mycket gott oavlönat arbete inom klubben. Årliga innehavaren utses av ordföranden och sekreteraren.

Fatets slutliga öde bestäms av styrelsen.

Jönköping den 23 oktober 1981

Gunnar Calminder

1982 Lennart Helmer

1983 Karl-Ivar Brattstål

1984 Gösta Swenzén

1985 Leif Sjöberg

1986 Berndt Willman

1987 Stig Jonsson

1988 Anita Eskengren

1989 Johnny Nyström

1990 Redaktionen för Klubbnytt

90-ÅRS JUBILEUMSFAT

Uppsatt av Jönköpings Segelsällskap 1981.
Saknar statuter.

1981 Gun-Britt och Ingmar Svensson

1982 Catharina Åstrand

1983 Johnny Nyström

1984 Fredrik och Magnus Åstrand

1985 Robert Karlsson

1986 Curt Adamsson

1987 Björn Åstrand

1988 Kenneth Pettersson

1989 Sören Asp

1990 Anders Andersson

QUINNANS SKÅL

(tänligen antik, sannolikt österrikisk pjäs i silver av någorlunda värde som gärna skall användas) är en vandrande utmärkelse till den kvinnliga medlem av Jönköpings Segelsäll-

skap som under säsongen ådagalagt sällsynt leverne till seglingens fromma.

Saknas sådan kandidat kan den tillfalla även den som verkat genom att ej hindra skepparen i hans värv.

Till och med kan den nomineras som tar avstånd från skeppares gärning på det att hon måtte besinna sig.

Att enväldigt nominera och sitt val motivera tillkommer den som framgångsrikast deltagit i 24 tim eller liknande distanskampsegling eller blott genom sitt deltagande i större evenemang på främmande vatten är därtill förtjänt, allt enligt ordförandes ensamma beslut.

På höstmötets supé torde klubbmästaren utbringe denna kvinnas skål med innehåll enligt hennes önskan.

I förhoppning att inget bättre skall främja oavbruten segling.

Hennes fullständiga namn och året för in-teckningen graveras i liten stil.

Jönköping maj 1963

Bo J och Marianne Lundberg

1965 Marie-Louise Dickèr

1966 Marianne Engwall

1967 Maria Eklöf

NYUPPSATT 1974 (tennvas)

1975 Anne-Marie Aus

1976 Marie-Louise Dickèr

1977 Lena Ganesh

1978 Catharina Åstrand

1979 Barbro Carlander

1980 Marie-Louise Dickèr

1981 Ann-Marie Aus

1982 Gun-Britt Svensson

1983 Gilla Boström

1984 Eivor Swenzén

1985 Barbro Sonesson

1986 Birgitta Andell

1987 Ragnhild Berg

1988 Mona-Lisa Holmqvist

1989 Irma Appelgren



Efter sedvanliga årsmötesförhandlingar brukar JSS' utmärkelser delas ut. Fr. v. står Anders Andersson med 90-års jubileumsfat. Anders har renoverat upp och byggt om båten Kerstin, den båt som kanske är mest förknippad med JSS' historia. Karl Gaffron erövrade den åtråvärda klubbmästarpokalen. Han hade genom flitigt deltagande i tisdagsseglingar och olika segeltävlingar samlat flest poäng. Irma Appelgren har lagt ner mycket arbete inom Jönköpings hamnsektion. Hon har bl a gjort det trevligt när tisdagsseglarna samlats efter seglingen för gemensam samvaro i Jönköpings klubbhus. Uno Damberg blev tvåa i klubbmästerskapet. Gun-Britt Svensson står som representant för klubbtidningsredaktionen med Calminders fat. Fatet har tilldelats dem för allt det jobb de lägger ner för att göra en bra och trevlig tidning. I redaktionen ingår förutom redaktören även Anita Eskengren, Erich Kaltenbrunner, Tomas Katzin, Rolf Lindell, Hans Nilsson, Sten Nordlund, Ingmar Svensson, Björn Åstrand och Catharina Åstrand.

Kursverksamhet i JSS

Under de senaste årtionden har det funnits en studieledare inom segelsällskapet. Flera medlemmar har passat på att förkovra sig inom olika gebit samtidigt som man fått en trevlig kväll tillsammans med andra intresserade kvinnor och män. Kurser som arrangerats för oss i JSS är:

* Kappseglingsregler

- * Förarbevis eller skärgårdsskepparen
 - * Skepparexamen eller kustskepparen
 - * Oceanskepparen
 - * VHF-certifikat
 - * Sy eget signalställ
 - * Dieselmotorn
 - * Säkerhet till sjöss
- Gun-Britt Svensson

Klubbtidningsredaktör - en utmaning

Det ringer i telefonen. Jag svarar. I andra ändan av tråden befinner sig Gösta Swenzén. Efter litet rundsnack börjar han prisa och lovorda mig så mycket, så jag anar "ugglor i mossen".

