

Klubbnytt



Nummer 136 · December 2013

Sidan 3

**JSS, en åldring
men ack så aktiv**

Sidan 8

Vätternyheter:
**Fracking eller
fracturing**

Sidan 15

Nu är det slut...

Sidorna 18–22

**Julhälsning
från Syd-
amerika**

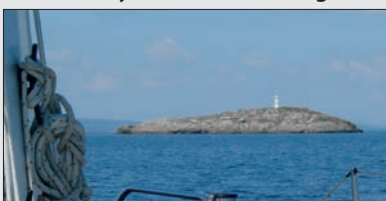


Innehåll:

- 3 JSS, en åldring men ack så aktiv
4-7 Långsegling, vad är det?



- 8 Vätternyheter:
Fracking eller
Hydraulic fracturing



- 9 Hälsning från Gråtrut



- 10 Bobåtar

- 11-13 Jönköping som sjöstad

- 15 Nu är det slut...

- 16-17 Tisdagar på kansliet

- 18-22 Julhälsning
från Sydamerika



Vill du leda JSS framtid?

Ungdomssektionen har hand om segelskola vår och höst för barn och ungdomar ca 7-12 år. Sektionen ansvarar även för underhållet av våra jollar. Det finns ett antal rutinerade ledare och bland föräldrarna har det varit ett bra engagemang. Inför 2014 behöver vi någon som kan leda sektionen och undrar om du är den som vill hålla i taktpinnen kommande säsong. Även du som vill göra ditt medlemsarbete genom att hjälpa till med seglarskola och skötsel av båtar är välkommen att höra av dig.

Vid intresse hör du av dig till

Christoffer Baaz, telefon 070-917 07 44

eller till någon i valberedningen.

Rapport från Motorbåtssektionen!

Från att ha startat på noll vid sjösättningen av Motorbåtssektionen i början av året och fram tills nu så tar vi återblick i kikaren och se vad som har hänt. Under året har sektionen haft en sponsorträff med KS Marin. Vi har anordnat en grillafton i Rosendala, en familjedag i Sjöbo samt en träff för hela JSS där Sjöräddningssällskapet från Visingsö och Räddningstjänsten visade upp sin verksamhet. Vi hade även fiskedag planerad men den uteblev tyvärr då vi inte fick några anmälningar. Vi har haft ett trevligt samarbete med Festsektionen och även fått hjälp av ett par medlemmar som gjort sitt medlemsarbete. Vårt mål är att öka gemenskapen mer och erfarenheten mellan motorbåtsmedlemmarna i JSS-båtklubb under kommande säsong.

Har du en idé eller känner att du kan hjälpa oss, tveka inte att kontakta oss och bli en del av sektionen.

God jul och ett gott 2014 önskar

Motorbåtssektionen

Sektionsledare: *Joakim Klevholmen*

Ledamot: *Mats Ludevics & Sune Ejervall*

Klubbnytt

Nummer 136 - December 2013



December 2013 - Nr 136

Utgiven av:

Jönköpings Segelsällskap
Box 142
561 22 HUSKVARNA

Upplaga: 630 exemplar

Sammanställande:

Jan Eliasson

Redaktionen:

Joakim Hermansson, Steen Aaröe,
Jan Eliasson, Lennart Broman,
Anders Bronsek,
Joakim Klevholmen samt
Ingmar Svensson

Layout:

Steen Aaröe

Tryck:

Arktryckaren

Distribution:

Bo Bjenning

Korrektur:

Korrekturhäxan

JSS på webben:

Joakim Hermansson

Adress:

www.jssklubb.se

E-post JSS:

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

Ett stort tack

till annonsörer, medlemmar och JSS sektionsledare för artiklar som inkommit i god tid och som gjort denna tidning möjlig att producera.

Ledaren december 2013

JSS, en åldring men ack så aktiv

Att vara snart 125 år och att fortfarande känna sig ung och vital är ett konststycke. Det är vår klubb jag talar om.

Efter snart tre år som ordförande kan jag nu iakttä många händelser som summeras till de positiva och några som kan summeras som förbättringspunkter. Livet skulle vara bra tråkigt om vi inte hade något att förbättra.

Ledarskapet inom JSS grundar sig på öppenhet, tillväxt och glädje. Jag har berört dessa ord i tidigare ledare och vill inleda årets sista ledare med några reflektioner.

En viktig del av JSS är sektionerna tillsammans med kansliet. Här genomförs det mesta som vi önskar och som vi beslutar att göra. Öppet ledarskap eller som vi för tre år sedan pratade om delegerat ledarskap ska bidra till att fler medlemmar ges möjlighet att påverka JSS framtid. Jag tycker vi har startat den resan och att den ska fortgå för att stimulera alla medlemmar.

Tillflödet av nya medlemmar har för närvarande stannat upp och ligger stabilt. I år var första året på länge som vi hade överskott på hamnplatser i Huskvarna. Detta rättade till sig något efter marknadsföringsinsatser som vi inte behövt göra på många år. Det är viktigt att vi reagerar snabbt och med goda lösningar.

Omvänt har vi upplevt tillväxt på våra sociala mötesplatser som exempelvis Sjöbo där besöken slog rekord i år. Antalet deltagande medlemmar på våra festarrangemang har ökat mycket tack vare en aktiv och engagerande festkommitté.

Jag tror att tillväxt på olika områden är vägen till trivsamt och ökat socialt umgänge. Tveka inte att komma med nya idéer och tankar, en styrelse ska så långt det är möjligt supportera dessa.

Glädje är det sista ordet i vår vision. Skulle vilja koppla ihop ordet med styrelsen. Jag brukar tänka: om vi inte fått ett par goda skratt på ett styrelsemöte, då måste vi



missat något på mötet. Jag har haft förmånen att fått jobba med mycket kompetenta styrelsepersoner under dessa tre år och naturligtvis har det skapat mycket glädje. Förnyelse av styrelsemedlemmar har varit en god injektion för JSS och jag tror att med det nya arbetssättet att oftare växla in nya ordföranden och valberedningsledamöter kommer JSS fortsätta att vara ung och vital i 125 år till.

Jag kommer osökt in på nästa viktiga organ inom JSS nämligen valberedningen. Vi har nu en väl fungerande valberedning och detta känns bra med tanke på förra årets situation där vi inte lyckades rösta fram en valberedning i samband med årsmötet. Slutsats: ett årsmöte får inte avslutas utan att en valberedning finns utnämnd.

Vad säger ni om senaste Klubbnytt? I mina ögon var det ett klart lyft både designmässigt och innehållsmässigt. Även om all media fortsätter in i den mer digitaliserade världen känns det trevligt att få hämta ett ex av JSS Klubbnytt i brevlådan.

Tack för ett gott jobb.

En av årets nyheter var att Motorbåtssektionen startade upp. Engagerade ledare med ett gediget program drog igång i våras. I någon aktivitet hade man hoppats på en större publik men så är det när man startar upp något nytt, alla upptäcker inte möjligheten till trevliga event förrän efteråt. Vi

lyfter på hatten för ett gott jobb och en bra start.

Sjöbo fick, som redan nämnts, rekordmånga besök i år. Här ser man vikten av att JSS ska utveckla sina anläggningar till att vara mer familjevänliga. Servicehuset har verkligen bidragit till att göra Sjöbo mer intressant.

Rosendalas bryggeri vid mastkranen visade sig ha fått mycket stryk efter förra årets is och därför var det dags för renovering som genomfördes under sensommaren.

Marina Rosendala har diskuterats flitigt under hösten. Helt klart är att detta är JSS nästa stora byggprojekt som kommer att främja det sociala livet inom alla båtkategorier i framtiden.

Vi har ett kommande och större underhåll på Huskvarnahamnens bryggeri och detta tillsammans med vaktstugan kommer sannolikt att startas upp under 2014.

Som ni säkert hört så trummar jag gärna för vikten av att vi samarbetar med våra grannklubbar. Seglingarna i Sjöbo knyter ihop oss och det behövs för att utveckla båtlivet i södra Vättern. Detta år prövade vi att lägga fler seglingar i Sjöbo och helt klart främjar detta det sociala livet mellan klubbarna.

Belysning i Huskvarna har varit en återkommande fråga inom styrelsen under året. Till slut beslöt kommunen att lösa belysningsfrågan och sätta upp belysning längs gångbanan i Huskvarna hamnen.

Arbetet är i full gång när detta skrivs.

Livet inom övriga sektioner har gått plan enligt förutom en avvikelser, Ungdomssektionen som saknar ledarskap. Nya friska tag kommer att tas under vintern för att lösa frågan.

Till er alla, från oss alla en riktig god jul och ett gott nytt år.

Peter Fasth, Ordförande

Långsegling vad är det?

Vad är definitionen av långsegling..? Jo, att utföra båtreparationer i en exotisk miljö!

I vårt senaste rapport var vi ju utanför Lissabon i Portugal och låg för ankar i Cascais. Vi tog tåget in till Lissabon och tog oss runt i staden några timmar och där lyckades vi fara vilse på tunnelbanan så vi fick faktiskt se mer än vi önskat.

När vi legat nästan en vecka i Cascais så halade vi upp ankaret och fortsatte utefter kusten söderut. Vi stannade i Sines, som är Vasco da Gamas födelseort. Nu står han staty utanför det gamla slottet och skådar ut över Atlanten och undrar kanske hur långt det är till kanten.

Sedan passerades Cabo Vincete som är den sydvästligaste udden på Portugal. Nära udden hade vi en skumpig färd. Atlantdyningen kom från nord med ca 2 m dyning som mötte vågor från sydost efter en vind som blåst därifrån ett par dagar. Detta gjorde att det blev lite stökigt ett tag. Efter vi rundat udden och mörkret var i

**Så känns det ibland!
Mycket är det som kan gå sönder, och annat behöver konstant tillsyn och omvårdnad. Men det hör till långseglarlivet och ger extra tillfredsställelse när man fixat något omöjligt uppdrag.**

antågande hittade vi en fin ankarvik där vi var relativt skyddade från vågor, vind och dyning. Vi sov gott den natten.

