

Klubbnytt

Nummer 140 · April 2015



Sidorna 4-7

**Julfirande
på södra
halvklotet**

Sidorna 8-11

**Rosendala -
JSS i vinteride**

Sidorna 14-15

**Panama
mer än bara
en kanal**

Sidorna 22-23

**Många
återutsatta
rödingar dör**



**Det firar vi med regatta
och stor födelsedagsfest på Spira!**

Lördagen den 22 augusti kl 18 är vi välkomna till bords på Spira för en tre rätters middag under ledning av stadens mästarkock *Tommy Myllymäki*. Här bjuds det bästa av matkultur och även underhållning och dans till sena timmen. Klädseln är festlig och vi är på bästa båt- och festhumör.



Boka
årets
Seglarfest!

**LÖRDAG
22
AUGUSTI**

Du har väl
fått ditt
inbjudningspaket?



Innehåll

3 Ledaren



4-7 Jul med Ingrid och Joacim Bertels

8-11 Rosendala - JSS i vinteride

12 Dieselläcket på Rosendala

13 Vårt kösystem

14-15 Panama mer än bara en kanal



17 Gun: "Jag saknar damklubben"

18-19 Vilar det en förbannelse över passagerarsjöfarten i Vättern?

19 Munksjöslipen

20 Våra försäkringar i JSS



22-23 Många återutsatta rödingar dör



Missa inte lördagen den 30 maj i Jönköpings hamn!

JSS öppnar dörrarna till klubbhuset och välkomnar alla medlemmar samt allmänheten för att visa upp vår förening.

SSRS Visingsö kommer och visar upp sig, marknadseglingen går av stapeln, fika och korv med bröd finns till försäljning.

Vi vill också fylla upp hamnen med våra båtar och samtidigt visa upp våra båtar för intresserade.

Fler aktiviteter kan tillkomma.

Välkomna!

Klubbnytt

Nummer 140 - April 2015

April 2015 - Nr 140

Utgiven av:

Jönköpings Segelsällskap
Box 142
561 22 HUSKVARNA

Upplaga: 630 exemplar



Sektionsledare, sammankallande:
Anders Bronsek

Redaktionen:

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

Layout:

Steen Aaröe

Tryck:

Arktryckaren

Distribution:

Bo Bjenning

Korrektur:

Korrekturhåxan

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 sektionledare för artiklar som inkommit i god tid och som gjort denna tidning möjlig att producera.

Ordföranden har ordet – april 2015

Jönköpings Segelsällskap 1890–2015

**Jönköpings Segelsällskap har i år funnits
och varit verksamt i 125 år**



Ordförande Hans Mörk

Det är med en känsla av stolthet som vi kan skriva att vi tillhör en förening som har en så lång historia. Under dessa år har vårt samhälle genomgått en fantastisk utveckling från en tid när begreppet nöjesbåt var reserverat för en liten begränsad del av befolkningen vilka ägde förmögenheter eller hade framstående ställningar i samhället till ett välfärdssamhälle där båtlivet är tillgängligt för flertalet medborgare.

De första båtarna som förde JSS flagg var vackra seglande jakter som användes främst till kappseglingar. Begreppet nöjesbåt för familjen var helt okänt utan det var mannen som seglade med en besättning som ofta var anställd för ändamålet.

Jubileumsboken från 1990 finns att hämta på vår hemsida jssklubb.se och i detta och kommande nummer av KlubbNytt berättar vi om de senaste 25 åren.



Föreningens historia rymmer många milstolpar. När klubben köpte fiskartorpet i Sjöbo 1915, Munksjöslipens tillkomst 1920, när Sjöbo hamn invigdes 1926, när första klubbhuset i Jönköpings hamn byggdes på 1930-talet, stängningen av kanalen mellan Vättern och Munksjön vilket ledde till flytten till Rosendala. Huskvarnahamnen som byggdes av Vägverket i samband med motorvägsbygget, sköttes först av kommunen men ansvaret togs över av JSS i mitten av 90-talet.

Genom åren har det varit en livlig seglingsverksamhet, med seglarskolor och kappseglingar men successivt har antalet motorbåtsägare ökat och i dag utgör de en majoritet av båtägarna i JSS.

Föreningens medlemsstruktur avspeglar också förändringarna i samhället. Från att ha varit en sysselsättning för män och pojkar är båtlivet idag en angelägenhet för familjen. Även om vårarbetet med båten oftast utförs av män och som en del skämtsamt kallar för tillflyktsort undan vardagssysslorna i hemmet, så är utflykterna med båten något för familjen.

I dag är båtinnehavet mer och mer anpassat för den moderna människan som inte bara har båtlivet som intresse utan delar det med fler andra intressen.

En förening med en så lång historia bär med sig ett kulturarv som den skall föra vidare till de medlemmar den har i dag och de som vi kommer att ha i morgon. Våra erfarna båtägare blir en kunskapsbank för nyutvecklade medlemmar. Traditionen med

seglarskolor för ungdomar ger en god kunskap i hantering av båtar som kommer till användning även om personen i framtiden inte blir seglare utan väljer en motorbåt till sitt båtliv.

Jönköping är en sjöstad och till en sjöstad hör ett båtliv. JSS har funnits som ett smycke till Jönköpings hamn och utan båtar blir stadsbilden fattigare. Vi har ett ansvar att påverka politiker och tjänstemän på ett sätt som gjorts genom föreningens historia så att denna tillgång fortsätter. Det är vi, Jönköpings Segelsällskap, som vet vad som behövs för att båtlivet skall fortsätta kunna vara en attraktiv fritidssysselsättning.

På samma sätt som omvärlden förändras kring oss måste också JSS vara med i förändringarna.

Vi har moderniserat vår fina uthamn och klubbstuga i Sjöbo så att den nu rymmer en modern sanitetsanläggning. Vår anläggning i Rosendala måste moderniseras och anpassas till det förändrade båtbeståndet och hur medlemmarna använder anläggningen.

Även föreningens organisationsstruktur påverkas av hur mycket tid medlemmarna lägger ner i föreningen. Det som för några decennier sedan var otänkbara (att ha anställd personal) är i dag en realitet och mer och mer av underhållsarbete på våra anläggningar köps i dag in i stället för som tidigare då det utfördes av medlemmar.

Jönköpings Segelsällskap är en förening med en lång historia i ryggen och en klar framtidsinriktning mot nästa 25 år.

Hans Mörk, ordförande

Jul med Ingrid och Joacim Bertels

Vi bestämde oss Julen -13 att på nått sätt fixa så julen -14 blir annorlunda. Så, efter lite funderande bestämde vi oss att kontakta Agneta och Hans Palmberg på båten Laya. De var ju då i Karibien och hos dem skulle vi garanterat få det annorlunda. Sagt och gjort, vi tillsammans med Palmbergs bestämde att vi skulle hälsa på dem i Panama under Julen -14.



Vi var riktigt trötta efter resan. Panama City är 6 timmar efter oss och klockan i Sverige började väl närma sig 5 eller så.

20 december

BUNKRING

med MASSOR av mat på Mellanamerikas största köpcenter Albrook Mall. Det var en rolig dag med många nya intryck. Vi som tyckte A6 är stort! Vi strosade runt och tittade i en massa affärer, fikade och insöp atmosfären. Sedan åkte vi till en matbutik i närheten och där delade vi upp oss. Sedan startade racet mellan hyllraderna. Inte så lätt att veta vad det är i de olika förpackningarna. Men vi fyllde våra kundvagnar till brädden. Den stackars kassörskan fick lite att bita i, likaså killen som hjälpte till med packningen. När vi var klara med shoppingen tog vi en taxi tillbaka till marinan. Jösses vad käk, knappt att det fick plats – skulle vi äta så mycket? När det blev gupp i vägen så skrapade underredet i med ett brak. Vi jollade ut allt till båten och packade in. Vi var ju lite trötta då tidsinställningen hade satt sina spår. Så det fick bli en liten siesta. På kvällen tog vi jollen in till strandpromenaden, satt på en mysig uteservering och drack en kall Balboa (en inhemsk öl – men utan betoning på hemsk). Köpte varsin Panamahatt - för det måste man ju ha i Panama!

Nu smälte vi in. Ingen kunde tro att vi var turister.

21 december

SEGLING

Fantastisk segling under sex timmar ut till en ö som heter Isla Contadora. Det ligger i en ögruppen Las Perlas. Under seglingen så tyckte vi - ja framförallt Hasse - han hade liksom koll på maten, att vi skulle fiska för att utöka matförrådet. Det fanns fina fiskegrejer på båten, ett agn som liknade en bläckfisk och en fiskelina som

Vi åkte till Stockholm den 18/12 för att ligga på hotell på Arlanda, bara för att det skulle vara lite bekvämare den dag vi skulle resa. Planet lyfte den 19/12 kl 09.00 så, att slippa gå upp kl 02.00 i Jönköping kändes klokt. Det var en resa på 8,5 timmar till New York. Där gick vi igen alla typer av kontroller... tja - nästan.