-Skulle inte du och Ingmar kunna ta hand om Klubbnytt? Malou har av sagt sig det hela. Hon hinner inte. - Hoppla! Där kom i alla fall förklaringen till Göstas lilla infedning av samtalet! Jag funderar frenetiskt under några sekunder och ber sedan Gösta vänta litet medan jag pratar med Ingmar.

Rådslag

Lägger ifrån mig luren, går in till Ingmar och framför Göstas fråga. En snabb diskussion.- Ja, jag lämnar jobbet som vaktchef i Huskvarnahamnen och hjälper dig, om du är villig att stå som redaktör, säger han. På väg tillbaka till telefonen kör tankarna racerbana i huvudet. Kan jag detta jobbet? Svar: Nej. Kan jag lära det, då? Svar: Borde gå, en del i alla fall. Vill jag prova? Ja, att lära nytt är ju alltid roligt. Hinner jag? "De lärde" påstår att det är fråga om planering och prioritering.

-Ja, Gösta, vi kan ta hand om Klubbnytt och prova ett år, säger jag. Det blir ovanligt tyst i andra ändan av trån (för att vara Gösta), men så hörde jag när stenen föll från en stackars valberedningsmans hjärta, då han registrerat svaret.

Bråda dagar

I början av året ringer vår ordförande, Jarl Mared, och ber oss hjälpa till med en tidning redan nu. Och det måste dessutom ske snabbt. Kallelse till årsmötet ska också ingå.

Nu startar en hektisk 14-dagarsperiod. Det finns mycket att rapportera från JSS-aktiviteter året innan och jag sitter vid telefonen många timmar flera kvällar och ber om hjälp med berättelser. Och tänk, alla ställer upp villigt och skriver, trots att jag vill ha bidragen snabbt.

Jag börjar renskriva på min skrivmaskin. Men redan efter första kvällen med ihärdigt skrivande har jag överansträngt mina inte alltför starka handleder. Förstår att det här går inte alls. Men Ingmar är optimistisk. -Vi köper en elektrisk skrivmaskin på momangen. Han hittar en begagnad redan dagen därpå med ett, för oss, humant pris.

Vid provskrivningen märker vi att maskinen har väldigt liten stil. Efter en stunds diskuterande kommer vi fram till att det var ju faktiskt ganska praktiskt. Det får rum mer på sidorna. Tryckkostnaderna blir då mindre.

O, så bra det går med elektrisk maskin! Association till röda hund - eller snarare vita hund - är slående, vid åsynen av sidorna fulla av vit korrigeringsvätska. Tur att det inte syns i tryck!

Jag åker också iväg till Malou och hämtar en monteringsram och lettrasetbokstaver, som jag får överta av henne. Hon ger mig också några goda råd om jobbet som redaktör.

Vi pustar ut

När vi efter att ha skrivit, klippt och klistrat alla 24 sidorna färdigt och sitter i bastun på söndagkvällen kommer vi fram till att vi lagt ner ca 90 timmar tillsammans på Klubbnytt nr 11.

På måndagen åker jag in till Johnny Nyström, som vidarebefordrar manuskripten till Tabergs tryckeri. Det är bråttom. Kallelsen till årsmötet måste hinna till medlemmarna i lagstadgad tid. Därför sänder vi med kuvert, som vi frankerat och etiketterat.

Med stort intresse och mycken nyfikenhet läser vi Klubbnytt nr 11 när så brevbäraren äntligen stoppar den i vår brevlåda. Blir högeligen förvånad över en tom (!) sistasida. Det var Ingemar Berg som kommit på att han ville ha med en helsidesannons och själv kontaktat tryckeriet. Men jag tyckte det såg snopet ut med en baksida utan tryck.

Tydligen tycker medlemmarna att resultatet är godtagbart för jag väljs som redaktör för klubbtidningen på årsmötet.

Nyinvesteringar

Så småningom blir det dags att starta med nästa nummer. Ringer mycket och ber om hjälp att skriva något till tidningen. Vi vill ha fotografier också. Både Ingemar och jag har var sin kamera. Men vi vill fortsätta med dia, i båda två. Vad göra då? Jo, köpa en kamera till. Så blir det.