Gula specialmärken

Nu var vi framme på Algarvekusten. På

vägen österut kom vi till gigantiska gula specialmärken utanför en udde. Naturligtvis trodde vi att vi skulle passera utanför dessa. Men ni skulle sett våra miner då vi upptäckte en skog av bojar och flöten som vi var på väg in i. Det var en tonfiskfälla som flyttas runt på sydkusten. Vi hade läst om dessa men kunde aldrig tro att de fanns så nära land. Snabbt styrde vi tillbaka och gick istället innanför specialmärkena och undvek att bli fast i näten.

Vi tyckte att vi var värda en natt i marina så vi gick in i Lagos marina som är en av de exklusivaste vi sett. Där låg Arne och Heléne Mårtensson med Yaghan. Vi hade dock inte råd att stanna mer än en natt. Efter vi fyllt vatten och bunkrat med rikligt med mat gav vi oss av nästa morgon nästan 900:- fattigare i marinaavgift!

Vi gick till Portimau där vi låg för ankar innanför yttre hamnen i 5 dagar. Var en

bra reklam

fullservicebyrå inom reklam.

Våra kunder säljer:

Grillar, varmvattenberedare, spisar, husbilar, kylskåp, elektronik, kaffebryggare, förtält, septiktankar, husvagnar, vakuumtoaletter, utbildningar, verkstadsutrustning, omvandlare, skogsförädlingsmaskiner, backkameror, vinlagringsskåp, värmeelement och megastora ångpannor.

Vi hjälper till med:

Kataloger med tillbehör för lastbilar, båt- och campingfolk, broschyrer, prislistor, platsannonser som får flest svar, säljblad till handeln, grafiska profiler, inbjudningar till events, skapar hemsidor, ställ i butiken, annonser till facktidskrifter, banners, vepor och ett antal intressanta böcker.

Mässplanering och byggnation av montrar + mycket annat som stärker ditt varumärke och ökar lönsamheten.

Vad kan vi hjälpa dig med?

Bra reklam AB

Skeppsbrogatan 6, 553 02 Jönköping
Telefon: 036-12 16 36
reklam@brainfo.nu · www.bra-reklam.se

Sedan 1995 har vi medverkat vid mässplanering, monterdesign och byggnation. Vi bygger med eget montersystem, ZERO, i hela Skandinavien.



rätt trevlig ankarplats med möten med flera andra långseglare. Färden in till stan var ca 2 Nm så det tog en bra stund där vi utarbetade en teknik att styra genom att flytta vikten i jollen i stället. Den går lite bättre om vikten kommer längre fram och det är skönt att slippa hålla i pinnen. Viktigt är bara att ha på sig dödmansgrepp om man skulle drutta i.

Ilha da Culatra är en ö som vi hade läst och hört talas om. Den ligger utanför Faro i ett floddelta som en skyddande barriär mot Atlanten. Dit begav vi oss och gick in genom ett smalt sund i 4 knops medström. Vi gjorde över 10 knop över grund i den smala passagen in i deltat. Väl därinne fann vi en fin ankarplats på insidan av Culatra. Hela detta floddelta torkar ut vid lågvatten och befolkningen på Culatra selsätter sig med att plocka musslor och andra skaldjur från de uttorkade sjöbäddarna nästan som jordbruk. Inne på ön som bara är en sanddyn finns två st samhällen. Vi låg utanför det som heter Culatra. I vår by finns några hundra bofasta, 6 st restauranger, 2 minimarket, bagare och en bankomat. Ön var fantastisk! Inga bilar bara sand att traska runt i.

Fina små mysiga gator med ibland väldigt vacker blomsterprakt. På havssidan fanns en otrolig strand som var över en mil lång, nästan helt öde med ordentliga vågor som rullade in och sköljde upp fina snäckskal.

En dag så anlände då Gerth som skulle vara med över till Kanarieöarna. Någon dag senare flyttade vi in i marinan i Albufeira där resterande besättning, Magnus, Per & Lotta anlände. Vi låg här i några dagar för att göra oss redo och bunkra för överseglingen. Mycket att handla blev det. 2 proppfulla kundvagnar med godsaker som skulle mätta hungriga sjöfarare.

Nu lämnar vi Europa, Kanaries nästa

1:a oktober så kastade vi då loss från det Europeiska fastlandet för vår översegling på 650 Nm. De första dagarna hade vi en envis sydvästlig vind som tvingade oss att kryssa. LAYA är ju inte riktigt gjord för pinkryss så det blev till att hjälpa till med järngenuan för att överhuvudtaget få



någon höjd i motvinden. På tredje dagen så vände då äntligen vinden och vi fick en härlig seglats med spirad genua och storseglet på motsatt sida med prevent. Vi stannade också och badade och snorklade på 4003 m djup (vid lågvatten) en otrolig upplevelse med ett vatten som var så klart att det var minst 50 meters sikt. Självklart hade vi besök av delfiner då och då. Efter 6 dygn kom vi då fram till Teneriffa där vi gick in i första vik på nordöstra sidan och droppade ankaret i kolmörker. Dagen efter gick vi ner till en marina på sydkusten där vi låg några dagar och Magnus, Per & Lotta mönstrade av.

Vi fortsatte sedan till La Gomera där vi låg i San Sebastian, en mysig genuin liten stad som klänger på bergssluttningen. Där hyrde vi bil och utforskade ön. Många dalar och toppar blev det. Vi flyttade oss mellan stenöken, bananplantager, mysiga byar till gröna sagoskogar på toppen. La Gomera är en ö som gav mersmak, otroligt vacker och inte alls turistig.

Sen flyttade vi oss till Gran Canaria via en natt på svaj utanför Teneriffa. Mellan Teneriffa och Gran Canaria råkade vi ut för accelerationszonen. Mellan öarna pressas vinden ihop och ökar till dubbla

vindstyrkan. En vind som normalt är nordost 8-10 m/sek kan lätt gå upp i 20m/sek i byarna. Vi hade en tuff översegling och vi fick verkligen klart för oss var bristerna i sjöstuvningen var. Efter framkomsten till Puerto Mogan var allt som en torktumlare ombord. Inget var i alla fall trasigt så det är bara att sjöstuva bättre till nästa gång. Här lämnade oss Gerth och flög hem till Sverige igen, men han kommer tillbaka senare.

I Puerto Mogan som är en vacker liten ort på sydkusten av Gran Canaria kom vår son Tobias och Agnetas pappa Sven på besök en vecka. Det var kul att träffas efter så lång tid. Vi hade en mysig tid tillsammans med utflykter på ön och att få vara turist ett tag tillsammans med vår familj. När de åkt hem lämnade vi Puerto Mogan och låg sedan för ankar i 18 dygn utanför Arguineguin. Det var intressant och viktigt att vi fick se att alla system med kylar, frys, energiförsörjning och solpaneler fungerar tillsammans. Detta stärker oss inför längre överseglingar.

Så anlände då Gerth efter en tid hemma igen. Vi flyttade också tillbaka in i marinan i Puerto Mogan där vi nu ligger och inväntar resten av besättningen som skall vara

JOTUN

YACHTING



**20%
RABATT**
till JSS
medlemmar!



Det bästa med NonStop är att den gör båtlivet enklare och de härliga stunderna på sjön ännu härligare. Glöm allt som heter slipning och skrapning. Skölj rent på hösten och rulla på ett nytt lager när det våras. NonStop är självpolerande och det är båtens rörelse som polerar bottenfärgen.

Välj **NonStop ECO Antifouling** – så håller du botten slät och fri från bevuxning under hela säsongen.

Välkommen in i butiken så berättar vi mer om Jotuns Yachting-sortiment!

- > SJÄLVPOLERANDE BOTTENFÄRG
- > FÖR OSTKUST OCH INSJÖAR
- > INGEN SLIPNING
- > INGEN SKRAPNING
- > FÖR ALLA BÅTAR

ÖSTERÄNGENS FÄRGCENTER
Jönköping

Öppettider:
Måndag – fredag
8:00-18:00
Lördag 10:00-14:00

Österängsvägen 14 (vid Holmgrens Bil) · Telefon 036-71 24 40
info@osterangensfarg.se · www.osterangensfarg.com

Nytt båtkapell?

Sprayhood *Segelkapell*
Rep. förtält *Klär om dynor*



BÖRJES BÅTKAPELL
0140-168 30



**Skepp
och
hoj!**

**15% rabatt
för JSS-
medlemmar**

Våra kurser ger dig ett säkert sjöliv

Skärgårsskeppare / förarbevis Kustskeppare +VHF
Skärgårdsskeppare Utsjöskeppare
Kustskeppare Kanalintyg

Mer information på
www.medborgarskolan.se
075-241 68 30 (Nytt nummer!)



medborgarskolan

med över Atlanten till Karibien. Planerad avsegling är måndagen 25/11 kl 12.00 med kurs mot Barbados. Men innan dess skall vi bunkra och göra färdigt allt.

Så var det detta om båtreparationer. Allt slits och mycket går sönder i denna aggressiva miljö. Bara som ett exempel så innan vi lämnade Jönköping så bytte vi en fallmatare till genuan. Sattes dit på rätt sätt med medskickade skruvar. Under överseglingen från Portugal så har då denna slitits loss och ligger nog nu på botten av Atlanten. Nu har vi fått klättra och borra och popnita dit en ny, inte lätt på 20 meters höjd men det gick. Varje dag så fixas o skruvas det på något. Tur är att vi tycker att det är roligt och givande att lösa problem.

