

# Klubbnytt

Nummer 138 · Oktober 2014



Sidan 2

## Hjärt-Lung- Räddningskurs

Sidorna 4–5

## Västerut blåser vinden och vi med den...

Sidan 7

## WSG race 2014

Sidorna 8–9

## Långsegling med förhinder

Sidorna 14–21

## Ensamseglare jorden runt



## Innehåll

- 3 Ledaren
- 4-6 Västerut blåser vinden och vi med den



- 7 WSG race 2014
- 8-9 Långsegling med förhinder



- 10-13 Världsomsegling
- 14-21 Ensamsegling jorden runt



- 22 JSS organisation
- 24 Hur gick årets kräftfiske?



## Föreläsning: Stressless resa genom mjölken

Välkommen till en föreläsning med Ingmar Svensson och Stressless resa genom mjölken!

Var: Klubbstugan i Rosendala

När: Onsdag 12 november 2014

Tid: 18.00

Övrigt: Föranmälan och max 25 deltagare

Kaffe och kaka serveras.

Anmälan sker till [motor@jssklubb.se](mailto:motor@jssklubb.se)  
senast söndag 9 november

## Hjärt-Lung-Räddningskurs



Välkommen

på en Hjärt-Lung-Räddningskurs,  
inklusive "att sätta i halsen" och hjärtstartare

Var: Brandstationen på Rosenlund Jönköping

När: torsdag 30 oktober 2014

Tid: 18.00

Instruktör: Agneta Palmberg

Max antal deltagare: 16 st

Fika finns till försäljning och i övrigt så kostar inte utbildningen något för oss som är med i JSS båtklubb.

Anmälan sker till [motor@jssklubb.se](mailto:motor@jssklubb.se)  
senast måndag 27 oktober

## Klubbnytt

Nummer 138 - Oktober 2014

Oktober 2014 - Nr 138

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 (korrek-  
tur redaktionell text)

Layout:  
Steen Aaröe

Tryck:  
Arktryckaren

Distribution:  
Bo Bjenning

Korrektur:  
Korrekturhäxan

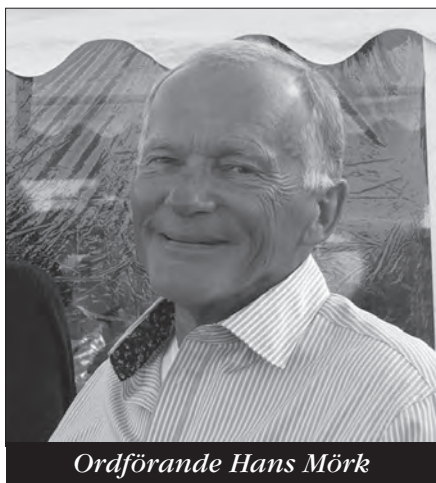
JSS på webben:  
Joakim Hermansson

Address:  
[www.jssklubb.se](http://www.jssklubb.se)

E-post JSS:  
[info@jssklubb.se](mailto:info@jssklubb.se)  
[kansliet@jssklubb.se](mailto:kansliet@jssklubb.se)  
[redaktionen@jssklubb.se](mailto: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.



Ordförande Hans Mörk

## Den härliga sommaren ser vi nu i backspegeln

**Vilken fantastisk sommar för båtliv vi har haft. Visserligen började den med någon regnig vecka men sedan kom solen och värmen och bjöd på många fina veckor.**

De flesta av oss är nu tillbaka i vardagslunken och det gäller också för våra aktiviteter inom klubben. Nu skall båtupptagningen organiseras, våra anläggningar förberedas för vintersäsongen och medlemsarbeten utföras samt inte minst går vår nu sedvanliga höstfest av stapeln. Festkommittén gör ett jättearbete för att låta medlemmarna träffas under trivsamma former och vi hoppas att det också leder till ett ökat engagemang och förståelse för den ideella föreningens verksamhet.

Allt är dock inte frid och fröjd och vi tvingas konstatera att felaktig användning av våra anläggningar har orsakat dyrbara haverier samt att slöhet och nonchalans ger förtroendevalda icke önskat merarbete och orsakar stor förtret. Se separata artiklar.

Det är mycket förvånande hur medlemmar kan bete sig och tro att andra kan städa upp efter dem samt att de inte tar någon som helst hänsyn till de regler vi har för att verksamheten skall flyta så bra som möjligt.