En del av källaren hade vi tänkt inreda till fotolabb. Där var nu fullbelamrat med segel och båtgrejor. Affärer med förvaringshyllor besöks. Plånboken blir åtskil-

ligt tunnare. Men..... så snyggt var det länge sedan det var i vår källare!

Arbetskiva och hurts köps in till fotolabbet. Vår förstöringsapparat är ganska gammal. En ny vore mumma!. Och sen var plånboken tom! Fast en prydlig källare och ett bra fotolabb hade vi nu. Och skorpor - ja, de är riktigt goda de också!!

Bilden - pricken över i:et

Vi tar svartvita bilder med nya kameran på årsmötet. Ingemar framkallar filmen. För att fotografier ska kunna tryckas, måste de rastreras först. Då överförs hela bilden till små svarta prickar. Prickarnas storlek gör gråskalan. Det kostar en hel del om tryckeriet ska ombesörja den delen, så vi beslutar att lära oss rastra korten själva. Ett raster införskaffas och Arkadi Ivanoff ger oss goda råd i förfaringssättet och tillägger att det är inte lätt att få en bild bra rastrad. Och det kan vi hålla med om, så här ett år senare! Men bättre och bättre gång för gång, tänker vi! Att även tryckeriet sedan har sin del av resultatet lär vi också.

Jag åker iväg till Tabergs tryckeri med olika texter och kopierade bilder för att få goda råd. Efter den resan känns det litet bättre. Flera frågetecken rätas ut.

Nya satser-nya vinster-eller??

Dags för nummer tolv. Renskrivningen börjar. Manuskrifthögen växer, och växer..... och växer. Föreningsbrev får väga högst 100 g. Nu är vi betydligt över gränsen. Kassör och styrelse tycker det är bättre att ge ut ytterligare ett nummer före semestern. Mer jobb, men så får det bli!

Efter inlämning hos Johnny Nyström och hämtning där några dagar senare startar Ingemar och jag med paketeringen av de tidigare etiketterade och frimärkta kuverten, så fort vi kommer hem. Allt mäs-

te ju postas samma dag. Bråttom, bråttom. Men..... vad konstigt! Tidningshögen minskar fortare än kuverthögen, ja, dubbelt så fort!

SLUT?! Nu var goda råd dyra. Efter åtskilliga telefonsamtal får jag tag i en "gubbe" från tryckeriet, hemma i sin bostad. Enda sättet att få resterande exemplar tryckta är att jag åker ut med manuskripten till Taberg till klockan sju påföljande morgon. Efter jobbet åker jag samma väg för att hämta de nytryckta tidningarna, som tryckeriet snällt nog ställt upp och tryckt under dagen.

Snabbt hem som ögat tillsammans med Ingmar för paketering. Magarna skriker efter kvällsmat. Den annars alltid optimistiske Ingmar påstår att vi inte hinner färdigt, före stängningsdags. En minut i sex flåsar vi in på posten med alla kuverten och säger att vi vill ha ut dem på måndag. Sjösättning stundar ju snart.

Nya överraskningar

Kuvertet i brevlådan berättar att det gick. Men vad ser jag nu då? Jo, istället för bilder och berättelser från årsmötet får jag lära mig hur man monterar ihop en byrå!! I hur många häften finns nu dessa sidor?

Det var inte utan att man funderar vad som kommer att hända med nästa nummer, sommarnumret. Efter ca 75 timmars jobb och manusinlämning bilar jag nu in till Nyströms Bokhandel för att hämta den färdigtryckta klubbtidningen. Nummer tretton!!

13- tur eller otur?

Det är lika bråttom att posta tidningen denna gången också. En snabb koll när jag satt mig i bilen. Allt är väl OK? Men kära nån! Vad är nu detta? Namnet på Per Sjöström i hans stora annons lyser klart och

tydligt med sin frånvaro. Inte tillräckligt svart skrift på manuset. Och vad ska man med en annons till, om man inte kan se vem som står för den?