Följ oss gärna på vår hemsida
www.futurewinds.se och på Facebook
www.facebook.com/Futurewinds
 Där står mycket mer.
Hasse & Agneta Palmberg
 S/Y LAYA



*Din leverantör av brand och säkerhetsprodukter.
 När Du ställer krav på kvalitét och miljö.*

*Impregneringsspecialisten mot brand
 Larmsystem, Sprinkler, Stegar, Flamskyddsmedel,
 Första hjälpen utrustning, dockumentskåp,
 Brandsläckare av alla typer.*



Medlemsrabatt på samtliga produkter



SVENSKA BRANDIA AB

Tel: 036-145500 Fax: 036-145600
www.brandia.se

Fracking eller Hydraulic fracturing

Sen sommaren 2012 har företaget Gripen Gas ett så kallat undersökningstillstånd för fossilgas i Vättern. Tillståndet beviljades av den statliga myndigheten Bergsstaten - trots att tunga instanser avrådde bestämt, bland dem Vätternvårdsförbundet, Motala kommun, Länsstyrelsen i Östergötland och Aktion Rädda Vättern.

Undersökningsområdet är hela 16 000 hektar stort och innefattar Motalaviken och vattenområdet söderut ner till Borghamn. Dessutom har företaget tillstånd att provborra efter gas i hela Motalaområdet, Vadstena, sjön Boren och inåt land.

På land har Gripen Gas redan borrar åtta provhål och funnit gas i sju av dem. Ett ganska väntat resultat eftersom brunnborrare och fastighetsägare i trakten sen urminnes tider har stött på gas när de borrar och grävt.

När Gripen Gas tänker starta provborring i Vättern säger bolagets vd Stephen Crabtree att han inte kan svara på:

– Vårt undersökningstillstånd gäller till hösten 2015 men vi har möjlighet att begära förlängning om så skulle behövas, säger han. Fossilgasen finns i fickor i alunskiffern. I USA utvinns gasen från stort djup med den mycket omdiskuterade metoden fracking där vatten, sand och/eller kemikalier sprutas ner under stort tryck för att spräcka skifferlagren så att gasen blir åtkomlig. Det finns åtskilliga exempel på förgiftat grundvatten och förödd natur i gasutvinningens spår.

För oss som lever vid Vättern är uttrycken värda att lägga på minnet. Det handlar inte om någon ny klädkod för modeintresserade sjöfarare utan om senaste sättet att utvinna fossilgas. I USA används metoden sen flera år i stor skala. Men faktum är att också vi har gasutvinning, eller i vart fall planerna på gasutvinning, på betydligt närmare håll.

Men Stephen Crabtree vill lugna alla oroliga. Han bedyrar att Gripen Gas inte kommer att använda fracking vid framtida gasutvinning i och vid Vättern. Skifferlagren här ligger på så grunda nivåer att gasen skulle läcka ut om frackingmetoden användes. Istället lovar han att gasen ska tas upp genom självtryck och att bolaget kommer att använda de bästa och säkraste metoderna på marknaden.

– Vår utvinning av gas skulle rentav förbättra miljön eftersom den lättar på gastrycket i skifferlagren och därmed också minskar det metangasläckage som sker naturligt idag, säger Stephen Crabtree.

Han menar att till exempel Rädda Vättern och andra miljöorganisationer har fått miljöriskerna med gasutvinning om bakfoten.

Men Rädda Vättern låter sig inte lugnas. Organisationen menar att gasprospekteringen innebär en onödig och oacceptabel miljöbelastning för Vättern. Alunskiffern är ett mineral som innehåller åtskilliga gifter som enligt Rädda Vättern kommer att spridas i vattnet vid borrning, trots Gripen Gas försäkringar om motsatsen.

Också Vätternvårdsförbundet som representerar länsstyrelser och kommuner runt Vättern har på ett tidigt stadium gjort tummen ner för provborringar efter gas i Vättern.

I sitt remissvar till Bergsstaten pekade Vätternvårdsförbundet på att sjön har unika biologiska värden och en unik ställning som nuvarande och framtida dricksvattentäkt för mängder av människor.

Trots att Bergsstaten har gett Gripen Gas undersökningstillstånd hoppas Måns Lindell på Vätternvårdsförbundet att det aldrig blir någon provborring efter gas i Vättern.

– Bolaget uppgav själv i sin ansökan om provborring att de områden av sjön som är skyddade skulle undantas. Och eftersom de områden av sjön där bolaget vill provborra efter gas skyddas genom att de är klassade som Natura 2000-områden med riksintresse måste arbeten där prövas enligt miljöbalken, säger Måns Lindell.

Text och foto: Lennart Broman

Ön Jungfrun ligger inom det område där Gripen Gas vill provborra efter gas.



Hasse Johansson på Gråtrut

Lennart Broman fick kontakt med Gråtrut som övervintra i Turkiet

Hej Hasse!

Hur är läget för dej,

Gråtrut och gast?

Hörde ryktesvis att du/ni övervintrar i Turkiet, kan du berätta lite?

Ja det har blivit lite längre tid ute nu än jag tänkte från början. Men det här livet är ju så bra, visserligen lite jobbigt just nu då vi ligger på varvet, efter att ha bytt färg (plåtrent) i botten. Men det är nästan klart nu och vi räknar med att vara tillbaka i vattnet nästa vecka. Vi ligger i Finike efter ett gott tips från Ingmar Svensson, en jättevänlig liten marina och stad. Lokaliserad lite söder om Antalya, så vi har Turkiets bästa väder. Här tillbringas vi "vintrarna" ja det heter ju så, men dom påminner mest om en riktigt fin svensk höst. Somrarna då, ja då seglar vi runt här nere, närmaste grekiska ön är ca. 5 timmar bort och sen ligger resten på bekväma dagsetapper. Badvattnet är fortfarande med viss tvekan acceptabelt (19 gr.), vädret ok. Vi har haft ca. 6 regndagar efter midsommar så där



Hans Johansson skeppare och långseglare på Gråtrut

klagas inte. Gamla damen Gråtrut då, ja hon börjar bli lite sliten, men har ju fått helt ny bottenbeläggning (60 kg färg). Men teakdäcket är en källa till oändligt med jobb, borde vara skottpengar på att montera på båtar som ska söder ut. Annars har vi det faktist nästan helt problemfritt, bara normalt underhåll.

Hur vi lever, ja vi ligger i en bra marina med alla faciliteter och el å vatten är fritt, så vi har en liten elvärmare som ser till att vi inte blir kalla. Vi kan räkna in ca. 23 svenska båtar här, visserligen åker dom flesta hem över vintern men det blir ändå ett trevligt gäng här, sen har vi ju hela internationella gänget. Så ensamma är vi inte och hela veckorna är fyllda med olika aktiviteter, allt från yoga till musikupplevelser i Antalya. Lördag kväll är pubkväll, söndag barbecue och måndag är biokväll. Dessutom har vi ju marknaden och en massa gamla stenhögar (antika ruiner) att titta på. Stan är känd för sina apelsiner och alla träden är just såna, så snart får man dom bokstavigt i huvudet när man går på stan. Ska man sammanfatta det här så blir det bara bra.

Hälsningar från Gråtrut

**Snö på berget.
I marinan
är det lagom
med ca 20
grader.**



Jönköping var en gång i tiden en sjöstad med mycket båtliv inne i själva stadskärnan. För tidigare generationer var förbindelserna mellan Vättern och innerstadssjöarna oundgängliga vattenvägar för transporter. Brygglivet vid Munksjön var ett av stadens främsta kännetecken. Båtarna hörde till stadsbilden. Främst handlade det om nyttotrafik, och för dem som hade båten som näringsfång utgjorde den nog ofta även bostad om den var stor nog.

Ännu in i min barndom låg det Afraktskutor längs hela munksjökajen och staden hade verkligen prägel av sjöstad. Mer än 3000 skutor hade årligen anlöpt Jönköpings hamn under glansdagarna vid sekelskiftet 1900. Det mesta av detta hade redan gått förlorat under det tidiga 1900-talet när kanalen som sedan blev Kanalgatan fylldes igen. Sjötransporterna minskade i betydelse. Brobyggena under 1960- och 70-talen stängde definitivt av staden från Vättern. Sedan dess har kajen legat där ödslig, medan vi i all hast rusat förbi längs Munksjöleden på väg någon annanstans.

Går det att göra Munksjökajen levande igen? Den livfulla stadsbild som en stadskärna med segelskutor kommer vi troligen aldrig att se i Munksjön igen. Den sista som kom i närheten var kanske "Meta av Byxelkrok". Den gemytliga

Gör plats för bobåtar vid västra Munksjön!

Det blir allt vanligare med båtboende året runt. Inte minst gäller detta i storstäder med inre vattenvägar och svårigheter att hitta bostäder i innerstadskärnorna. Rent tekniskt är det ju också numera möjligt att göra boendet på en båt bekvämt och komfortabelt, även om det osvikligt måste bli fråga om compact living-lösningar. Att bo litet ligger ju i tiden. Klimatsmart och framtidsvisionärt kan man säkert kalla ett sådant boende om det utförs med ekotanke i planeringen.



levande diversifierade båtkultur som våra nordiska huvudstäder håller sig med kan kanske vara svår att efterlikna inne i Munksjön, eftersom det inte går att ta sig förbi broarna. Men om vi tänker nytt och anpassar oss efter befintliga omständigheter kan vi kanske skapa ett unikt koncept

för den fantastiska resurs som fraktskutorernas tid lämnat kvar till oss.

Munksjö pappersbruk sjunger ju på sista versen. Även stora delar av kajerna längs bruksområdet har ju en potential för att bli förvandlade till ett maritimt bostadsområde. Därmed skulle stora delar av Munksjöns västra strand kunna bli anläggningsplats för båtar. En aktiv och levande miljö som sträcker sig från Rådhusparken till Jordbron. I Köpenhamn kan man sommartid se en sorts "torghandel" som bedrivs från kanalbåtar och pråmar lastade med frukt och närproducerade förnödenheter. Även detta är kanske ett möjligt inslag i den framtida stadsbilden i Jönköping? Allt hänger på om det går att väcka intresse för en sådan framtidsplanering.