Vi letade oss vidare till nästa flyg som skulle bära oss till Panama City. Den resan tog oss nästan 6 timmar. För att vara riktigt ärlig så började tålamodet tryta - vi längtade efter att komma fram.

Men så till slut landade vi på Panama City flygplats, Tucomen. Vi har väl inte flugit så väldigt många gånger men det har väl blivit ett knippe resor i livet. Denna gång så blev landningen en smula annorlunda. Ja jösses vilka bromsar - man fullkomligt flög fram i sättet, tur att vi var bältade. Vi taxade in till terminalen och var äntligen framme.

19 december

FRAMME

O vad varmt det är, vi kom ju från minusgrader. Vi letade rätt på en taxi som skulle ta oss till Marinan i Playita de Amador. –Vet du var det är? Jaja sa chaffisen och tittade på oss, precis som att "är det jag eller ni som kör taxi" Taxichauffören körde oss till fel marina. "han tog betalt och pekade med hela handen "marina" Ja det var ju kl 22.00 ca så mörkt var det och nån Hasse och Agneta syntes inte till. Taxi killen hade släppt av oss vid Balboa Yachtclub. Stackars Hasse och Agneta jobbade på för att först förstå var vi var. Vi hade ju inte en aning. Vi fick tag på en ny taxi den här gången blev det perfekt. Bulls Eye. Rätt var det var så stod Hasse på vägen och tittade in i varenda taxi. Vi var framme. Blev välkomnade av Hasse och Agneta med goa leenden, kramar samt goda tonfiskwraps och svaltt rosévin.



klarade ca 200 kg. Anordningen utrustades även med en nappindikator i form av en klädnyppa.

PANG... Klädnyppan for iväg och landade på däck som tusen plastflingor. Agneta och Hasse hade ju fiskat på detta sättet många gånger tidigare, så dom visste precis vad som nu skulle göras. Agneta var närmast fiskegrejerna, hon kastade sig vigt upp på däck och tog tag i linan, jösses vad hon tog i, hon stod och kämpade och var krum i ryggen som en stenbrottsarbetare. Men så blev allt lugnt, den släppte. Vilken tur, vad skulle vi göra med den monsterfisken? Den måste ju ha varit hur stor som helst. Kroken hade gått av på mitten. Men det var väldigt spännande en stund.

Vi kom fram till Isla

Contadora, turkosblått hav ca 28 grader i vattnet och 36 i luften.

Fantastiskt vackert.

– Första badet HELT UNDERBART!!!

22 december

Vi sover inte så länge här, det är ganska varmt på nätterna och då ljuset kommer på morgonen så kliver vi upp.

Det var en fantastisk morgon klarblå himmel som smälter ihop med det blåa havet. Vi såg örnnrockor som hoppade på morgonen, de "flyger" upp ur vattnet och flaxar med sina vingar. Det hela slutar med ett riktigt magplask. Deras flygförmåga är sisådär. Men det var fantastiskt att få uppleva det.

Ingrid passade på att ta ett morgondopp och till sällskap hade hon fyra pelikaner som kollade in hennes simförmåga.

Senare den dagen så provade vi simfenor som vi fick låna av Agneta och Hasse, efter det så blev det första snorklingsturen. Trodde först det var ett akvarium, helt otroligt fint, koraller och en massa olika fiskar i stora stim. En viss skillnad mot

våra vatten. Vi var uppe och promenerade på den ö som vi låg ankrade vid, Contadora. Där fanns det både otroliga lyxhus och fattiga trasiga ruckel. Kontrasterna mellan rik och fattig var påtaglig.

På kvällen fick vi besök av en riktigt stor ensam delfin som var på jakt efter fisk.



Solen går ner vid 18-tiden och då är det bara vi och stjärnhimlen – magiskt, känner stor ödmjukhet inför allt det vackra. På kvällen så tog Hasse fram en ficklampa som var otroligt stark. När vi lyser i vattnet med den samlas det fullt med fisk i de mest fantastiska färger och storlekar.

23 december

Idag seglar vi vidare till Isla Lamina, en ljuvlig liten ö. Fiskereven åkte i igen, men idag fick vi bara en plastpåse!? Mer snorkling och på kvällen skön avslappning i hängmattan på akterdäck.

24 december

JULAFTON

Vi hade fått med oss en julklapp från Agnetas och Hasses barn och hennes pappa. Själva så hade vi tagit med en uppläsbar julgran. Så efter denna julfrukost seglade vi vidare till Isla Ester Santo där vi kastade ankar för att julpynta i båten, det blev så fint. Vi fick till en riktigt god jul-lunch med rökt lax, ägghalvor och den obligatoriska sillen med iskall nubbe njöt vi också av.

Och ja – snapsvisorna klingade - såklart! Det är inte varje julafton vi badar i 29-gradigt vatten efter jullunchen! Vi seglade vidare mellan fantastiskt gröna regnskogsöar och släppte ner ankaret på nytt vid Isla Canyas. Tog jollen och åkte sakta längs stränder med palmer och blommande träd. Örnnrockor hoppade och plaskade i vattnet. Rom och cola i solnedgången, grillning, luften full av ljudet från tusentals cikador, stjärnklart med blixtar på avstånd som lös upp hela himlavalvet, mareld med massor av fiskar längs hela båten – en helt fantastisk och överklig julafton!

25 december

Lunchankrar vid den största ön i Las Perlas, Isla del Ray och en by som heter Esmeralda.

Blir mottagna av en man i kanot som undrade om vi vill köpa bananer eller papaya. Vi tackade vänligt nej - då undrade han om han kunde ta våra sopor istället. Det fick han + några dollar för det. Svårt för oss från Sverige att "ta in" denna fattigdom. Vi tog jollen i land för att se om vi kunde få tag på lite matolja. Så fort vi kom iland dök det upp två pojkar som gärna bevakade vår båt. Mannen i kanoten dök upp igen och han blev vår guide i byn. Här firas juldagen med högljutt dunka dunka och blinkande juldekorationer. Eländiga hundar men rent och fint. Lokala polisen hade ett mycket speciellt gym som bestod av redskap gjorda i trä och cement!?

God lunch ombord och lättar ankar igen. Seglar i fin vind till Isla Ester Santo där vi ankrar för natten. Under seglingen fick vi sällskap av en delfinflock – underbart!!! Fiskade och fick en Jack-fish som vi tyvärr tappade i när linan gick av!!! I med ny lina och fick napp igen – en spansk makrill som serverades till middag. Stekt, som sashimi med wasabi och japansk soya och en ceviche med lime och lök. Underbart



skulle pressa och förtäras tillsammans med massor av is och en skvätt rom samt strösocker. En så kallad sundowner – hur gott som helst! På kvällen upptäcker vi att den andra långseglaren, har pyntat HELA båten med blinkande små jullampor. Otroligt!

27 december

Plockade mer lime = mer goda drinkar. Hittade bananer också, blir perfekt till frukostgröten! Seglade tillbaka till Isla Contadora för att få bra ankringsplats inför stundande nyårsfirande.

Förra gången vi var där var vi nästan ensamma i bukten - nu var det fullsmockat. Nyår hade ju inte börjat ännu. Även denna dag så snorklades det och njutningen var total.

28 december

Fantastisk snorkling efter frukost. Skorpionfiskar, muränor, en sköldpadda, papegojfishar, en vackert blå tryckarfisk, en vitfläckig örnrocka som sakta gled fram genom vattnet. Ja – till och med en stor manta precis under vår båt. Helt otroligt. Tog jollen in till Contadora för att fylla på

gott – Hasse är en fantastisk kock !!. Låg under stjärnorna i sittbrunnen och lyssnade på Phil Collins. Ännu en helt fantastisk dag !!

26 december

Fin kryss till Isla Mogo-Mogo, en bedövande vacker ö. På denna ö så spelades American survivors in. Det var jättevarmt då vi kom fram och ett dopp skulle sitta på sin plats. Strömmarna är väldigt starka (5-6 knop) när tidvattnet går in eller ut så

det gäller att hålla sig i tamparna när vi badar!!! Fantastisk snorkling, såg en stor blå blåsfisk, en randig vattenorm bland alla andra färgstarka fiskar. I små vattensamlingar på stranden fanns fullt med Termitkräftor. Vi talade med en annan båtbesättning som var från Canada, mannen där nämde att det finns citrus frukter på Mogo-Mogo som var stora som mandarinor med gult fruktkött men sura som bara den. Dessa frukter plockades som vi sedan

Dags att vårstäda dina texter på webben och i den där broschyren?

Gör som JSS, lämna texterna till mig!

korrekturhäxan

TEXTER • STRATEGISK KOMMUNIKATION • MEDIETRÄNING



PS. Jag har tid att tvätta dina texter och ge språket ett lyft medan du jobbar med båten eller seglar iväg med dina drömmar.

Hör gärna av dig!

www.korrekturhaxan.se · lena@korrekturhaxan.se · tel. 0731-40 25 90

lite i våra förråd det blev en ganska svettig promenad på ön, men det botades med en kall Balboa och ett dopp – helt OK!!!