Jag tar en chans, tänker jag. Vi har ju amatörradio i bilen. -SM7DVM (det är Pelles signal), SM7EWA (min amatörradiosignal) kallar. Och tro det eller ej. Han svarar genast. -Pelle, har du 400 etiketter hemma med ditt namn att klistra in på din annons i Klubbnytt? Svar: Nej. Skriva för hand? För jobbigt och tidsödande. Vi beslutar att fundera på var sitt håll under hemresan. Pratar med Ingmar. Han funderar också. Beslutar mig för att skriva en spritstencil. Åker till jobbet och drar stencilen på etiketter som vi hade hemma. Och så får det bli. Ingmar och jag klistrar etiketter för glatta livet och paketerar. Ännu hungrigare än förra gången hastar vi in på posten strax innan nyckeln vrids om i låset!

Nu då?

Nummer fjorton blir ett mycket trevligt nummer, tycker vi själva. Många medlemmar har hjälpt till med berättelser och vi har jobbat mycket i mörkrummet till detta numret. Tänk, allt fungerar utan mankemang. För oss i alla fall. På tryckeriet däremot gick maskinerna sönder. Men denna gången gör det inget att vi får hämta tidningarna några dagar senare än planerat.

Ett tack värmer

Trots ett väldigt svagt tryck i hela nummer femton märker man hur trevlig en klubbtidning blir när många hjälps åt med bidrag. I den kunde man läsa flera trevliga reseberättelser. Och visst värmer det i hjärtat när någon kommer fram och tackar för en trevlig tidning. Då glömmer man av alla de många timmarna det tagit att knå-

pa ihop numret.

JSS - en aktiv klubb

Att JSS är en aktiv klubb återspeglas verkligen på olika sätt i nummer sexton, 1983 års första Klubbnytt, med ny årsmöteskallelse. Nu har jag avverkat mitt första år som klubbtidningsredaktör, många erfarenheter rikare. Men utan min käre "gubbe" hade det aldrig gått. Det är skönt när man kan hjälpas åt!

Gun-Britt Svensson

KLUBBTIDNINGEN

Veino Aus startade med Klubbbulletinen nr 1-12 åren 1975-77. Marie-Louise Dickér gav ut Klubbnytt nr 1-10 åren 1978-81. Gun-Britt Svensson fortsatte utgivningen av Klubbnytt med nr 11-24 åren 1982-84. Lars von Knorring stod för

nr 25-28. En redaktionskommitté på 6 personer fanns nu också. Det var 1985.

Gun-Britt Svensson övertog redaktörskapet tillsammans med en redaktionskommitté, ännu en gång år 1986 och håller på fortfarande. För att nedbringa det redaktionella arbetet anskaffade JSS en dator, Commodore PC 10, och en skönskrivare, Epcom DP-1200, 1986, efter beslut på årsmötet. Med denna teknik reducerades arbetsinnehållet avsevärt. 1987 kompletterades datorn med en hårddisk och 1989 inköptes en laserskrivare, Texas Instruments Omnilaser 2106. Med denna utrustning kunde ett Desktop Publishing Program utnyttjas vilket gjorde att redigerings- och layoutarbetet kunde ske i datorn. Under åren 1986-90 har nu nr 29-48 utkommit och denna 100-årsjubileumssbok.

Gun-Britt Svensson



Redaktören för klubbtidning och jubileumsskrift, Gun-Britt Svensson, är i full färd vid datorn. Till vänster om skärmen finns skönskrivaren och längst in mot väggen laserskrivaren, på vilken dessa manussidor är gjorda.

Stora Hotellet

Jönköping

Innehafvare: AXEL PERSSON

Stadens enda förstklassiga!

Utåt Vättern liggande trädgård
med dagliga konserter af militärmusik.



Stor elegant festvåning.

Badinrättning.

Musikcafé.

Specialité: arrangerade
Middagar och
==== Soupéer.

*Så annonserade vi i en av Jönköpings Segelsäll-
skaps jubileumsskrifter för nästan 100 år sedan.
Mycket har ändrats, TILL DET BÄTTRE!*

Företaget med framtids-***tankar***

Vi ställer upp med:

- Produktionsuppläggning -
- Verktygskonstruktion -
- Verktygstillverkning -
- Plåtpressning, bockning,
stansning, klippning mm.
- Lackering -
- Svetsning och montering -

Vi tillverkar Karrosseridetaler, värdefack-
skåp, ventilkåpor, duschkar, *bränsletankar*
mm.