Att konstruera bobåtar och Atorghandelspråmar som kan skapa liv och rörelse längs Munksjökajen är väl något av en utmaning. I vart fall om de ska klara den tuffa passagen ut till Vättern. Ett spännande innovationsprojekt syns det mig i alla fall vara och jag skulle nog kunna tänka mig att bosätta mig i denna framtida båtkoloni. Finns det flera i JSS som skulle kunna tänka sig att slå sig ned här så skulle vi kunna bilda bobåtsektionen och bli grannar om några år.

Anders Bronsek

**MARINKAPELL
VÄTTERN
0708-17 66 22
marinkapellvatthern.se**



Södra Vätterbygden och Jönköping som sjöstad

När vi tidigare under hösten var samlade till visionsmöte angående ett framtida Rosendala Marina kom gruppdiskussionerna vid mitt bord att sväva allt högre. Vi kom bl. a. in på frågan hur det framtida sjölivet i hela södra delen av Vättern kommer att se ut om 10-20 år.

Det kan tyckas som en överflödig utveckling, men faktum är att JSS är med om att sätta ribban för hur sjölivet ska utvecklas och därmed hur hela bygden kommer att förhålla sig till den naturresurs som våra sjöar och vattenvägar utgör.

Om 10-20 år har jag och flera med mig troligen borträknats av åldersskäl. Visst vore det ändå roligare att tänka sig ett livaktigt JSS, som vi med gemensamma krafter har utvecklat, än en tynande klubb från det förgångna som inte lyckades hålla igång

sitt ungdomsarbete och intressera nya medlemmar för båtsporten och det fritidsliv vi så högt uppskattar. Jönköpings kommun kommer med största sannolikhet att orientera sin planering och sina insatser efter hur JSS utvecklas.

På mötet konstaterade vi att trenden just nu går mot motorbåtar och små trailerbåtar. Kan vi göra något för att få med oss dessa nya båtägare i klubben? Ett av många förslag handlade om en sjömack för både bensin och dieselbränsle. Kan det vara intressant för JSS att marknadsföra klubben som en möjlighet att tanka, sätta i och ta upp trailerbåtar under sommaren, parkera bilen inhägnat och slippa trängseln vid kommunens ramp? Idén är inte okomplicerad, och kanske just därför bör den diskuteras.

På 10-20 års sikt kommer dock osvikligt

en renässans även för segelbåtar. De massiva miljöhoten som ännu bara mullrar i bakgrunden kommer att högaktualiseras och framdrivning med sol och vind kommer att bli status av högsta klass. Det kommer säkert både nya typer av båtar och nostalgibåtar från olika epoker. Hur möter vi på bästa sätt detta framtidsscenario i klubben? Kan det vara något att inrikta ungdomsverksamheten på? Kan miljöinriktad båtsport byggd på sol och vind vara ytterligare ett framtidssignum som utvecklar JSS?

Sjömack

Ämnet har varit uppe till diskussion tidigare både i JSS och i Jönköpings kommun. Frågan har även ställts av flera privatpersoner till Johan Hultberg som driver Preemstationen mitt för Rosendala. Detta inlägg



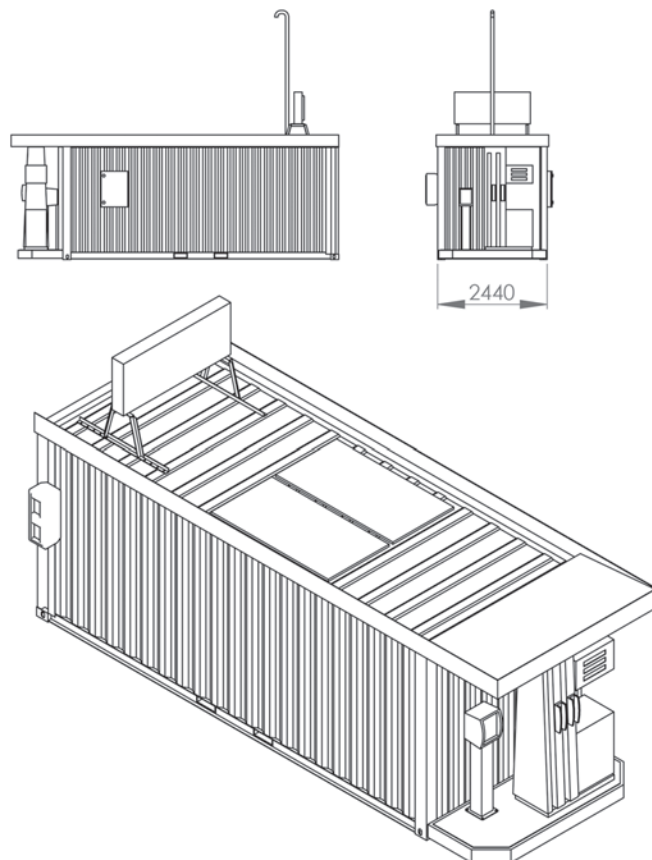


JÖNKÖPINGS
AB EINAR NILSSONS
Järnhandel
MARINBUTIK

WATSKI

HONDA

Klostergatan 13 · Jönköping · Tel. 036-17 39 60



Renovering av båtmotorer
Topplocksrenovering
provtryckning
planslipning
Spridarrenovering m.m.
Vi säljer reservdelar till

VOLVO och **YANMAR**
PENTA marine

JÖNKÖPINGS
MOTOR
RENOVERING

036-163700
www.jkpg-motor.se



KINNEVIKENS
SEGELMAKERI

www.segelmakare.com

Kinnevikens Segelmakeri
Tfn 0510 678 25
www.segelmakare.com

Segelpriser på hemsidan

är ett försök att ge en bild av hur behovet ser ut inom klubben och i denna ända av Vättern i stort, samt ge några hintar om vilka tekniska och ekonomiskt hållbara lösningar som står till buds.

Internt har vi i klubben inte tillnärmelsevis en förbrukning som skulle kunna motivera engagemang ens i en av de små containermackar som här presenteras. Vår förbrukning är bara någon enda procent av en ekonomiskt hållbar investering. Diskussionen rymmer också en rad andra frågor än de som rör ekonomin. Vill vi överhuvudtaget hantera bränsle i större omfattning än vi redan gör på Rosendala? Vi har spillrisker och brandrisker att ta hänsyn till. Ett ökat tankande kan leda till trängsel i fällan och på området, periodvis köande och därmed risker för kollisioner och osämja. Ska vi rikta oss enbart till klubbens medlemmar eller ska bränsleförsäljningen vara offentlig? Är det bättre att hänskjuta frågan till Preem som redan har tillstånd att handla med drivmedel? Är det strategiskt riktigt att vi som klubb blandar oss i detta i PR-syfte och medverkar till servicen som ett "dragplåster" för att värva medlemmar, eller är det bättre att helt enkelt säga pass?

När det gäller den faktiska installationen lyftes två förslag på visionsmötet. Det ena gällde ett samarbete med den existerande Preemstationen och att därifrån pumpa bränslen direkt ned till hamnen. Jag har talat med Johan Hultberg om att dra bränsleledningar över eller under motorvägen. Vi är helt överens om att både ledningar längs järnvägsbron och ledningar inborrade under vägarna troligen blir ett investeringsmässigt alltför kostsamt sätt att pumpa bränsle till hamnområdet.

Den andra lösningen som vi talade om har jag granskat mera ingående. Johan förde också själv upp detta som en lösning Preem skulle kunna erbjuda. På små orter dyker det numera upp mobila tankstationer i form av sea containers. Det finns ett färdigt koncept som redan idag används i hamnmiljö. Containern innehåller två tankar för bensin och diesel och en pump som klarar att hantera kombinationen. Betalning sker med kontokort och hela



övervakningen är fjärrkontrollerad. Påfyllningsleveranser dirigeras kontinuerligt dit baserat på efterfrågan.

Det avgörande för ekonomin är givetvis att man når en kvantitet som bär investeringskostnaderna. Enligt det besked vi fått är brytpunkten när en investering bär sig, en medelförsäljningsvolym om cirka en kubikmeter per dag. Idag har vi en årsförbrukning på ca 3 kubikmeter diesel i JSS! Även om vi lägger till de som har bensindrift och uppåddar alla tänkbara interna bränslebehov blir kvantiteterna inom klubben försvinnande små.

Mot bakgrund av detta är JSS intressen i en sjömack ganska ringa. Ska man tänka sjömack gäller det antingen att tänka södra Vättern i stort eller att tänka sig en containermack som kombineras till att tanka både båtar och fordon på land. I vissa placeringsfall kan detta vara en möjlighet. Vid en stenkaj som är lätt att nå från båda håll är ju detta inget större bekymmer. Det är dock svårt att se hur det skulle kunna bli möjligt i våra räjonger, vare sig det gäller Rosendala eller vid piren i Jönköping.

För JSS del skulle det vara ytterst svårt att få tillstånd att handla med drivmedel. Därför är en sjömack framför allt något för dem som redan har sådana tillstånd. Det vi som klubb kan göra är att verka för att en eventuell etablering främjar våra intressen och inte stör vår egen verksamhet. Mycket handlar också om vad vi har för

framtidsplaner när det gäller Rosendala och Huskvarnahamnarna. På visionsmötet diskuterade vi möjligheten t ex att bedriva aktiv gästhamnsverksamhet.

Någon hade under sommaren hört båtägare som trafikerar Göta kanal och norra skärgården säga sig avstå från att besöka södra delen av Vättern just för bristen på möjligheter att tanka bränsle på ett vettigt vis här i våra trakter. Vill vi ha mera frekventa besök än dem vi redan får, och kan vi i så fall hantera detta? Är det i klubbens intresse att driva en gästhamn, vilket i sig skulle kunna ge rena kassaintäkter, men även innebära ett merarbete?