29 december

Lat dag i Paradiset – vilar oss i form till nyårsfirandet!

31 december

Packade en picknickkorg och tog jollen till nästa bukt. Fin snorkling idag också, med massor av fiskar sedan var det bokad bord på Hotell Romantica – de´ ni!!! Nyårsmiddagen hägrade.

På tolvslaget satt vi på fördäck i den ljumma brisen, skålade i champagne och tittade på alla fantastiska fyrverkerier och båtar som tutade intensivt, många många vackra rislampor lyfte mot den svarta himlen och blandade sig med alla stjärnor.

Ikväll var det här verkligen Jetset bay – enorma motorbåtar med besättning och betjänter – överkligt. Vi är den enda långsegelbåten i bukten – en katt bland hermelinerna!

1 januari

Idag ska vi lämna ankar för att sätta kurs mot Taboga. Men, vad händer... vi får inte upp ankaret. En sladd har lossnat från laddningen till batteriet så ankarspelet vill inte fungera. Så på med generatorn för att ladda batteriet, men då vi skulle hissa ankaret så var det fortfarande lite dåligt med kraft så vi hjälpte till med ett vinschhandtag och till slut kom vi iväg och som belöning fick vi uppfriskande kryss under sex timmar. Vi fiskade och fick både en guldmakrill och en tonfisk. Det serverades lätthalstrad tonfisk till kvällen – sååååå gott!

2 januari

Taboga – ännu en väldigt vacker ö! Strapsrik dag då vi vandrade upp till en av topparna på ön, oh jösses så varmt det var. Vi såg pilgiftsgrodor, spindlar, tarantellabon, stora vackra blå fjärilar och en otroligt vacker grönbåskimrande kolibri som drack ur en hibiskusbuske. Fjärilarna var större än denna lilla fågel. Byn på Taboga är väldigt välskött - rent och fint. Här köpte vi lite hantverk av Kona-indianer från Kona Yala – vackra armband och broderade tyger. Tog jollen in på kvällen och fick sällskap av en sköldpadda. Vandrade



på stranden för sista gången den här resan. I morgon seglar vi tillbaka till Panama City. Att duscha på akterdäck under stjärnorna och i fullmånens sken är en underbar upplevelse.

3 januari

Tillbaka till Panama City igen. Då vi var på väg in till Playita de Amador så kollar man in de båtar som väntar på att gå in i Panamakanalen eller få gå in i hamnen i Panama city. Väldigt många, säkert ett hundratal och stora fartyg är det. Det är ganska nära från Taboga in till Panama city så vi släppte väl ankare ca 2 timmar efter avgång. Vi skulle in till Panama city och handla lite och på väg till bussen in till stan fick vi se en sengångare och hennes lilla unge i ett träd. Fantastiskt att se, alla rörelser är långsammare än ultrarapid. Strosade på köpcentret och hade sen en skön, skön eftermiddag i hängmattan.

4 januari

Sista dagen. Tog taxi till fiskmarknaden efter frukost. Det finns inte så många måsar här utan mest pelikaner. Dom hade fest i fiskrenscontainern. Sen strosade vi i sakta mak till gamla stan och turistade där. Jocke och Hasse höll att bli knockade av en nedfallande takplåt – man lever farligt i storstan!!! Gamla stan i Panama City är riktigt mysig många små kaféer och restauranger. Ja, och så finns det ju naturligtvis turistaffärer. Där man säljer souvenirer av alla slag.

Avslutar denna fantastiska semester på en uteservering där pizzorna bakades ute i en stor vedeldad ugn. Jättegott.

Efter en mysig stund i sittbrunnen gör John Blund entré. Imorgon flyger vi hem.

Då vi landar i Stockholm är det ju kallt. Men det är också rätt skönt. En stund i alla fall.

Reseskildring av
Ingrid och Joacim Bertels





De flesta av alla JSS-medlemmar som har båt tillbringar nog mer tid under året på Rosendala än på någon annan plats. Där finns också mycket medlemsarbete utfört från de åren då det endast var en uppläggningsplats på en plan med bara sand och jord. "Mastkranen" bestod av stege från brandkåren och om man hade tur fick masten på plats utan hjärtinfarkt. När Munksjövarvet stängdes för oss så fick vi de plåthusen byggda som är så väl fungerande och som har fått en riktig belysning som lyser upp i mörkret och t o m av senaste LED-teknik.



Det är en ständig utveckling på Rosendala och medlemmar gör det trevligt och trivsamt för oss. Bygger grill och sätter upp ett sjömärke vid klubbstugan, så vi känner oss hemma och ordnar med det mesta. Vi tar allt för givet. Har ni tänkt på vem som kollar att miljöstationen fungerar, containern töms, klipper gräset, kapar av allt sly som växer, städar klubbstugan, ja, så kan man hålla på länge och räkna upp. Jag bad därför en av dem som har blick för ordning och reda att skriva lite om Rosendala och nedan kommer Thor-Björn Lunds bidrag.

Rosendala – Jönköpings Segelsällskaps vinteride



Historik

ROSENDALA BRYGGA

Rosendalabrygga/pir hamn var betydelsefull för Huskvarnas livliga sjötrafik med last- och persontransporter. Hit fördes bl.a. sand från Baskarp till Vapenfabriken och annat gods. Timmer och sågat virke skeppades ut härifrån bl.a. till England under 1800-talets mitt. En plattform i form av en stor stenkista, benämnd "Klabben" anlades utanför kajen i Vättern för att underlätta lastningen av båtarna. Senare byggdes den ut med en längre pir. Rosendala brygga utvecklades 1953 för lasttransporter. Under 1960-talet anlades den skyddade hamnen och båtuppläggningsplatsen.



ROSENDALA

BÅTUPPLÄGNGSPLATS

Uppläggningsplatsen erbjuder sällskapet medlemmar möjlighet att vinterförvara sina båtar, i mån av plats, i allt från små enkla "enrummare" till stora "sovsalar" tillsammans med andra båtar. Stor som liten, gammal som ny, motorbåt som segelbåt. Många båtar av olika slag har sitt vinteride på detta område. Några har eget båthus och där olika byggnationer och renoveringar utförs, många gånger projekt som pågår under flera år, ett arbete som erbjudit stor avkoppling och samvaro för inblandade. Det kanske är som en dam sa:

– Han får gärna sälja båten men han får inte sälja båthuset för då vill jag inte ha honom kvar!



SJÖSÄTTNINGS- OCH MASTKRAN

Kran finns för sjösättning/torrsättning, < 10 ton, och används då klubben har planerade sjö- och torrsättningsdagar. Utbildande kranförare ansvarar och sköter båtlyften, och båttransporter inom området vid dessa tillfällen. Möjlighet till bunkring finns i anslutning till dessa tillfällen. Kranförarna gör ett uppskattat arbete vid sjösättning-/torrsättningsdagarna! Mastkran, med en lyftkapacitet av ca 350 kg, sköts av respektive båtägare själv vid på- och avmastningstillfällen, förtöjningsbryggan har gjorts i ordning under de sista åren,

JOLLEHUSET

Ett nytt hus för ungdomssektionens verksamhet har medlemmar färdigställt, dels med som olika medlemsarbeten, lokala sponsorer och egna medel. Det har resulterat i ett "jollehus" där ungdomssektionen kan förvara sin utrustning, utföra olika underhållsarbeten på båtarna och även bedriva viss utbildning. En efterlängtd lokal för sin verksamhet, seglarskolan som också kan användas vid annan klubbverksamhet.



Uppläggningsplatsen erbjuder tre ställ för vinterförvaring av master, där master kan förvaras i olika nivåer och ställ, beroende av dess längd och tyngd. Samtliga stallage är utrustade med tak och ger ett gott skydd för masterna och dess utrustning.

En miljöstation är placerat på uppläggningsplatsen, där möjlighet finns att lämna motorolja, oljefilter och glykolvatten. Övriga miljöfarliga fraktioner hanteras av medlemmarna själva via kommunala sorteringsgårdarna.

Det finns också en avfallscontainer där brännbart avfall kan hanteras.

investeringar i nytt bryggblank och förstärkningar gjorts. Mastkran och sjösättning kran besiktas av auktoriserad besiktningsman årligen för att säkerställa drift och säkerhet.





ROSENDALA KLUBBHUS

I klubbhuset på Rosendala, där finns kansliet tillsammans med samlingslokal, omklädningsrum, bastu, kök och sanitetsutrymmen. Anläggningen används flitigt av medlemmar, speciellt under "båtsäsongen" men även under den "mörka tiden" är medlemmar där, de bastar, dricker kaffe eller bara är där och pratar båt och umgås en stund.

Festsektionen anordnar också fester och olika trivselaktiveter på Rosendala, grisfester, grillkvällar och vid några sjösättningstillfällen serveras kaffe och smörgåstårter till en mindre peng för de som önskar. Ett upprustningsbehov finns när det gäller byggnaden och planer på ett "Vision Rosendala" har diskuterats under senare år.

BÅDE LITEN OCH STOR...