PLÅTTEKNIK

Plåtteknik i Ronneby AB
Box 555, 372 25 Ronneby
Tel 0457-127 70 Fax 0457-162 50



***Storleken har
betydelse
men
en liten duger
åt ASTRA***

Paraboler, Kabel-TV & Satellit-TV



SATELLIT SVENSKA AB

Fagerslättsvägen 2
561 35 HUSKVARNA
Telefon: 036-14 04 00
Telefax 036-14 75 66

Kan Du inte läsa DETTA

—————> "Glasögon- och kontaktlinser är ett viktigt hjälpmedel för syn- och hörselhandikappade." <—————

Kontakta oss för en synundersökning

Vi kan

GLASÖGON

och

KONTAKTLINSER

i samarbete med ögonläkare

GLASÖGON-LAGER  **SYNSAM**

Leg Optiker Börje Lager

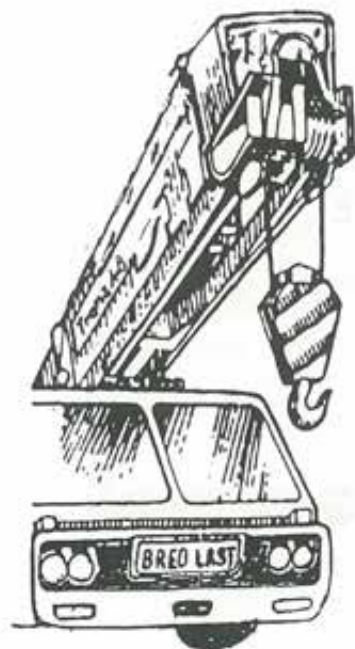
Box 642, V. Storgatan 2

551 18 Jönköping

Telefon 036-12 85 54

VÄLKOMMEN IN

Vi gör det stora lyftet



**Mobilkranar
och
Skyliftar**

Vätterbygdens Kran AB

Kämpevägen 20, Jönköping

Sigvard Mohlin

Tel 036/16 58 08, bost 16 27 76

Mobiletele. 010/36 08 80, 36 01 50

Transab 036/16 01 50

*Många av världens ledare
är omgivna av
vårt
elektrotekniska papper!*

Munksjö Paper är världsledande på elektrotekniskt papper. Redan 1904 producerades papper för elektrisk isolering. Framställningsmetoden ger ett mycket miljövänligt papper.



FRÅN GEM TILL DATORER

1.600 m² bok- och kontorsservice!



I Jönköpings största bok- och kontorshandel – Nyströms. Hittar du både roliga och nyttiga saker för kontoret och fritiden. I ena ändan, av de välutnyttjade 1.600 m², hittar du bokhandeln. I andra ändan kontorsmaskiner och inredningar. Mitt emellan finns alla stora och små saker som är nödvändiga för att ett kontor ska fungera perfekt. Där finns också vår Graphic Shop med allt som behövs för ateljéarbeten.

Det lönar sig att handla hos oss.

För dig som är storkonsument har vi extra låga

priser om du köper hela förpackningar. För dig som är intresserad av böcker finns Nyströms Bokklubb. Där du som medlem får 20% rabatt på alla böcker.

Vi levererar varor direkt till ditt skrivbord.

Allt från en hel kontorsinredning till en ask gem, utan någon extra kostnad. Beställer du innan klockan 9 levererar vi samma dag.

Mitt i allt, finner du vår kunniga och serviceinriktade personal, som gör allt för att du ska få det du söker. Välkommen till Nyströms!



Klostergatan 38. Telefon 036-11 25 06.

STA'NS STÖRSTA BOK- OCH KONTORSCENTER.

På rätt kurs.



 **Elmia**

Box 6066, 550 06 Jönköping

036-15 20 00

När du än ska resa och vart du än ska fara, brukar det löna sig att ringa Vingresor!

Vart längtar du? Till spännande storstäder,
solsäkra stränder eller snörika skidorter?

Vart du än tänker resa, lever vi upp till det
löfte som gjort oss till Sveriges största semesterarrangör: Res lite bättre. Betala lite
mindre.

Vingresor, VingAlpin, VingGolf, Club 33.

Vingresor 

Smedjegatan 12, Jönköping 036-11 83 20.

Banken som aldrig stänger!

Glöm köer och Öppettider! Med Minibanken klarar du dina vanliga bankärenden bekvämt hemifrån, precis när det passar dig. Minibanken innehåller allt du behöver för att ta ut kontanter, betala i butik, betala räkningar, göra överföringar och kontrollera dina konton. Kom in så visar vi!



ambjörnsons

kan

Ford

*Ambjörns*ons – auktoriserad Ford-återförsäljare
i Jönköping och Gislaved.

Ett mångårigt företag med mycket tradition.