Nu när höstmörkret lägger sig ökar också risken för inbrott hos oss. Efter förra årets inbrott på Rosendala beslöt vi att förbättra belysningen där samt på bryggorna i Rosendalabassängen. Vi får både starkare belysning samt lampor som är styrda av rörelsedetektorer. Detta arbete beräknas snart vara genomfört innan september månads utgång.

Vårens seglarskola för ungdomar har trots en ledarbrist fått en fortsatt verksamhet nu i höst och det är trevligt att se "knattarna" med varierande framgång kajka fram på Vättern i sina optimistjolar.

Med fler funktionärer skulle vi också kunna hålla en bättre kontinuitet på denna verksamhet samt också kunna erbjuda en vuxenseglarskola, vilket vi gjort under tidigare år. Vi har många seglingskunniga bland våra medlemmar och ännu fler som vet hur man underhåller en båt, vi borde därför rimligen få några som tar sig an detta som medlemsarbete.

I styrelsens uppdrag för detta år ligger bl.a. en översyn av våra stadgar. Dessa har skrivits om, fått tillägg och reviderats genom åren och de omfattar nu fjorton sidor med flera motsägelsefulla och onödiga uppgifter. För samma funktion behöver Domsands Båtklubb bara tre sidor. Vi kommer att återkomma senare under hösten med en diskussionskväll om stadgarnas innehåll.

*Hans Mörk*

## Slöhet och nonchalans

När man får se att någon ställt två plastdunkar med spillolja utanför miljöboden där det finns tomfat att hälla oljan i undrar man om det är slöhet eller total nonchalans som ligger bakom. Inte bättre blir det när man tittar in i miljöboden och ser att någon ställt in ett antal tomma färgburkar samt att det står ett uttjänt fritidsbatteri där.

Det står ett anslag på miljöboden att där endast får lämnas spillolja, oljefilter samt glykol.

När en (eller flera medlemmar) agerar på detta sätt drabbar det dem som frivilligt och ideellt har tagit på sig ett uppdrag åt föreningen, antingen genom att stå som sektionsledare eller miljösamordnare.

Hur roligt tror ni att det är att agera städare åt så nonchalanta och slöa medlemmar. Tyvärr är detta beteende inte begränsat till Rosendala utan det drabbar även Sjöbo och klubbstugan i Jönköping.

**Skärpning!!!**

*Hans Mörk*

# Västerut blåser vinden och vi med den..

**Färden gick västerut från Los Roques i Venezuela. Nu hade vi kommit in i långsegelrarlivet ordentligt och helt naturligt tog vi en nattsegling till Bonaire, även om det blev en rullig upplevelse.**



Bonaire är en liten ö som ligger norr om Venezuela. Ingår i ABC-öarna, de Nederländska Antillerna. Tillhör Holland men har ett eget självstyre. Här handlar allt om dykning. Vattnen runt hela ön är ett naturskyddsområde. Inte tillåtet att ankra någonstans, utan det finns fina bojar utanför Kralendijk som huvudstaden heter, och här får man ligga över natt. Ute runt kusten finns ett hundratal dykbojar som man får ligga vid 2 timmar under tiden man dyker i det kristallklara vattnet. Sikten är ca 30+ meter och djurlivet är fantastiskt. Botten störtar väldigt brant från stranden så man får fina slutningar eller dropoff att dyka på. Man måste köpa ett tillstånd för att dyka här. Snorkling kostar 10 USD och apparatdykare 25 USD. Dessa kostnader går till bojar och att kontrollera att alla sköter sig. Vi dök varje dag runt huvudön eller runt Kleine Bonaire som en liten ö utanför heter. Vi såg alla tänkbara fina fiskar och otroligt vackra koraller och filmade massor med vår GoPro kamera. Vi hyrde även moped en dag och for runt ön. En kul upplevelse då vi såg flamingor och salttillverkning.

Vidare gick seglatsen till Curaçao där vi ankrade i Spanish Waters, en sluten vik med bara en smal kanal ut till havet. Här skall man bara gå in på dagtid för det är korallrev och sandrev i den smala kanalen. Väl inne så är det fint skyddat vatten. Här är ankringen reglerad så man får bara ankra på vissa platser. Vi lyckades att få en bra plats nära en gratis jollebrygga. Vi

stannade här i 10 dagar och besökte huvudstaden Willhelmstadt flera gånger. En kul stad som ser ut som en färgglad kopia av Amsterdam. Här lyckades vi att få tag i en bra reparatör till vår dieselgenerator/hjälpkärra som hade strulat ett tag. Det var voltregulatorn som inte ville hålla rätt spänning längre. Skönt att få detta fixat.