Detta skulle kanske kunna vara något att kombinera med de ordinarie vaktpassen i hamnen? Det kunde kanske ingå i de ordinarie vaktpassen att sköta reception, uppbörder och information till gästerna. Ytterligare ett alternativ är att samarbeta med de näringsidkare som finns i närområdet. Att ha besökare boende nattetid medför ju även att våra områden blir än mera iakttagna och påpassade av flera ögon till hinder för den typ av marodörer vi fick in på Rosendala bryggor i somras.

I gästhamnspektivet kommer även sjömacken i en helt ny dager. Inte så att det kommer att medföra några svindlande bränslevolymer, men ska Huskvarna hamnområde kunna locka gästande båtar bör vi ha en vettig lösning på motorbränslefrågan. Det gäller att hitta en placering som inte kloggar igen och förstör logistiken vid Rosendala.

Den stora frågan är dock om vi vill ha en omfattande bränslehantering inom våra staket? En bättre placering som jag kan se fördelar med är vid kommunens isättningsramp. Där skulle man möjligen kunna bygga även för biltankning. Sammantaget kanske, och endast kanske, en mobil containermack med prisnivåer i paritet med Jet kan bära sig här, om den servar både JSS-medlemmar och annat båtfolk, samt tankar både bilar och båtar. Klubben får inget inflytande, men alla de risker och olägenheter som följer med en sjömack försvinner ju också från JSS bord.

Anders Bronsek

Reservdelar till din båtmotor!

Välkommen till våra butiker i Jönköping

10% på marina tillbehör
& reservdelar.
mot uppvisning av JSS medlemskort.

Vi har tillgång till över 50.000 artiklar



G:A Flygfältet
Bangårdsgatan 7
Tel: 036-166920

Ekhagen
Hästhovsvägen 6
Tel: 036-2991014

Mekonomen

Gäller endast hos Mekonomens butiker i Jönköping.



Nu är det slut med veden i Sjöbo!

Förra året fälldes det träd på tomten i Sjöbo. Dessa höggs upp till ved som man trodde skulle räcka flera år. Det intensiva eldandet i eldstäder och bastu denna säsong gjorde dock slut på denna ved innan säsongen var slut. Sjöbosektionen har därför beslutat om att i fortsättningen skall de som vill grilla eller bada bastu där ta med sig egen ved till Sjöbo.



Nordea Bank AB (publ)

Är du nöjd med din bank?

Funderar du på att byta bank så kontakta oss! Vi berättar gärna vad Nordea kan erbjuda just dig. Kanske är det betydligt mer än din nuvarande bank?

Gör det möjligt

Klostergatan 56, Jönköping
Kungsgatan 23, Huskvarna
Postgatan 2, Bankeryd
Östra Storgatan 3, Jönköping
0771-22 44 88
nordea.se

Nordea 

Tisdagar på kansliet

Lite grand om vårt kösystem

För första gången på många år har vi inte haft alla hamnplatser uthyrda på säsongsbasis. När årets kö var tillgodosedd i slutet på mars hade vi 29 lediga platser för andrahandsuthyrning.

Styrelsen beslutade då om ett nytt "grepp" att för första gången någonsin annonsera att vi hade lediga platser. Annonskostnader betalade sig gott och väl eftersom vi ganska omgående kunde hyra ut 10 platser, givetvis på andrahandsavtal för att inte gå före i vår kö. Det gav oss också tio nya huvudmedlemmar. Dessa tio och de som kom senare under säsongen placeras i vårt kösystem i kronologisk ordning. Som alla förstår är det viktigt att ingen kan gå före någon annan i kön och det gäller givetvis alla våra fyra köer, hamnplats, vinterplats ute, vinterplats i plåtskjul och trailerplats på gräsplan. Från i år kostar det 200:-/båt och år att stå i våra köer.

När man anmäler sig till någon av våra köer får man en position som man behåller tills man fått ett förstahandsavtal. Varje år får vi naturligtvis en del uppsägningar av förstahandsavtal och dessa går då till de som står först i kön och tas därefter bort från kölistan. På så vis förbättras varje medlems köposition år till år och rent statistiskt får man ligga på 2:a handsavtal 2-3 säsonger innan man har möjlighet att få ett förstahandsavtal. När någon avstår sitt förstahandsavtal ett visst år hyr vi ut den hamnplatsen på andrahands och vi skriver ett likadant avtal som förstahands men tidsbegränsat till aktuell säsong. När säsongen är över går platsen automatiskt tillbaka till förstahandsinnehavaren och andrahandsinnehavaren går med samma automatik tillbaka till sin plats i kön och så rullar det på tills man avancerat på listan till möjlighet att få ett förstahands. Ett 100% rättvist system och ingen kan gå före någon annan i kölistan. Givetvis tas hänsyn till hamnplatsstorlek och båtens storlek. I år fick ett 30-tal förstahandsavtal som därmed togs bort från kölistan och köpositionen förbättrades med trettio steg för övriga.

Kansliet är öppet varje tisdag hela säsongen mellan 17.00 och 19.00.

Välkommen om du har frågor eller funderingar som berör ditt medlemskap, hamnplatser, vinteruppställningsplatser, kölistor, vaktpass, medlemsarbete mm., liksom inköp av nyckelbricka, vimpel o dylikt.

Du är naturligtvis också lika välkommen, även om du inte har nåt ärende, på en fika. Föreningen bjuder på kaffe med "dopp" varje tisdag.

Vi är ganska många som träffas på tisdagarna i klubbstugan i Rosendala över en kopp kaffe och trevlig diskussion men nån klubbmedlem.

**Välkommen du också!
När kansliet inte är öppet kontaktar du mig via telefon 070-9374460 eller mail kansliet@jssklubb.se**

I år, när platserna till kön var fördelade och vi insåg att efterfrågan på hamnplatser för första gången på mycket länge var lägre än tillgången, beslutade styrelsen att de som avstod sina förstahandsplatser och som vi inte kunde hyra ut på säsongsbasis betalas av förstahandsinnehavaren och samtidigt erbjöds man uppsägning direkt. Några platser kom in på det sättet och gynnar ju de som står högt upp på kölistan till nästa år.

De tio som "nappade" på annonsen fick, som sagt, andrahandsavtal den här säsongen liksom nya medlemmar som kommit in senare och har också fått sin position i kölistan. Givetvis kan man inte få ett förstahandsavtal direkt eftersom vi har en kö som vi följer strikt, allt för att alla medlemmar ska känna en trygghet att ingen annan kan gå före. Man får gärna hoppa över hamnplats något år och man behåller

då sin plats i kön.

Principen är densamma för alla våra köer. De lediga vinterplatser vi hade på Rosendala inför kommande vintersäsong är uthyrda till de som stått i den kön, som också just nu är tillgodosedd. Vi har två lediga platser kvar.

Kölistan för hamnplats 2014

Står du i vår kölista måste du anmäla om du vill ha plats 2014 eller ej. **I början av januari kommer det att finnas en länk för anmälan på klubbens hemsida www.jssklubb.se.** På länken fyller du i alla uppgifter och när du skickar den går den direkt till mig.

3 alternativ kommer att finnas:

- Jag önskar hamnplats 2014
- Jag avstår 2014 men vill stå kvar i kön
- Jag avstår helt från kön

Senast 31 januari måste din anmälan om hamnplats vara klubbens tillbanda. Därefter fördelas de platser vi har till förfogande i turordning efter kölistan.

Båtbyte

Har du bytt båt och behöver större eller mindre hamnplats hjälper vi givetvis gärna till med det. Kontakta mig, ju tidigare desto lättare att planera. Det är också viktigt att du meddelar mig så att vi kan uppdatera våra register och skicka ett nytt avtal till dig, även om du inte byter hamnplats.

Planerar du att byta båt

Kontakta mig i god tid så vi tillsammans kan planera för en bra lösning när det gäller din hamnplats.

Hamnvakt 2014

Precis som i år och tidigare kan du *själv påverka när du vill göra dina två vaktpass* nästa år. Det kommer att finnas möjlighet på årsmötet att anteckna sig för sina vaktpass. Dessutom kommer teckningslistan att finnas på kansliet på tisdagarna under februari då du kan teckna dig för

båda dina vaktpass. Ca 40% utnyttjar den möjligheten, därefter kommer jag att fördela de två vakter som varje hamnplatsinnehavare ska göra. Har du inte antecknat dig för dina vaktpass blir du tilldelad två datum. Skulle du vilja ändra eller byta när du blivit tilldelad dina vaktpass måste du själv ombesörja detta genom byte med annan medlem. *Det är inte tillåtet att sätta in icke medlemmar som vakter.* Om du byter ett vaktpass med någon annan medlem måste båda som byter notera detta tydligt, både i kvittenslistan och loggboken som kommer att finnas i vaktstugan. Notera både vem du bytt med och de bytesdatum som blir aktuella. Detta gäller alltså båda medlemmarna som bytt vaktpass.

Vi går även nästa år *två personer per vaktpass.* *Det är sålunda inte tillåtet att dela upp ett vaktpass eller gå vakt åt varandra genom att ta ett datum vardera.* *Alltså alltid två vakter per vakttillfälle.* Detta är av säkerhetsskäl och omtanke om dig som person. Det är ju alltid lättare att vara två om det händer något.

Varje hamnplatsinnehavare genomför två vaktnätter under säsongen. Hamnsektionen majlar eller skickar innan säsongen ut vaktlistan till var och en som ska gå vakt. Efter hand under säsongen kan vaktlistan bli ändrad.

En uppdaterad vaktlista finns alltid tillgänglig i vaktstugan. Använd den när du ringer nästa natts vakter eller när du söker kontakt med en vaktkollega. Du kan också ringa mig på 070-9374460 eller majla om du undrar vem som ska gå vakt ett visst datum. Ev. utebliven vakthållning debiteras enligt årsmötesbeslut med 1500:- per uteblivet vaktpass.

Påminnelse om vaktpassen via majl:

Precis som i år skickar vi även nästa år ut ett mail med påminnelse tre dagar innan ditt vaktpass. Har du inte fått ett sådant har vi förmodligen en felaktig majladress. Glöm inte meddela ändringar till kansliet.