*Firman grundades i Gislaved för över 65 år sedan
och har sedan 1985 varit verksam i Jönköping.*

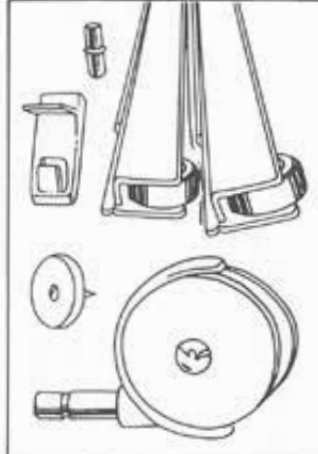
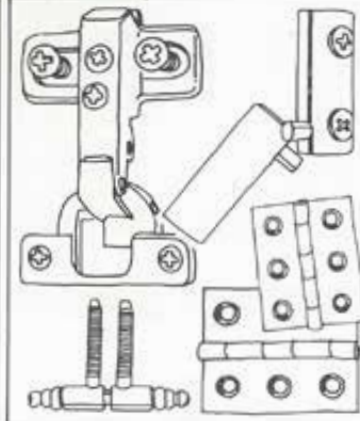
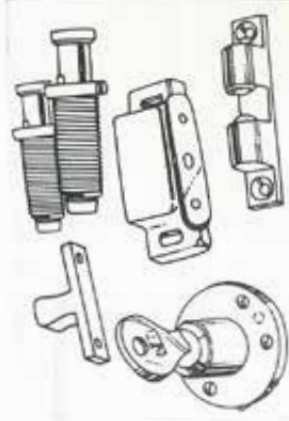
Ambjörns är till för att lösa Dina transportproblem

ambjörnsons

Jönköping 036/11 98 50 Gislaved 0371/115 20

BESLAG BESLAG BESLAG

BESÖK VÅR
PERMANENTA
UTSTÄLLNING I JÖNKÖPING!



—GÅNGJÄRN
—KOPPLINGSBESLAG
—EXPANSIONER

blum

Leo Kunststoffe

—PLASTLADOR

—SLIPBAND I
DUK, PAPPER

SlipNaxos

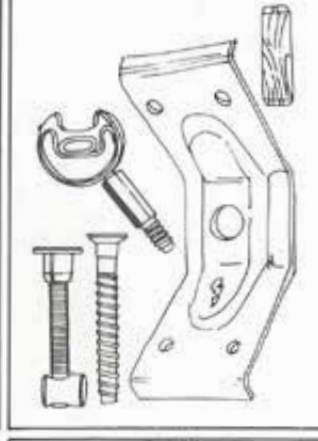
—TRÄDKORGAR
—KARUSELLSKÅPS-
BESLAG

HEINRICH J.
KESSEBÖHMER



—AVFALLSHINK

Casco —LIM



THEOFIL CARLSSON AB



TABERGS
TRYCKERI AB

Telefon 036-65015, 562 02 TABERG



TABERGS
TRYCKERI AB

Telefon 036-65015, 562 02 TABERG



TABERGS
TRYCKERI AB

Telefon 036-65015, 562 02 TABERG



TABERGS
TRYCKERI AB

Telefon 036-65015, 562 02 TABERG



TABERGS
TRYCKERI AB

Telefon 036-65015, 562 02 TABERG



TABERGS
TRYCKERI AB

Telefon 036-65015, 562 02 TABERG

TRYCKSAKER AV ALLA SLAG

JSS-märken



På ett av de tidigare skrivna dokumenten sedan JSS bildades fanns detta stämpelmärke. Bengt Eklöf har berättat att ett av de tidigare märkena också innehöll bokstäverna JSS men med ett ankare under. I artikeln om JSS:arnas uniform år 1910 finns det tydligt beskrivet.



I slutet av 1970-talet kom nuvarande märke. Bengt Eklöf skissade efter gammalt original och gjorde förbättringar. Hans son, Lars Eklöf, ritade det.



I början av 1970-talet ritades detta märke. Det användes också under detta decennium.



Denna vita och blå vimpel var tidigt med i JSS historia. Den satt från början längst upp i masten på segelbåtarna, tjänstgörande som vindriktningsvisare. Den var fastsatt på ett sådant sätt att den kunde snurra 360 grader runt, utan att snurra upp sig. Vimpeln har funnits med i tidigare jubileumsskrifter. Numera förs en liten rektangulär JSS-flagga under styrbords spridare. Bengt Eklöf ritade den.

Gun-Britt Svensson