Färjerederiet beställde en ny och

större färja till Visingsötrafiken och valde att bygga/färdigställa den i torrdockan, Rosendalabassängen. Denna byggnation följdes med stort intresse av allmänheten. Stora sektioner transporterades hit, lyftes och sammanfogades och blev nya

färjan Braheborg. JSS medlemmar erbjuds ett studiebesök ombord, vilket uppskattades efter att ha följt bygget från "fönsterplats" i klubbstugan. Räddningstjänsten har sin Rescubåt placerad på Rosendala och genomför många övningar med Rosendala som utgångspunkt. Både stora och mindre båtar samsas på Rosendala, trevligt.

ROSENDALA

En fin anläggning för medlemmarnas båtar, här bilder i "vinteride", men i väntan på en ny båtsäsong!

Källförteckning. Historik Länsstyrelsen i Jönköpings Län "Minnen vid vattnet" Meddelande nr. 2013:29



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



I VÄNTAN PÅ SJÖSÄTTNING

Vår i luften och temperatur som tillåter arbete i båthuset. Vintern har passerat, värsta kylan slapp vi när vi valde att tillbringa många veckor i södra Spanien.

Andalusien mötte oss med sol och tvåsiffriga plusgrader. Apelsinodlingar så långt vi kunde se. Efter några veckor skördade man och det blev bra pris på frukten. Färskpressad apelsinjuice varje morgon var vitaminkick. Mycket vitlök i maten, stekning i olivolja och kött och fisk av hög kvalitet fick oss att känna oss lyxiga. Kött av Iberiakvalitet, närproducerat, gick att bryna och få fin färg. Smaken var skillnad.

Vi vandrade i Pinjeskogar, kilometerlånga sandstränder och bara njöt. Friska

Atlantvindar kylde ibland men när vi hittade lä för vila värmdes solen gott. Hyrbilen tog oss runt bland gamla städer och fina hamnar. En fantastisk natur med böljande kullar och öppna landskap med allehanda odlingar. De EU-sponsrade vägarna var i toppklass så det var enkelt att förflytta sig.

Vi bodde bara några mil från Portugals gräns så vi var ofta och rekognoserade i portugisiska hamnar. Hotell och sommarhus var mest tomma ännu. Bara golfarna och husbilsfolket hade börjat sin säsong.

Övervintrande seglare träffade vi vid floden Rio de Guadiana som utgör gräns mellan Spanien och Portugal. Mest engelsmän och nederländare men vi träffade på en svensk båt med ett par som vi umgicks med ibland. Som blivande lång/länge seg-



lare sög vi till oss av deras erfarenheter.

Som alltid när man har det bra tycker man att tiden går för fort. Hemresa i slutet av februari och till glädje för oss såg det ut att bli tidig vår hemma.

Det blev mera motorjobb för Ingvar innan vi åkte en tur till Norge. Till hans stora glädje hann han provstarta motorn innan vi for. Start direkt på första försöket.

Efter släktbesök och längdskidåkning återkom vi och Ingvar kunde ta itu med resterande arbete. Det börjar kännas att vi måste fokusera på återstående jobb. Vi hoppas på tidig sjösättning så vi kan flytta in i båten. Alla slangar och sladdar är bytta så nu återstår vaxning av skrov, städning och en del installationer.

Vi har bara grovplanerat vår rutt men skall nu ta itu med att granska kommande hamnar mer i detalj. Listan med måsten är lång, verkar som man ökar på den ju mer tid man har. I vart fall så lär vi vara mer förberedda i år. Absolut skall vi segla runt på Vättern innan vi går kanalen ut.

Tuija o Ingvar

Sy Hakuna Matata II



Julstämning hos Sjöscoutererna

Det var en kall julaftonsmorgon, och vi hörde den stillsamma tystnaden under vandringen över den isiga kajen i Jönköpings hamn. Där låg Sjöscouterernas IF och väntade på oss.

Idag hade vi samlats för den första julseglingen i Jönköpings Sjöscoutskårs historia.

Vi gick ombord för att förbereda båten för segling, till och med motorn verkade känna julstämningen och valde att inte kärva, och snart gled vi ut ur hamnen. Ute på sjön åts skumtomtar och julgodis, som sköljdes ner med glögg och varm choklad. Efter några timmars segling vände vi tillbaka till hamnen för att återvända till våra respektive julfiranden. När vi gick hoppades alla att vi skapat en ny tradition inom kåren.

Erik Häggström



Bild: Samuel Carlsson

Dieselläckaget på Rosendala

Söndagen den 25 januari upptäckte en medlem att det luktade diesel från vattnet utanför upptagningsplatsen i Rosendala. Han kontaktade omgående räddningstjänsten och slipmästare.

Räddningstjänsten la ut länsar för att hindra dieseln att sprida sig ut utanför vårt område samt konstaterade att dieseln läckte från en spricka i tankningsslangen. Genom räddningstjänsten tömdes tanken från resterande mängd och vi kunde då konstatera att minst 1 000 liter läckt ut i marken och spridits sig ut i vattnet.

Tillkallad miljöinspektör från kommunen beordrade att jorden under tanken skulle grävas bort vilket skedde direkt på måndagen. Det bortschaktade materialet måste skickas för rening innan deponi, vilket är en dyrbar hantering. Vidare så har absorptionsmaterial använts i det schaktade hålet för att suga upp utträngande diesel.



Efter inspektion av miljötekniker under andra veckan i mars så har tillstånd till att fylla igen hålet skett och de utlagda länsarna kunde tas bort.

Varje typ av sådana här utsläpp anmäls till åklagare och under de dagarna efter utsläppet gjordes en polisutredning som sänts till åklagare för prövning av ansvar. Dieseltanken besiktigades i slutet av mars 2013 utan anmärkning, av ett besiktningss-

företag. I samband med bokslutet för 2014 inventerades volymen kvarvarande diesel den 13 januari utan att det då märktes någon dieseldoft. Även personer som så sent som dagen före det konstaterade läckaget var i närheten av dieseltanken kände då heller inte någon dieseldoft.

Vi har anmält händelsen till våra försäkringsbolag, både klubbförsäkringen via SBU och Länsförsäkringar. De har ännu inte tagit ställning i ersättningsfrågan då de avvaktar åklagarens besked om ansvaret för miljöbrott. Klart är dock att förlusten för den utrunna dieseln inte ersätts av vår försäkring då detta kräver en speciell försäkring som vi inte hade kännedom om.

Hur den framtida dieseltankningen skall vara utformad bestäms i samråd med tillsynsmyndighet.

Därefter får vi ta ställning till om och hur detta skall göras. Vi återkommer då till ett medlemsmöte för behandling av denna fråga.

Hans Mörk

Flytta in hos bra reklam på Skeppsbrogatan 6!

Vi har ett ledigt kontorsrum att hyra, fast lina, bra kaffe, mötesrum etc. Ring 036-12 16 36 eller reklam@brainfo.nu för mer info.

bra reklam

fullservicebyrå inom reklam.

Exempel på uppdrag:

Automässan i Göteborg 2014

- Monterritning
- Monterbyggnation, 100 m²
- Vepor, 9 st 1,8x3 m + 1 st bakgrund 10x3,5 m + 1 st tak 10x3 m
- 164-sidig katalog, format A4
- Annonser i branchtidningar

Se mera på: www.bra-reklam.se



Gilla oss på: www.facebook.com/brareklam

Bra reklam AB · Skeppsbrogatan 6, 553 02 Jönköping
Telefon: 036-12 16 36 · reklam@brainfo.nu



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



Lite grann om vårt kösystem

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. Köavgiften är 200:-/båt och är oavsett antal köer man står i.

När man anmäler sig till någon av våra köer får man en position som man behåller tills man fått ett 1:a handsavtal. Varje år får vi naturligtvis en del uppsägningar av 1:a handsavtal och dessa går då till dem som står först i kön och när man fått ett 1:a handsavtal avregistreras man från kölistan. På så vis förbättras varje medlems köposition år till år. Om en medlem vill avstå sitt 1:a handsavtal ett visst år och *under förutsättning att efterfrågan är större än tillgången*, hyr vi ut den hamnplatsen på 2:a handsavtal och vi skriver ett likadant avtal som 1:a hands men tidsbegränsat till aktuell säsong. (Obs detta gäller enligt styrelsebeslut inte i år eftersom vi har lediga platser till uthyrning.) När säsongen är över går platsen automatiskt tillbaka till 1:a handsinnehavaren och 2:a handsinnehavaren går med samma automatik tillbaka till sin ordinarie plats i kön och så rullar det på tills man avancerat på listan till möjlighet att få ett 1:a hands. Ett 100% rättvist system och ingen kan gå före någon annan i kölistan och vi har med det här systemet möjlighet att hjälpa nya medlemmar med hamnplats. Givetvis tas hänsyn till hamnplatsstorlek och båtens storlek. I år fick 40 kömedlemmar 1:a handsavtal som därmed togs bort från kölistan och köpositionen förbättra-

des med fyrtio steg för övriga. Vi fördelade också fyra stycken 2:a handsavtal som gäller denna säsong och dessa fyra kvarstår i kölistan till kommande år. 2:a hands som gäller en säsong i taget tillämpas när

► **Principen är densamma för alla våra köer**

vi inte kan erbjuda vad som önskas eller endast kan erbjuda en för stor plats. På så vis kan vi hjälpa medlemmen att "komma i sjön" och kvarstå i kön till kommande säsong för en lämplig platsstorlek.