Hamnvakten 2013

De flesta av oss har skött sin vakthållning mycket bra. Några få har dock uteblivit från sina vaktpass. Glädjande nog ändå en förbättring jämfört med året innan. Målsättningen och idén med att vi vaktar våra båtar är ju naturligtvis att alla vaktpass genomförs. Vi vaktar ju våra båtar för och åt varandra.

Medlemsarbeten 2014

Precis som tidigare år kommer vi i Hamnsektionen att lägga ut förslag på medlemsarbeten på hemsidan. 15 november kommer fortsättningsvis att vara sista dag att utföra medlemsarbeten, men passa på att anmäla och göra ditt medlemsarbete långt innan dess. Under senare delen av hösten brukar de flesta medlemsarbeten vara bokade eller utförda.

Medlemsarbetena kommer att finnas på hemsidan från mitten av april och när du hittar något som passar dig bokar du det och jag tar bort det från hemsidan. På så vis håller vi informationen på hemsidan "levande" och nya medlemsarbeten tillkommer också efter hand. När du utfört ditt medlemsarbete skickar du ett mejl till kansliet om det.

Faktura via din mailbox

Fler och fler väljer att få klubbens fakturor via sin mail istället för brevlådan. Har

du inte det ännu anmäler du dig via den autoförfrågan som kommer i din mailbox 3-4 ggr/år. Du kan givetvis också meddela mig. Ju fler vi blir desto bättre för miljön..

Rödningens Dag i Huskvarnahamnen genomfördes 27 oktober

I samarbete med länsstyrelsen, kommunen och Jordbruksverket.

Inte så mycket rödingar, kanske berodde det på vädret. Ca 2500-3000 besökare under dagen i Huskvarnahamnen för att se storrödningens lek. Länsstyrelsens experter informerade om rödingen och två av JSS egna storfiskare ställde upp och visade sina båtar fullt utrustade för fiske och JSS sålde korv och bröd.

Nästa år är det 10-årsjubileum men lite extra...

Ny belysning i Huskvarnahamnen

Kommunen håller just nu på att sätta upp ny belysning från Rosendala till Strandvägen. Det beräknas vara klart till 31 december och helt utan kostnad för oss.

En riktigt God Jul och Ett Gott Nytt Båt-År 2014

önskar *Lars Tegvall*
Kansli & Administration
JÖNKÖPINGS SEGELSÄLLSKAP
Box 142
561 22 HUSKVARNA
0709374460
kansliet@jssklubb.se
www.jssklubb.se





En Tango i buenos Aires

RUNAWAY I SYD- AMERIKA

Oj, vad tiden går! Snart jul igen och dags för den "lilla" hälsningen till alla JSS-are!

Som vanligt tänker vi bjuda er på några utdrag ur vår resedagbok från det snart gångna året och vi hoppas att ni får en stunds trevlig läsning som avkoppling mellan julbestyren.

LIBERTAD O MUERTE!

Uruguays valspråk är dramatiskt och talande. Här har vi ett folk som har fått utstå mycket. Så sent som på 1980-talet styrdes landet av en grym och brutal militärdiktatur som torterade och mördade tusentals politiska fångar.

1985 blev Uruguay åter demokratiskt och styrs idag av en bred vänsterkoalition, där bl.a. den tidigare gerillarörelsen Tupamaros ingår. José Artigas, som ledde landets självständighetskrig under 1800-talets början, är landets nationalhjälte och inget samhälle är för litet för en plaza eller avenida "Artigas"...

Den uruguayanska biffen är världsberömd och en av landets viktigaste exportvaror.

Mate (té) är nationaldrycken i Uruguay (och Argentina). Överallt ser man män-

niskor bära omkring på en termos klämd i ena armhålan. I handen håller man muggen med Mate som man dricker med ett sugrör. Ser opraktiskt och en smula riskabelt ut men detta är en traditionell, rituell dryckesvana från förkolonial tid och är antagligen väl värd omaket. (Idag mötte jag en man, utan hjälm förstås, på motorcykel med muggen i handen, termosens i ena armhålan och en bebis i rosa spets i den andra. Det var han som körde). Är man intresserad av gamla bilar är Uruguay ett Eldorado. Här rullar original från 30-, 40- och 50-talen.

I Juan Lacaze är fackföreningsrörelsen stor och stark. Och här råder rena rama Sverigefebren. Förskolan heter "Olof Palme"!

På 70- och 80-talen flydde många från militärjuntans Uruguay och fick politisk asyl i Sverige. Juan Lacaze var särskilt utsatt pga fackets och vänsterns starka fäste här. Vi solar oss stolta i glansen av fornstora dar...

Det är här vi får vår första riktiga introduktion i Uruguayansk kultur:

- Det räcker med EN puss på kinden. Men den är obligatorisk. Även för kaptener.
- Beef is King. Till en lyckad parrilla behövs bara kött, bröd, whisky, vin och vänner.
- Barbaro! Funkar i Argentina också. När någonting är väldigt, väldigt bra.
- Adios! Man sätter sitt Buenos Dias i halsen när man möter någon på gatan som glatt hälsar med ett käckt "Adios"! Men det är helt i sin ordning. Sammanfattar goddag och adjö och trevligt att råkas.
- Tortas fritas! Bröd som kokas i olja. Gatumat som påminner om langos. Beroendeframkallande och ger en eftersmak av dåligt samvete och frityrolja.

Seglingen i Uruguay är en aning mer komplicerad än vad vi är vana vid. Längs Atlantkusten och i Rio de la Plata går det inte att ankra var som helst. Man är hänvisad till hamnar (=hamnavigter:) där man antingen får angöra boj eller brygga. På vissa ställen går det visserligen att ankra, men det kostar ibland också.

I varje hamn måste man anmäla sig till Prefecturan. Och Hidrografia. Pass, registreringspapper på båten, intyg från senaste hamn mm mm studeras, kopieras, stämpas och signeras. Dessutom måste man ange destination och ETA. (Vilket ju är lite svårt när man seglar eftersom man aldrig kan veta när man kommer fram.) Och när man seglar därifrån är det samma procedur fast tvärtom. Man måste alltid anropa alla hamnar som man passerar, även om man inte ska stanna där.

Om man inte kommer fram inom den tid man angett, kan Prefecturan börja "leta", dvs anropa på VHF och fråga var man är och varför. Och är man inte väldigt haj på spanska kan det bli mycket, mycket besvärligt:) Självklart måste man också uppsöka både Migraciones och Aduana när man kommer till och lämnar landet. Men det är samma procedur som gäller överallt annars utanför Europa.

RIO NEGRO

Mercedes är en charmig, lagom liten stad som man med smart navigering, vatten under kölen och lite tur når med båt via Rio Negro. Kruxet är att floden bara är seglingsbar under högvatten, vilket vi alltså hade när vi tog oss dit. Sedan dess har vattnet sjunkit och vi är fast. Ingen kan säga när det blir högvatten nästa gång. (Vi har kompisar som blev kvar i Mercedes i åtta månader...) Tur att det är så trivsamt. Uruguay har ju som ni redan vet världens trevligaste människor och Mercedes är inget undantag. Allt och alla går i slow-motion; trafiken, hästarna och hundarna som går lösa omkring på gatorna och vi. Den 40-gradiga värmen tillåter inga större utsvävningar. Vattnet i Rio Negro är... tja, åtminstone blött. Det fräser om kroppen när man sänker ner den i vattnet. Jo.

På kvällarna vid tiotiden vaknar folk och få till liv och strandpromenaden, parkerna och autostradan fylls av sällskap i alla åldrar. Alla dricker Mate. Själva raggarrundan är en fyrfilig motorväg med halv-rondeller här och var. Vi sitter och tittar fascinerat på ekipagen. Fyra rökande, matedrickande personer på en moppe är tydligen max. Bilar och en och annan cykel



samsas också på vägbanan och man åker i bredd så man kan prata med varandra.

Efter en månad i Mercedes steg vattnet i Rio Negro äntligen. Vi lyckades slita oss från den idylliska sömngångaraktiga tillvaron i sällskap av matedrickande fiskare och hålla oss flytande hela sträckan ut till Rio de la Plata och Buenos Aires.

Tyvärr missade vi avslutningen på karnevalen. Karnevalståget blev ständigt uppskjutet pga dåligt väder (enl. arrangören) och för lite kläder (vår slutsats efter att ha bevittnat motsvarande parad under invigningen). På flickorna alltså. Lite glitter på magen, stringtrosor och bh är allt som krävs för att få vara med och skaka rumpa i paraden. Sexigt. Men på femåringar?!?! Terrible...

Männen håller sig varma under flera lager

fantasifulla dräkter och man skulle önska en lite mer rättvis fördelning av kläddresserna.

RIO DE LA PLATA

Vattnet här är grunt, lattebrunt och sött. Flodvatten alltså. Men helt ok att bada i. Däremot kan det vara lite svårseglat. Här gäller inga tidvattentabeller - vindriktning och -styrka påverkar vattennivån. Vi behöver 1,80 m men eftersom adrenalinnivån stiger i samma takt som djupet minskar och vi gillar utmaningar, känner vi oss fram.

När vi checkat ut från Uruguay seglar vi in i Paraná-deltat norr om Buenos Aires. Deltat är... Barbaro!! De smala floderna och kanalerna är vackert inramade med träd som växer ända ner till vattnet. Öar



med näckrosor flyter stilla med strömmen, en massa olika fågelarter sjunger, kvittrar och skrävar (papegojorna låter inget vidare), syrsor spelar tango för dansande fiskar och när solen gått ner kommer... los mosquitos!! Vi flyr in i båten och täcker alla öppningar med myggnät. Efter en stunds lustfyllt myggmördande fördriver vi kvällen med film och popcorn:) Ju närmare Buenos Aires vi kommer, desto mer kantas floderna av bebyggelse av varierande storlek och standard. Alla "hus" byggs på pålar för att klara översvämningar och erosion. På bryggorna sitter enkla handmålade skyltar med fantastiska namn; "Rey de Reyes", "Salud y Justicia", "Fue en Abril", "La alegría", "Isla Libertad", "Puerto Soñado"...

Det är så roligt att läsa, "Paso a Paso" t ex består av tre väggar och ett tak av korrugerad plåt. På bryggan framför "El Infierno" sitter en man och fiskar och vaktar leende sina badande ungar. Ser ut som rena rama himmelriket.

Rostiga skeppsvrak vid strandkanterna glöder i solen som strålar oförtrutet från en klarblå himmel. Det blir varmare och varmare och om några dagar är det mid-sommar... (dvs midvinter hos er):)

BUENOS AIRES

Vi har tur! I Juan Lacaze lärde vi känna Javier! Han är arkitekt och sitter i styrelsen för Club Nautico San Isidro i Buenos Aires. Han bjöd in oss till "sin" yacht club



som inte är öppen för allmänheten utan bara för särskilt inbjudna gäster. Vi fick "cortesia" (=gratis hamnplats) en månad och eftersom det här är en av de finaste marinorna i BA var vi inte sena att tacka ja till erbjudandet. CNSI har 14 000 välbärgade medlemmar, de flesta boende i "fancy" San Isidro där gatorna bevakas dygnet runt av Securitas.

Vi får utnyttja klubbens alla faciliteter. Det finns tre pooler varav en är barnförbjuden. Tacksamt äntrar vi den ljuvliga, rena, tysta, glittrande 50-metersbassängen med en känsla av obeskrivlig lyx...

Runaway's grannar går inte av för hackor. Jag har aldrig sett så många vackra, dyra och extremt välskötta båtar på en gång. Här ligger rariteter. Klassiska träbåtar, gamla och nya. De flesta är dock mumifierade i väl tilltagna kapell, men på veckosluten kommer dess marineros, lättar på förlåten och ibland får vi se en och annan

vädra seglen och ta en liten tur utanför hamnen.

Buenos Aires är nog den mest "europiska" av Sydamerikas städer. Någon har kallat Buenos Aires "Sydamerikas Barcelona" och det ligger kanske något i det. Hur som helst, här är skitigt och prydligt på samma gång. Atmosfären är avslappnad och skön och vi flanerar omkring i San Telmo, shopper i Palermo och njuter av La Bocas färgglada hus och slitna kvarter bortom den turistiska fasaden. Hunger stillas billigast och bäst med Empanadas. I Puerto Madero (hamnen) samsas vi med taxichaffisarna om stans godaste Bondiola, kött grillat över öppen eld, med bröd och sallad.

Nä, Buenos Aires är ingen stor stad. Den är gigantisk! Ca 13 miljoner människor lever här. Det tar tid att greppa, att förstå att det kan ta flera timmar att åka buss mellan de olika stadsdelarna. I samma takt som Pampas befolkning blir mindre och fattigare och infrastrukturen på landsbygden faller samman, växer Buenos Aires. Men inte jobben och bostäderna.

Vår sista vecka här lyckades vi få tillträde till en av de två mest centrala hamnarna downtown, Yacht Club Argentino, gräddhyllan. Eftersom de är så himla trevliga här, fick vi ligga gratis (cortesia) här också. Puerto Madero heter hamnområdet som är hur stort som helst, miljön är historisk och futuristisk i en läcker blandning. Projektet att skapa en ny hamnmiljö och attraktiv stadsdel inleddes på 90-talet och pågår fortfarande. De gamla hamnmagasinen i tegel längs med dockorna är restaurerade och härbärgerar nuförtiden exklusiva restauranger...

Skyskrapor, fula och vackra, brutalistiska och eleganta sticker upp som missiler mellan husen. Gångbron Puente de los Mujeres sträcker sig graciöst över vattnet. På kvällarna flanerar vi hänfödda fram och tillbaka på ramblan i Puerto Madero och på dagarna frossar vi i Bondiola, promenader, muséer, skepp, saluhallar och antikmarknader. Vi kutar och kryssar fram som gaseller mellan bildårar och hundbajs och lyckas med bedriften att klara både livhanken och skorna. Trafiken är faktiskt



grym. Övergångsställen och gröna gubbar är ingen garanti - rött ljus får en äkta latino att se rött helt enkelt, och utlöser en gasenibottenreflex. En annan sak som får blodet att svalla är Malvinas (Falklandsöarna). Här gäller det att inte trampa snett i vokabulären när den tandlöse Bondiljären som strax skall servera den härligaste, saftigaste biff vi skådat, frågar oss konspiratoriskt om vår åsikt i frågan samtidigt som han vispar hotfullt med slaktkniven i luften framför våra näsor så fett, svett och saliv skvätter över disken och blandas med sallader och salsor på bordet nedanför. Vi håller för säkerhets skull med honom om att ögruppen självklart bör tillhöra Argentina och försäkrar unisont; "No, no! Estamos de SUECIA!! No Inglaterra!! No ingleses, suecos!!"

TILLBAKA TILL BRASILIEN

Medan snön ännu ligger djup i mörkaste Småland börjar vi ana en liten antydning till höstluft. Nätterna blir kyligare och Uruguay ställer om klockorna till vintertid. Dags att dra innan Helly Hansen-sockorna åker fram.

Vi ser solen gå upp över Buenos Aires när vi vänder aktern till och styr ut ur Rio de la Plata, mot Brasilien!!

Vi gör ett besök i Juan Lacaze igen för att säga adjö till våra vänner där och ger oss iväg en tidig morgon. Vinden har inte riktigt vaknat än och det tar halva dagen innan skorstenarna från textilfabriken försvinner ur sikte. Vi gör en knop.

Men snart tar det sig. Vinden ökar och natten blir lång för Stefan som väcker mig först kl sju. Det kryllar av båtar, särskilt utanför Montevideo, och han har haft fullt sjå med att trimma segel och navigera. Han får sova en och en halv timme innan han väcks av en hungrig besättning. Tanken är att han ska få sova igen efter frukost. Men nu börjar det bli lite besvärligare och el capitán på skutan får skjuta upp sin välbehövliga vila. Med två rev i storseglet och en sydvästlig kuling i häcken surfar Runaway fram i sju, åtta knop. Vågorna som anfäller rakt akterifrån är höga som hus och vi måste handstyra eftersom det är lite för mycket för vindrodret. Det suger i magen



när vi lyfts upp av en våg och sedan åker kana nerför. Jag tänker på Liseberg och Flumeride och är tacksam för pillret jag tog i går kväll. Men det känns bra. Med den här vinden kommer vi att vara i Brasilien i ett nafs!! På kvällen när vi ska susa förbi La Paloma och gör det obligatoriska anropet på VHF-en att vi tänker passera, passar Stefan på att be om väderprognos för morgondagen och det skulle han inte ha gjort. De varnar för mycket hård vind, styrka 10! (Full storm!) Så vi avbryter. Styr in mot La Paloma i stället. Bra och skyddad hamn när det blåser.

Av stormen blev det inte mycket mer än kulingen vi hade igår och vi har gått miste om perfekt Brasilienfararväder. Nu är det bara att vänta på nästa skjuts och gilla läget.

Inte så svårt eftersom La Paloma är en pärla! I hamnen simmar sjölejon mellan båtarna och fångar fisk och fiskrens som los pescadores slänger i. Solen skiner, havet är blått och vi vandrar på en av de oändligaste stränderna vi sett och gör egendomliga fynd...

100 000 sjömil!

Efter ett par veckor börjar det blåsa igen, vi kastar loss och seglar mot Bahia Ilha Grande i Brasilien och en fantastisk milstolpe; Den 15/4 kl 15:55 GMT, S30°30' W49°18', för vi in den fantastiska distansen 100 000 sjömil i loggboken... och skepparn konstaterar blygsamt att han nu änt-

ligen kan använda epitetet långfärdsbåt utan att skämmas.

I Brasilien övervintrar vi för andra året i följd. (Vinter här = sommar där... ni är!)

FRANSKA GUYANA

MERDE!!!

Jag håller som bäst på att vinscha upp jollen för natten när Jean-Claude's uttrycksfulla franska överröstar fågelsången som återigen hörs efter det översvallande oväder vi nyss blivit bjudna på - ett förskräckligt åskväder med kraftiga vindbyar, blixtar och ett magnifikt skyfall som nästan dränkte både mig och jollen, som jag måste ösa mitt i alltihop.

Jean-Claude's akterankare har släppt och båten ligger nu med fören åt motsatt håll och med aktern oroväckande nära Runaway...

- Merde?? ropar jag tillbaka och gör en undrande gest.

Han pekar och förklarar. Något har tydligen trasslat sig och han kan inte få upp ankaret. Tror jag.

- Ah oui... Merde!! svarar jag medkännande.

Den börjar ta sig, franskan. Jag har kommit på att det mesta och det bästa här i världen egentligen är franskt, så bara man får till uttalet så funkar det med vilket språk som helst som utgångspunkt.

Nästa dag jollar jag över till Jean-Claude för att fråga hur det går och om han behöver hjälp med ankaret och båten.



mycket växtlighet på ön. Ruiner av fängelsebyggnaderna tittar fram genom den täta djungeln som nu verkar sluka allt. Ett litet museum berättar om livet på ön, där bl.a. den franske officeren Dreyfus, oskyldigt dömd för spionage, och straff-fången Papillon satt. Många dog där. Även fångvaktarna. Försökte man fly blev man hajmat eller drunknade i de starka ström-marna. Öarna är verkligen otillgängliga. Men vackra!! Och djurlivet är fantastiskt! Här finns bl a apor, tropiska fåglar och ett gulligt litet djur som ser ut som en korsning mellan ekorre och gris (Agouti). De är ganska orädda och enligt ryktet väldigt goda. Men vi avstår gärna denna delika-tess och lever på kokosnötter i stället. Och Eksjö's Tarzan bjuder på nyskördad palm-hjärta som jag äter för första gången!