Även i år, i likhet med förra året, är dessvärre efterfrågan på hamnplatser mindre än tillgången. När platserna till kön är fördelade har vi 13 lediga platser. Styrelsen har då beslutat att de som ej vill utnyttja sina platser i år betalas av var och en. I den mån efterfrågan ökar senare under säsongen och vi kan hyra ut föreningens 13 lediga platser kommer vi givetvis erbjuda dessa medlemmar att föreningen tar över platsen detta år och hyr ut den på 2:a handsavtal i likhet med vad vi gjort under tidigare år. Den nya hyresgästen tar då också över vaktpassen i år. Efter säsongen går platsen tillbaka till 1:a handsinnehavaren och 2:a handsinnehavaren tillbaka till kön. *En förutsättning för detta är som sagt att vi har efterfrågan eller att den ökar på våra hamnplatser.* Vid behov kontaktar jag de 1:a handsinnehavare som önskar avstå.

Givetvis kan man inte få ett 1:a handsavtal direkt under säsongen eftersom vi har en kö som vi följer strikt och alla 1:a handsavtal fördelas i början av året i turordning i kön. 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.

De lediga vinterplatser vi hade på Rosendala inför nuvarande vintersäsong är uthyrda till de som stått i den kön. Vi hade efter fördelningen två lediga platser kvar, varav en är uthyrd nyligen.

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.

Trevlig båt-sommar!

Lars Tegvall

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

Panama mer än bara en kanal

Vi var hemma i Jönköping tre månader under hösten. LAYA låg kvar i marinan i Panama där det var regnsäsong. Att träffa familjs och vänner under tre månader var kul, det var ju nästan 1,5 år sedan vi kastade loss från Jönköpings hamnpir. Vi höll även en hel del föredrag om hur vi satt upp vårt MÅL och vad man skall tänka på vid MÅLsättning. Något som är viktigt för alla men framför allt företag. Blev också en hel del rena föreläsningar om vår resa och seglats. Kul att så många var intresserade!



Vi reste tillbaka till Panama 25:e november och anlände till LAYA i Shelter bay marina utanför Colon mitt i natten. LAYA hade klarat sig bra, och det luktade gott o var torrt o fint ombord. Mycket tack vare vår avfuktare som har hållit ned fuktigheten och inte tillåtit någon mögeltillväxt. Däremot var det otroligt skitigt på däck. Tog oss några dagar att tvätta av all sot som passerande fartyg måste släppt ut. Men tillslut var hon ren o fin och klar för nya äventyr på havet.

Nu skulle Panamakanalen passeras. Detta fantastiska byggnadsverk som möjliggör att fartyg kan passera Centralamerika istället för att ta omvägen runt Kap Horn eller Nordostpassagen. Men först skulle LAYA mätas. En trevlig man kom ombord och när han var klar upptäckte vi att LAYA måste ha växt i det varma o fuktiga klimatet. Nu var hon 54 fot. En hel meter längre än mätbrevet vi har! Men vad spelar det för roll för priset är det samma för båtar 50-80 fot. Datum bestämdes till att vi skulle starta färden 4:e december på eftermiddagen. Det är ett krav att alla mindre båtar skall ha en kapten + 4 st

► Till jul och nyår så anlände då JSS medlemmarna Ingrid & Joacim Bertels som var ombord under två veckor.

linehandlers dessutom är en advisor från kanalbolaget med så totalt 6 personer. Vi hade en besättning ombord som var med för att gå i kanalen. Det behövde alltså 2st till. Bredvid oss i marinan kom en norsk båt o la till med två glada norrmän ombord. De skulle lämna sin båt i marinan en månad o fara hem till Norge innan det var deras tur. De mönstrade på hos oss för på så vis fick de ju se hur det gick till samt de fick lift till Panama city därifrån deras flyg skulle gå.

På bestämd tid kom då advisorn om-

bord, mötesplatsen var The Flats, strax utanför kanalmyningen. Vi satte kurs mot Gatun locks tillsammans med MINX en Kanadensisk 32 fotare. Inne i slussen band vi ihop oss och tog MINX på sidan, eftersom vi var största båt så fick vi även sköta alla linor. Kanalarbetare kastar ned tunnare linor med monkeyfists där våra 50 m långa slusslinor fästes och halades upp. Allt göres fast och slussningen uppåt börjar med oss bundna mitt i slussen. Vi märkte snabbt att det underlättade genom att köra lite lätt på de fastlagda aktertamparna o ta hem i fören. Advisorn var en trevlig kille och vi hade många glada skratt så det ekade mellan kanalväggarna. Slussningen upp genom de tre slussarna var tämligen odramatisk så till slut kom vi ut i Gatunsjön 28 meter över Atlantens yta. Där var det nattsvart och efter de starka lamporna i slussarna var det svårt att se vart vi skulle ta vägen. Men advisorn lotsade oss till en gigantisk boj som vi la till sidledes vid med MINX på den andra sidan. Där lämnade oss advisorn för dagen o en lotsbåt kom o hämtade honom och hans kollega på MINX. God middag och trevlig



kväll ombord där skratten spred sig över Gatunsjön.

I gryningen kom en ny advisor ombord och vi började färden över Gatunsjön. Sjön är en stor damm där alla fartyg går igenom ca 30 Nm. Det var en odramatisk dag där vi spanade efter krokodiler som skall leva där, dock utan resultat. Framme i San Pedro Miguel locks började så nedåtslussningen. Den gick till så att vi la till utanpå en turistbåt och MINX la till utanpå oss. Så hissades vi då sakta o fint ned utan något som helst problem. MINX fick vi sedan behålla på vår utsida när vi puttrade fram över en liten sjö till Miraflores locks. Samma procedur igen i de två sista slussarna. Det enda man skall vara uppmärksam på är när salt och färskvatten blandas i sista slussen. Då kan det bli 4 knop ström inne i slussen så då gäller det att ha ordning på sina förtöjningar. Men till slut så gled då de sista portarna upp och vi gled ut på Stilla Havet för första gången.

Några dagar låg vi i Balboa Yacht club där man får hyra en boj för 35 USD per natt. Rätt så rulligt på grund av alla lotsbåtar som far ut o in. Sedan satte vi kurs

på Las Perlas en ögrupp 35 Nm sydväst om Panama City. Fina klippöar med trevliga stränder och vackra vyer. Tillbaks i Panama city ankrade vi vid La Playita marina som har blivit vår bas. Till jul o nyår så anlände då JSS-medlemmarna Ingrid & Joacim Bertels som var ombord under två veckor. Läs om deras upplevelser ombord på annan plats i tidningen.

Nu ligger vi ankrade vid La Playita och pysslar med förberedelser inför vår STORA seglats över Stilla Havet. Mycket finns att göra. Bland annat har vi bytt Y-kranarna till toaletten. Vi kunde inte koppla om till septictanken för kranarna hade fastnat men nu så går de fint ingen. Har även köpt en ny jolle, en 10 fots Carib med RIB botten. Var ca 10 000:- billigare här i Panama. Allt skall servas o vara i god ordning så vi är fullt sysselsatta på dagarna.

Panama City är en rätt kul stad. Mycket puls och med en vacker skyline. Vi har lärt oss att hitta bland buss och tunnelbanelnätet så att ta sig fram är billigt, bara 2:-/resa. Mycket finns att få tag i men en del grejor är hopplösa att få tag i och får importeras från Sverige med besättning

som kommer. Ni skall veta att utbud och priser i Sverige är jättebra, framför allt på båtgrejor. Men Panama är ett intressant turistland med mycket djur o natur i deras fina djungler.

Snart anländer besättningen från Sverige som skall vara med över Stilla havet. 4 st för oss okända personer. Ett gift par och två gubbar bland annat en sjökapt. Skall bli kul att lära känna dessa. Vi kommer att först gå till Galapagos. En sträcka på ca 8 dygn, där vi stannar ca 10 dagar innan vi sätter kurs på Marquesas, en av de längsta sträckorna på jorden utan land i sikte- ca 3000 Nm. Sedan blir det Tuamotoatollen för att komma till Tahiti i början på maj. Nu pirrar det i magen för tisdagen den 24:e februari kastar vi loss...

Hasse & Agneta
S/Y LAYA
www.futurewinds.se
www.facebook.com/Futurewinds

Fakta Panamakanalen:
<http://sv.wikipedia.org/wiki/Panamakanalen>



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

A collection of marine equipment including an anchor, a Honda outboard motor, a coil of rope, and two oars. The logos for 'JÖNKÖPINGS AB EINAR NILSSONS Fjörnhandel MARINBUTIK', 'WATSKI', and 'HONDA' are also present.

JÖNKÖPINGS
AB EINAR NILSSONS
Fjörnhandel
MARINBUTIK

WATSKI

HONDA

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

SÄLJES

Privat båthus i Rosendala

- Inrett i två plan med egen "verkstad"
- Fönster med Vätterutsikt
- Närmast mastnings- och sjösättningskranen
- Tidigare hem åt Janice III och Jani Räf

För mer information och visning
magnus.raf@gmail.com

GUN: "Jag saknar damklubben"

Hon är inte mycket för att kappsegla och det tog tid innan hon föll för segling som dominerande fritidsintresse. Men sen intresset väl väckts har nu 125-årsjubilerande Jönköpings Segelsällskap varit en stor del av Gun Björkströms liv.

– Jag har definitivt aldrig varit något kuttersmycke. När vi väl började segla tog jag med en gång aktiv del i både båtens skötsel och själva seglingen, säger Gun Björkström bestämt.

Men hon medger att hon till en början spjånade emot när maken Sven Erik varje vår plockade fram seglingstidningar och broschyrer och talade drömmande om att de borde köpa segelbåt.

– Vi var ju inbitna fjällvandrare och kanotpaddlare och jag tyckte att det räckte, säger hon.

Men motståndet kan inte ha varit alltför stort för i början av 80-talet, efter flytten till Jönköping, slog de till och köpte en gul Becker 27-a på exekutiv auktion i Timmer nabben vid Kalmarsund.

– Becker 27-an var liten och trång men under hemseglingen längs ostkusten och in genom Göta Kanal insåg jag att det här med segling var riktigt trevligt.

Men Gun medger också att hon (kanske mest för syns skull) klagade lite för sina arbetskamrater om seglarlivet.

Väl med båt kändes det också naturligt att gå med i JSS.

– På den tiden var medelåldern bland medlemmarna lägre. Det fanns en hel del unga familjer med barn och vi umgicks en hel del.

Men umgänget i JSS har också handlat om mycket men också roligt arbete t.ex. i studiesektionen, festsektionen och senast i Jönköpingssektionen.

Gun pekar på medlemsarbetena som något av det viktigaste för sammanhållningen.

– Jag tror att de svetsar samman medlemmarna. Alla kan bidra med sina speciella kunskaper och kontakter och alla blir



mer aktsamma om de gemensamma ägodelarna.

– Tänk på klubbstugorna i Jönköping och Rosendala, Sjöbo och allt annat som vi gemensamt har byggt upp och förvaltat tack vare alla kunskaper och färdigheter bland medlemmarna.

Gun funderar mycket på kvinnornas roll i JSS och hon minns med en viss saknad damklubben som hon var med om att bygga upp och driva.

Vitsen med den var att kvinnorna skulle lära känna varandra och bli mer aktiva och kunniga.

– Kvinnorna ska definitivt inte bara städa och laga mat. Därför ordnade vi studiecirklar i VHF, sjukvård, navigation och annat så att även de kunde ta en lika aktiv del i sjölivet som männen. Jag skulle vilja att damklubben åter väcktes till liv, säger hon.

Men det är inte bara medelåldern bland medlemmarna som har förändrats, konstaterar Gun.

Många av de unga, nya medlemmarna väljer motorbåt istället för segelbåt. Kanske som ett tecken på att farten har ökat, både i livet och på sjön.

Men för Gun har det varit och är seglingen som gäller.

– Jag gillar att segla i lugn bris och att luffa omkring och göra strandhugg så cykeln finns alltid med i packningen. Men längre seglingar görs gärna och ofta och favoritdestinationerna är bland andra Rügen, Bornholm och Ålands och Åbos skärgårdar.

Efter den första båten, Becker 27-an har Gun och hennes man "bytt upp" sig successivt till större och bekvämare båtar. Den senaste båten, en Malö, skaffade de i slutet av 90-talet och med den seglade de 2000 iväg på långsegling.

– När vi stack iväg från Jönköping hade vi sålt vårt hus och magasinerat bohaget. Vi visste bara att vi ville söderut och uppleva nya platser. Seglingen gick via Nordsjön till England och därefter över Biscaya till Spanien.

Under resan träffade de flera trevliga segelarkompisar och istället för att korsa Atlanten styrde de tillsammans kosan mot Medelhavet.

Seglatsen varade 15 månader och väl hemkomna bytte de också från Huskvarna till Jönköpings hamn.

Åren efter hemkomsten har de återvänt till Medelhavet men då seglat tillsammans med JSS-vänner i hyrd båt. Karibien har varit en annan plats för segling i hyrd båt tillsammans med andra goda JSS-vänner.

– Vårn Malö är en trygg och god seglare och dessutom är den rymlig och bekväm att bo i under längre tider. Den kommer vi att behålla länge än säger Gun.

När det gäller JSS och framtiden hoppas hon att fler yngre båtmänniskor ska upptäcka hur roligt och bra det är att vara aktiv i Jönköpings segelsällskap. Och naturligtvis att de yngre också inse tjusningen med segling.

- Jag vill fortsätta segla så länge jag orkar och kan! säger Gun glatt och ser fram mot ännu en segelsäsong i 125-årsfirande JSS.

Lennart Broman



De gamla passagerarbåtarna seglar ut för gott



Det är en liten överdrift att säga att det vilar en förbannelse över passagerarsjöfarten i Vättern.

Men passagerarbåtarna i landets näst största insjö seglar helt klart i snål motvind och de blir bara färre och färre. Till sommaren lämnar ännu ett anrikt passagerarfartyg, Nya Skärgården, sjön.

När JSS firade sitt hundraårsjubileum 1990 hade M/s Magnus Ladulås ännu Jönköping som hemmahamn. Ägare var Rederi AB Södra Vättern med säte på Visingsö.

Men bara några år senare, 1993, lämnade fartyget Jönköping och efter några säsonger som charterbåt och ägarens flytande sommarstuga seglade hon definitivt ut ur Vättern. Idag heter Magnus Ladulås

Stella Polaris och har Karlstad som hemmahamn. Men Magnus Ladulås är bara en i raden av passagerarbåtar som försvunnit ur Vättern i modern tid.

De privatägda Hebe-båtarna som hyrdes av kommunen för att sommartid trafikera rutten Gränna – Visingsö såldes när kommunens färjerederi köpte Madame Tingley. Hebe 5 stannade kvar i Vättern med

Vadstena som hemmahamn och nya namnet M/S Vadstena. Men för några år såldes hon igen och heter nu M/S Strömkarlen med Trollhättan som hemmahamn.

Madamme Tingley ligger nu ur trafik på västkusten men mycket talar för att Trafikverket säljer henne.

2005 såldes den mytomspunna Motala Express, byggd 1895 på Jönköpings meka-



niska Verkstad, till Ångfartyg Stockholms omgivning AB. Redan då talades det om att hon skulle lämna sin hemmasjö trots tillnamnet Vätterns fånge.

Att hon var drygt 3 meter för lång för att rymmas i Göta Kanals slussar var nämligen inget oöverstigligt hinder för de nya ägarna. Efter några nådaår som utchartrad för turisttrafik på Norra Vättern seglade hon 2010 ut för gott med kapad för. Med den kapade stäven åter på plats, påsvetsad vid Gryts varv, stävade hon sen till nya hemmahamnen Stockholm.

Och till sommaren 2015 försvinner ännu ett legendariskt passagerarfartyg, Nya Skärgården, från Vättern.

Nya Skärgården byggdes vid Motala mekaniska Verkstad 1915 och har genom åren gått i trafik i Stockholm och övriga ostkusten men sen 1998 fungerat som restaurang- och kryssningsfartyg med Jönköping som hemmahamn.

Nu har hon sålts till ett Bohusrederi och kommer framöver att köras i skärgårdsfart på västkusten.

Säljaren Rederi AB Kind skyller på dålig lönsamhet, delvis beroende på de stränga

re sjösäkerhetskrav som successivt införts för fartyg som trafikerar öppna farvatten som södra Vättern.

De kraven har för övrigt tidigare gjort att M/S Sandön i Karlsborg och M/S Kung Sverker i Motala bara får köras på Göta kanal och att M/S Vättervik i Askersund endast får trafikera skärgården i norra Vätterns.

Janne Moberg var tidigare delägare i Magnus Ladulås. Han bekräftar den dystra bilden för passagerartrafiken på Vättern.

– Det verkar som om folk i Södra Vätterbygden är rädda för att ge sig ut på "vilda" Vättern även på stabila passagerarbåtar. Och sviker passagerarna har redare inte råd att investera i sjösäkerheten.

Enda passagerarbåten, förutom Trafikverkets Visingsöfärjor, som nu klarar säkerhetskraven för att få trafikera södra Vättern, är ångaren Trafik i Hjo.

– Vår smala lycka är att hon byggdes stabil redan från början på Bergsunds mekaniska Verkstad i Stockholm 1892. Men 2009 var vi ändå tvingade att svetsa ett extra skott i lastrummet för att hon skulle klara

kraven att segla i så kallade D-vatten, berättar Göran Olsson i föreningen.