När värmen blev outhärdlig jollade vi i land på ön med våra hängmattor och hängde oss i några kokospalmer på en förtjusande liten strand vid kyrkogården, utom räckhåll för råttorna som kilade fram och tillbaka i sanden bland kokos-nötterna. Jag bestämde mig för att gilla läget och acceptera dem eftersom de var exotiska. (Allt som befinner sig utanför Europa är exotiskt för mig:)

Här finns ett rymdcentrum också, som ni säkert vet, och jag spanar outröttligt åt det hållet, beredd med kameran. Man kan faktiskt få se uppskjutningen av ett rymd-skepp med lite tur.

Vi har inga sjökort över floden, men har lagt in way points och vägen in är markerad med bojar. Det är lite knepigt för tidvattenströmmen är väldigt stark så det gäller att förflytta sig när vattnet stiger, ifall man råkar gå på grund, vilket egentligen bara kan hända om det är jag som styr och glömmet bort att fixera bojar med blicken och tittar efter rymdfarkoster i stället.

När den förlupne kaptenen återvänt till skutan fortsätter vi till Karibien. Skulle tro att vi ligger och snorklar i Tobago när ni läser detta.

önskar *Bia* (som skriver) och *Stefan*
s/y Runaway

- Ah... Brigitte, Bonjour!

- Merde?? frågar jag och pekar. Han skrat-tar och gestikulerar. Allt verkar ordna sig. En William med motorbåt ("brmm brmm") ska hjälpa honom lite senare. Nu ska han tydligen äta.

- Très bien!! Bon appétit. Bœuf Bourguignon? Crème Caramel?

Nej, det verkar inte så. Nåja. Vi ensamseg-lare måste hålla ihop och hjälpa varandra. Ja, ni läste rätt. Jag har blivit ställföreträdande kapten på Runaway på obestämd tid. Stefan har rest till Kourou för att bistå vänner som behöver hjälp och jag är alltså kvar här på båten i St Laurent under tiden. Det är lite... ensamt. Men jag tycker själv att ansvaret som vilar tungt på mina axlar, klär mig rätt bra faktiskt.

Det är vansinnigt varmt och fuktigt här och nästan varje eftermiddag drar ett åskväder in över floden. Jag fick rådet att lägga viktig elektronisk utrustning i en gryta med lock. Tyvärr fick inte iPadden plats i tryckkokaren, men min iPhone är i alla fall i tryggt förvar!

Det går verkligen ingen nöd på mig. St Laurent-borna är glada, hjälpsamma och har gott om fritid;) Här finns wifi och en fantastisk marknad där jag förlustar mig med papaya, ananas och andra läckerheter som jag inte vet namnen på. I sittbrunnen på Daemon, som också stannat till här på väg till Karibien, serveras fantastiska middagar och drinkar på kvällarna. Bruce och Jill från Nya Zeeland är riktiga finsmakare och mina misstankar att Jill varit kock i ett tidigare liv, bekräftas.

Det är en livlig trafik här på floden Ma-roni. Båtarna som används är s.k. piroger, långa, smala handsnickrade kanoter som målas i granna färger. På andra sidan flo-den ligger Surinam och mellan städerna Albina och St Laurent pågår ett intensivt utbyte av varor och människor.

De som bor här är antingen kreoler, (av afrikanskt/franskt ursprung) indianer eller invandrare från t ex Kina, Haiti, Surinam och Brasilien. Några frusna frans-män har också slagit ner sina bopålar här. Arbetslösheten ligger på mellan 20 och 30% och nativiteten är god:) Det kryllar av barn! Ajeanna berättar att tonårsföräl-drar är väldigt vanliga här. Man skaffar helt enkelt barn för att försörja sig på det skyhöga barnbidraget! (Och så mycket annat verkar inte finnas att göra..?) Själv var hon 18 när hon fick sitt första, men hon känner många mammor i 14-årsaldern! Landet och människorna verkar väldigt välmående - förmodligen tack vare gene-rösa franska bidrag!!

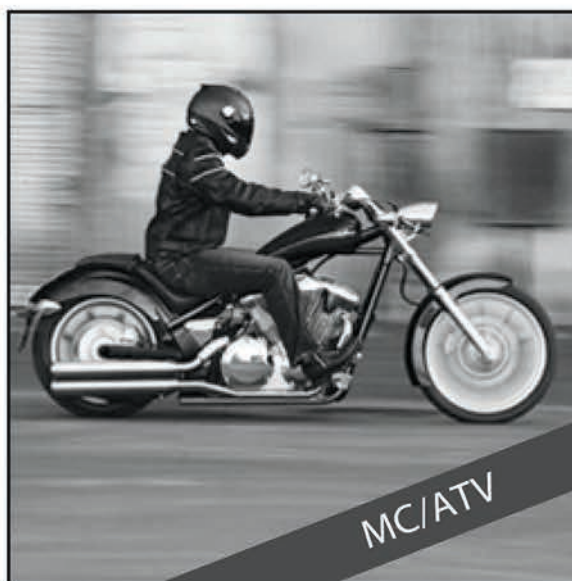
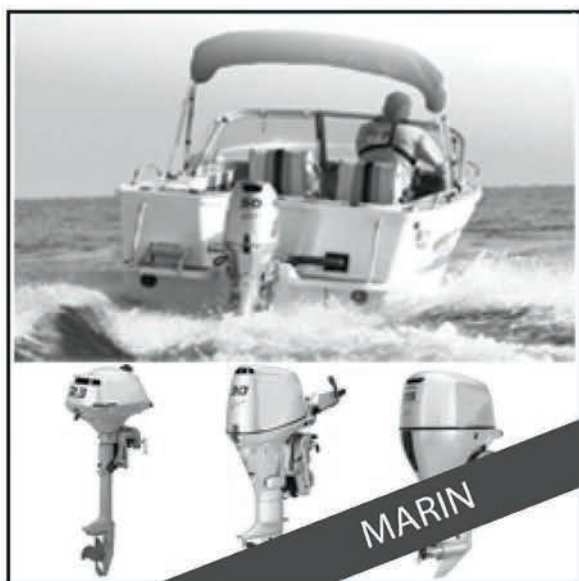
Vi befinner oss alltså nu i Franska Guyana, den enda kvarvarande europeiska kolonin i Sydamerika. För europeer är landet kanske mest känt för dess trista historia som straffkoloni. På 1880-talet började man skeppa över fångar hit, både till fastlandet och till den ökända "Île du Diable". Vilket fruktansvärt öde som mötte de, i flera fall oskyldigt dömda fångarna! Vi ankrade vid Îles du Salut, som den lilla ögruppen heter, några dagar på vägen hit. Idag är öarna helt översållade av ko-kospalmer, men på den tiden fanns inte

KS MARIN & MOTOR

JÖNKÖPING

036-36 65 68 www.ksmarinmotor.se
marin • mc/atv • skog/trädgård • elverk/elbilar

NU ÖPPNAR VI DEN KOMPLETTA SERVICEVERKSTADEN FÖR



ÖPPETTIDER
mån-ons 07.00 - 18.00
torsdag 07.00 - 19.00
fredag 07.00 - 16.00

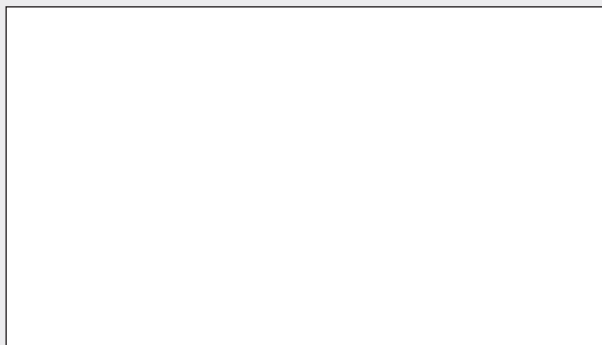
KS Marin & Motor
Sjöhulsvägen 13
562 41 Taberg

Telenr: 036-36 65 68
Björn: 0721- 57 47 90
Arne: 0732-01 49 48

B Förenings-
brev



JSS - Jönköpings Segelsällskap
Box 142 - 561 22 Huskvarna



En liten sammanfattning av sommaren 2013 från segelsektionen

Det känns väldigt tillfredställande att sitta här i Novemberrusket och tänka tillbaka på den strålande sommar vi haft i år.

Vi som är seglare har kunnat njuta av segling både på våra fina kappseglingar och i många andra sammanhang.

Vi har haft trevligt och god uppslutning på våra kappseglingar i år, även onsdagsseglingarna har lockat många deltagare. Det är kul att se flera "låglysbatrar" igen. Tyvärr är det svårt för dessa att hinna två varv innan vinden mojar, så till nästa säsong planerar vi att dela upp onsdagsseglingarna i två klasser, "låglysbatarna" seglar då bara ett varv och tävlar i en egen klass, vi tror det kan bli lite roligare då, att komma i mål. Vår ambition är också att ha en tidtagare vid varje tillfälle så att vi kan få fram ett resultat samma kväll som sedan senast dagen efter ska finnas på hemsidan. Vi kommer att ha en ny dator till vår hjälp vilket underlättar hanteringen och resultatberäkningen.

Vi efterlyser medlemmar som kan tänka sig att göra sitt medlemsarbete som tidtagare vid våra onsdagsseglingar. (2 tillfällen = 1 medl. Arb.)

I övrigt tänker vi köra ungefär samma upplägg som i år.

Vi ser fram emot en härlig säsong 2014 och hoppas på lika bra väder som i år. Vi välkomnar erfarna som nya seglare på våra seglingar, vi behöver ju inte bara ses på kappseglingarna, kanske går det att anordna någon eskader eller liknande vid något tillfälle... men tills dess får vi njuta av vintern några månader.

Segelsektionen



Har du flyttat?

Glöm inte skicka ett flyttkort till:
Jönköpings Segelsällskap, Box 142, 561 22 Huskvarna