Idag är Trafik enda ångfartyget i landet som är klassat för passagerartrafik i öppet vatten med längre till nödhavn än 1 nautisk mil. Men det finns ändå orosmoln på himlen. Entusiasterna bakom S/S Trafik börjar bli gamla.

– Trafik skulle aldrig kunna drivas på kommersiella grunder men idag är det svårt att rekrytera yngre medlemmar som är villiga att helt utan ersättning lägga ner många timmars hårt arbete på båten, säger 79-åriga Göran Olsson som ännu jobbar som maskinchef på Trafik.

Allt hårdare sjösäkerhetskrav och allt äldre entusiaster gör att också Janne Moberg ser dystert på framtiden för passagerartrafiken med klassiska fartyg på Vättern.

-Tyvärr är passagerartrafiken och därmed också de gamla fina passagerarbåtarna snart ett minne blott på Vättern.

-Och fartygen som en gång har lämnat sjön kommer nog aldrig tillbaka säger Janne Moberg uppgiven.

Lennart Broman

MUNKSJÖSLIPEN

På Munksjöslipen där Jönköpings Segelsällskaps vagga en gång stod pågår fortfarande verksamhet. Fortfarande ligger det nästan 30 båtar där plus lite kanoter mm som tillhör fritidsförvaltningen.

Många entusiaster har kvar sina båtar och båthus där och det jobbas hårt med alla träbåtar. Eva och Anders Petersson har t ex skrapat ner sin Jenny till trärent.

Tyvärr så har ju en del båthus förfallit lite då framtiden är osäker och man har bara kontrakt på ett år i taget. Det är ju inte roligt att plöja ner massor av pengar på upprustning av husen när framtiden är så osäker. Platsen är ju så idyllisk så kommunen borde se skönhetsvärdet i detta gamla ställe som nästan funnits sedan urminnes tider.

I år så fyller ju JSS 125 år och man har haft Munksjöslipen sedan 1894.

Utdrag ur protokoll 5 augusti 1894 § 2

"Svårigheter mött att för båtägare vid seglotionstidens slut få sina båtar på lämpliga ställen å land uppdragna framställdes nu förslag att på Sällskapetets bekostnad få anordna en slip och uppdrogs åt styrelsen att i samråd med hamnkaptenen Sandberg och ingenjör 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".

Tydligt hade det stött på problem för det finns ett flertal protokoll innan

Munksjöslipen 1920 var ett faktum. Äldre medlemmar har berättat att det fanns en anläggning vid limungnen på en plats som låg mellan JMW och Munksjöns anläggningar.

För några år sedan så byggde kommunen ett fint och stadigt plank runt slipen och vad jag vet så har det inte skett några inbrott eller liknande under senare tid (hoppas jag har rätt).

Vår förhoppning är att vi skall kunna ha en mer utförlig artikel om Munksjöslipen senare.

Det är Jennys vårdnadshavare Eva Petersson som jag fått lite info ifrån.

Ingmar

Våra försäkringar i JSS

Vid senaste årsmötet nämndes om den försäkring som ingår i vårt medlemskap i Svenska Båtunionen. Informationen som gavs var inte helt korrekt samtidigt som vi vill klargöra vilka försäkringar som JSS har och vad de täcker. Vi har ju också ett krav på att de båtar som medlemmarna har i våra anläggningar skall vara försäkrade.

JSS har tre olika försäkringar. Via vårt medlemskap i SBU har vi en båtklubbsförsäkring som huvudsakligen är en ansvarsförsäkring men även en olycksfallsförsäkring.

När föreningens medlemmar utför ett uppdrag för föreningens räkning i form av medlemsarbete eller som funktionär täcker denna olycksfallsförsäkring upp vid en eventuell skada. Inträffar en sådan händelse att en funktionär under sitt uppdrag för föreningen blir skadeståndsansvarig så är han skyddad av vår ansvarsförsäkring.

Vi har våra anläggningar fullvärdesförsäkrade i Länsförsäkringar i händelse av skada. Där ingår också ett skydd om person blir skadad på grund av brister i vår anläggning.

En sådan brist skall då ha uppkommit plötsligt och oförutsett.

Tyvärr täcker denna försäkring inte upp förlusten vid dieselläckaget, då vi skulle ha haft en specialförsäkring för bränslet. (Se separat artikel om dieselläckaget).

Medlemmar som har båt i våra anläggningar skall ha båten försäkrad med minst en ansvarsförsäkring. De normala båtförsäkringarna täcker upp detta och skador som kan uppstå samt också en olycksfallsdel. Om t.ex. en person ramlar ner från båten vid underhållsarbete inom vårt område och skadar sig så är det personens och eller båtens försäkring som skall ersätta skadan.

I samband med sjösättning och upptagning så är det båtägarens ansvar att tala om hur lyftanordningen skall appliceras. Ger han felaktig information och båten skadas

ligger ansvaret på honom och eventuella kostnader betalas av honom eller hans försäkringsbolag.

Samma sak gäller för brister i den transportanordning som båtägaren använder för att båten förflyttas mellan uppställningsplats och sjösättningsanordning. Skadas däremot båten på grund av felaktigt hanterande vid transporten av föreningens funktionär, träder vårt försäkringsskydd in.

Skulle däremot en skada inträffa i samband med sjösättning/upptagning orsakad av att föreningens utrustning havererar, så träder föreningens försäkringsskydd in.

De medlemmar som utnyttjar extern lyft som lyftkran eller lastbil med kran skall kontrollera att dessa har ett motsvarande försäkringsskydd. Den firma som normalt utför sjösättning/upptagning med kran har ett sådant skydd.

Den tredje försäkringen är en sakförsäkring för föreningens följbåtar.

Vi rekommenderar våra medlemmar att ta del av försäkringsvillkoren i sitt försäkringsskydd.

Hans Mörk

Navigera efter rätt märke

Vi vill att du och din besättning ska känna er trygga. Försäkra din båt hos oss så ingår alltid en olycksfallsförsäkring utan extra kostnad.



Babordsmärke



Trygghetsmärke



Mittledsmärke



Punktmärke



Specialmärke

Jönköping Väster
Barnarpgatan 22
Tel. 036-19 90 00

Jönköping Öster
Pollaregatan 23
Tel. 036-19 90 00

Länsförsäkringar
Jönköping
Bank & Försäkring



FAKTA OM SJÖBO

- 1990 Sektionsledare Ove Karlsson. Inkoppling av sommarvatten
- 1991 Sektionsledare Ove Karlsson
- 1992 Sektionsledare Ove Karlsson. Stugan rödmålad & skorsten putsad & målad Nya Bojar i hamnen
- 1993, 1994, 1995 Sektionsledare Ove Karlsson
- 1996 Sektionsledare Ove Karlsson. Ny grind vid vägen
- 1997 Sektionsledare Sven Bergström
Curt Eriksson & Hans Drabe bygger ny toalett
- 1998 Sektionsledare Sven Bergström
- 1999 Sektionsledare Johnny Nyström. Ny kätting & nya bojar
- 2000 Sektionsledare Johnny Nyström
Millennium Nyårsdagen hade Jönköpings Kommun Fyrverkeri Sjöbo var öppen för allmänheten och Berghalla/Trånghalla villaförening serverade glögg till alla besökare. ca 1000 besökare
- 2001 Sektionsledare Johnny Nyström
- 2002 Sektionsledare Bo Forsberg. Nytt staket runt Sjöbo. Veranda med tak mot söderväggen lika tidigare. Nytt innertak samt reparation av skorsten.
- 2003 Sektionsledare BO Forsberg
- 2004 Sektionsledare Peter Johansson
- 2005 Sektionsledare Peter Johansson
- 2006 Sektionsledare Niklas Grahn
- 2007 Sektionsledare Peter Kåveland. Bastubygge med Joakim Hermansson som projektledare
- 2008 Sektionsledare Peter Kåveland
- 2009 Sektionsledare Johnny Nyström
- 2010 Sektionsledare Johnny Nyström
- 2011 Sektionsledare Johnny Nyström. Kvällskappseglingar på Sjöbo 4 onsdagar.
Regatta sista helgen i september. Samarrangemang JSS & DBS Sprängning för grund servicehus & dränering, vatten, avlopp samt pumpgrop
- 2012 Sektionsledare Johnny Nyström. Servicehuset är färdigt provisoriskt, en toalett fungerar.
- 2013 Sektionsledare Johnny Nyström. Invigning av toalett i samband med valborgsmässofirandet.
Kappsegling Nationaldagen samarrangemang JSS & DBS Kvällskappseglingar på Sjöbo 4 onsdagar
Regatta sista helgen i september. Samarrangemang JSS & DBS
- 2014 Sektionsledare Johnny Nyström. Nytt tak Sjöbo. Undertak delvis utbytt. Nytt tegel, nya takrännor & övrig plåt Driftstopp & byte av pump i pumpgropen
Kvällskappseglingar på Sjöbo 2 onsdagar.
Regatta sista helgen i september. Samarrangemang JSS & DBS

Sjöbos historia från början finnes i klubbtidning nummer 97 / 2003 / sid 20-21

Johnny Nyström
Vättervägen 4 564 36 Bankeryd
036-379404 0702-649006

OBS! Nytt mailkonto
johnny.sailor@icloud.com

Så kan vårt Sjöbo förbli ett sommarparadis!

Nästa stora utmaning på Sjöbo blir att klara nutidens krav på sopsortering. Därför vädjar vi till sommarens alla besökare att sätta er in i hur det nya sophanterings-systemet är tänkt. Skulle inte kärnen räcka, så ber vi er ta med soporna hem.



Många återutsatta rödingar dör

Alla fritidsfiskare drömmer om de riktigt stora firrarna men i verkligheten består de flesta napp av småfisk som inte håller måtten och därför ska sättas tillbaka.

Men "catch and release" är inte alltid så skonsamt som vi kanske tror. En nyligen publicerad studie från Vättern visar att bara två av tre återutsatta rödingar överlever.

Du går med två knops fart norrut mot Fingals. Vattenytan krusas av lätta vindar och sensommarsolen skiner. Lodet ligger på 25 meter och längan sitter en halvmeter

ovanför. Plötsligt börjar det plinga i klockan och rycka i trårullen.

Medan du rullar upp de 50 varven på rullen växer spänningen – men förbyts i besvikelse när det visar sig att firren som fastnat på pärlmorspinnaren eller Apexen "bara" är 46 centimeter lång, alltså under minimimåttet.

Det laglydige trollaren eller utterfiskaren gör i det läget loss fisken försiktigt och låter den gå tillbaka i sjön.

Men att slippa kroken innebär inte att lillrödingen automatiskt är räddad.

Enligt den undersökning som Vätternvårdsförbundet lät genomföra sensommaren 2012 överlevde bara omkring två tredjedelar av de

återutsatta fiskarna medan den återstående tredjedelen dog. Sammanlagt undersöktes 62 rödingar.

Omkring 10 procent av de återutsatta rödingarna dog direkt i samband med frisläppandet. Antingen på grund av tryck- och temperaturförändringen som uppstår när fisken relativt snabbt vevas upp från djupet eller på grund av att de fått svåra kroknings-skador eller hanterats illa vid landningen eller frisläppandet.

Men den vanligaste dödsorsaken visade sig vara att många av de återutsatta rödingarna blir lätta byten för predatorer när de stannar kvar nära vattenytan innan de dyker ner på djupare vatten.



Foto: Vätternvårdsförbundet

**PREEM BRAHEHUS
PREEM HUSKVARNA**



Välkommen till dina lokala bensinstationer med personlig service!



Enligt undersökningen upptäcktes och skadades drygt hälften av dessa rödingar av måsar och trutar.

Ett 40-tal rödingar försågs med så kallade akustiska märken så att de kunde studeras en längre tid efter frisläppandet. Det visade att de rödingar som klarade den första kritiska halvtimmen efter återutsättningen också överlevde under den dryga månad som undersökningen pågick.

Studien genomfördes i ett begränsat område utanför Hjo mellan den 13 augusti och 18 september 2012 på fiskedjup mellan 18 och 35 meter. Troligen har återutsatt röding bättre överlevnadschanser under andra tider på året då fiskarna inte går lika djupt och temperaturskillnaderna mellan djup- och ytvatten dessutom är mindre.

Men studien visar att dödligheten för den återutsatta fisken ändå är så omfattande att det påverkar den totala rödingpopulationen. Enligt Vätternvårdsförbundets beräkningar landade sport- och fritidsfiskarna bortåt 90 procent av den totala rödingfångsten, drygt 30 ton röding 2010.

Med de nya studierna som beräkningsgrund



Foto: Vätternvårdsförbundet

betyder det att nästan lika mycket eller i vart fall 20-25 ton unga rödingar varje år dör i samband med sportfiskets återutsättning.

-Genom att höja minimimåttet till 50 centimeter, begränsa fångsterna till max två rödingar per fiskare och dag och införa fredningsområden har Vätterns rödingstam fått chansen att återhämta sig. Det visar de senaste årens provfiskeresultat, säger Måns Lindell på Vätternvårdsförbundet.

-Det är inte aktuellt med några nya restriktioner. En varsam hantering av de fiskar som ska släppas tillbaka skulle räcka långt.

-Men det mest radikala vore om en nygamal husbehovsfiskeetik kunde sprida sig – att ta upp dragen och sluta fiska när dagens två godkända rödingar har fångats även om de "bara" är 52-53 centimeter långa, säger Måns Lindell.

Lennart Broman

colorama

HUSKVARNA

Oavsett om dina färgglada drömmar rör sig över land eller vatten - Kom in till oss så utvecklar vi dem tillsammans!



Erik Dahlbergsgatan 26
561 32 HUSKVARNA
036-13 26 30

öppet tider:
månd - fred 10-18
lörd 10-14



I sommar blir det många tillfällen för kappsegling för den som har lust.

Eftersom HVKT inte kördes under förra året uppstod Vätern Kors & Tvärs då det fanns ett behov att segla och tävla under semesterveckorna.

Välkommen till

VÄTERN



KORS X TVÄRS

**Vätern Kors & Tvärs körs
23-26 juli 2015**

Vättern Kors & Tvärs återuppstår efter ett års frånvaro. Tävlingen går av stapeln den 3-5 augusti med samling den 2:a i Karlsborg.



Avgifterna på Göta Kanal 2015

Kanalbolaget bestämde sig för att till 2015 ta bort insjörabatten på 40 % som vi tidigare har haft. Detta beslut tog de utan att konferera med någon av de berörda båtklubbarna runt insjöarna. Samtidigt infördes en lägre avgift för trafik under för- och eftersäsongs (boknings-säsongs). Priset under boknings-säsongen motsvarar då vårt tidigare rabatterade pris med en prisökning på ca 5 %.

Det förutsätter dock att du kan gå ut under perioden 4 maj till 2 juni och gå tillbaka mellan 21 augusti och 27 september. För de som inte kan utnyttja detta för- och eftersäsongspris får en prishöjning på minst 50 % mot föregående år.

Trots att tillgång till exakta uppgifter saknas så är känslan att de allra flesta Vätterbåtar som går Göta Kanal gör det under högsäsongs och de är de som blir drabbade av denna dramatiska prishöjning.

Tillsammans med Domsands och Gränna båtclubbar tog vi fram protestskrivelse till dels Kanalbolagets ledning och dels till dess styrelse. Skrivelserna undertecknades av ordföranden från 16 av Vätterns 24 olika båtclubbar. De som inte var med på skrivelserna var mindre klubbar typ fiskebåtsföreningar. Det har gjorts inlägg till tidningar och inslag på radio och TV. Båtclubbar och båtförbund i Väner och

► **JSS kommer att utnyttja alla tillfällen och möjliga kanaler för att försöka få en ändring till stånd**

Roxen har protesterat. Likaså har protestskrivelse gått till Kanalbolagets ägare, Svenska staten, genom handläggare på regeringskansliet.

Vi hade en överenskommelse om en träff med ledningen den 10 mars då företrädare för några av Vätterbåtclubbarna skulle försöka få en ändring till stånd. Detta möte blev helt misslyckat då Kanalbolaget hävdade att man inte favoriserar någon kundgrupp utan alla kanalfarande fritidsbåtar ska behandlas lika. Man nämnde då att det planeras för ett bonus-system till nästa år utan att redogöra vad det skulle innebära. Klart var dock att vi inte skulle få tillbaka en rabattnivå likt tidigare.

Insjöbåtarnas huvudargument är att vi inte har andra alternativ till att nå andra

vatten än kanalen. Vi pekade på att rabattsystem för andra transporter där alternativ saknas förekommer typ rabatterade biljetter för gotlänningar.

Förra året var det ca 2100 st "unika" båtar som gjorde en eller flera resor på kanalen. Av dessa så var 236 st från Vättern och ca 100 från Roxen. Det är nu en stor sannolikhet att antalet båtar från insjöarna kommer att minska rejält. För det är en stor skillnad på att betala 7 – 8 000 kr eller mer en gång i livet för en kanalresa mot att tvingas lägga ut det varje år man vill ut. Risken är nu att båtclubbarna förlorar medlemmar som väljer att lägga sina båtar ute på kusten permanent och att det blir svarare att locka hem båtägare boende kring insjöarna, men med båt ute på kusten.

Vi kommer nu att inrikta oss på en bearbetning av beslutsfattare och kommer att uppvakta riksdagsmän med förankring kring insjöarna och göra de uppmärksamma på den orimliga kostnadsbilden. Det är lätt att dra parallellen med om en husbilsägare skulle få betala 7000 kr i trafikavgift för att få köra fram och tillbaka mellan Motala och Söderköping en gång. Den enskilde båtägaren får nu ta ställning till om han skall lägga denna höga kostnad på sin semesterresa eller välja att stanna kvar i Vättern och på detta sätt "rösta med fötterna".

Hans Mörk

Har du flyttat?

Glöm inte skicka ett flyttkort till:

Jönköpings Segelsällskap, Box 142, 561 22 Huskvarna