Detta var ju ett problem som vi inte kunde laga själva. Utklareringen från Curaçao blev lite kul. Istället för att ta bussen in till myndigheterna inne Willhelmstadt som vi gjorde vid inkvarteringen så tog vi LAYA in till stan. Väl framme så ropade vi upp bron som förbinder de två stadsdelarna. Denna bro är väldigt annorlunda. Det är en flytbro 400 meter lång som är förbunden med ett gångjärn på ena sidan och 2 st gigantiska utombordare på andra sidan. Vid broöppning så startas utombordarna och helt sonika körs bron iväg till andra sidan så att fartyg kan passera. Där la vi till direkt utanför tullkontoret och kunde på så vis sköta utklareringen snabbt och enkelt. När vi sedan skulle gå iväg så ropade vi upp bron igen och fick snabbt en ny broöppning.

Ytteligare en nattseglat till Aruba där vi ankrade utanför flygplatsen. Aruba är som ett gigantiskt shoppingcenter där turister från de otaliga kryssningsbåtarna handlar märkesvaror och smycken. Kul är alla leguaner som sprang runt i alla parker och stolt visade upp sig. Här blev vi kvar i 6 veckor. Vi väntade på en reservdel som skulle komma på posten från Sverige. Det

tog över 4 veckor för detta lilla paket att anlända. Vi blev lite trötta på den dammiga vinden som blåste från land hela tiden och skitade ner överallt ombord. Men till slut så hade vi fått våra grejor och vi lämnade Aruba som varit vårt hem under 6 veckor.

Färden fortsatte västerut mot Colombia, detta stora land i norra Sydamerika tyvärr okänt för sina droger och olika gerillarörelser i inlandet. Men det är helt säkert och väldigt vackert land. Vi gick till Santa Marta som har en fin marina. Marinan blev vårt hem under 6 veckor och vi trivdes väldigt bra i detta överraskande trevliga land. Här pratar man bara spanska, och vi pratar ju bara lite spanska som vi lärt oss på vägen. Detta var inga problem för colombianerna. Ett mycket trevligt folk som alltid försökte hjälpa till med ett leende. Mycket skratt blev det som tex. när vi satt hos optikern i en timme och väntade på ett besked om de kunde fixa kontaktlinser av ett specifikt märke. De ville veta allt om Sverige, våra barn, hur länge o vart vi seglat och mycket mera. Vi berättade med charader, hemgjord spanska och med hjälp av miniräknare och bilder i mobilen. De fattade allt... Tror vi? Santa Marta är en stad på ca 400 000 innevånare så det var ett folkmyller på gatorna! I ett gathörn så såldes allt... kaffe, frukt, solglasögon, reparerades mobiler, mackor och mycket mer. Vi gjorde en utflykt upp i Sierra Nevada till en by i bergen som heter Minca. Där hyrde vi två grabbar på motorcykel som körde oss till en kaffefa-



brik där vi blev visade hela produktionen. Fascinerande var systemet med avloppsrör som transporterade kaffebönorna av vattentryck flera kilometer ner till fabriken. Sedan kördes vi på smala stigar och hög hastighet upp till ett vattenfall där vi badade och svalkade oss i det svala vattnet. En dag i marinan anordnades en "potluck". Detta är vad vi kallar för knytkalas. Alla båtar lagade en rätt var. Självklart lagade vi svenska köttbullar med gräddsås som fick högt betyg av många båtar. Men det var kul att smaka alla godsaker från hela världen som serverades. Till slut var det dags att lämna marinan och fortsätta färden.

Vi passerade Barranquilla, en annan storstad i Colombia. Där rinner Sydamerikas 3:e största flod ut- Rio Magdalena. Här är en farlig passage som bara skall göras med försiktighet. Oerhörda vattenmängder forsar ut i floden och för med sig all möjlig bråte ut till havs. Ligger vinden mot strömmen så kan vågorna växa till 8-10 meter. När vi passerade var det gynnsamma vindar så vi passerade mynningen 6 Nm ut. Vattnet blir precis brunt under passagen och utkik fodras för att inte köra in något träd eller annat. Strömmen sidledes 6 Nm ut i havet var uppskattningsvis 2-3 knop så då kan ni förstå kraften av alla vattenmassor. Söder om Barranquilla finns en vik som heter Puerto Velero och där droppade vi ankaret för natten. Rätt som det var så kom kustbevakningen och önskade komma ombord. Trevligt samtal på spanska med dessa gubbar som synade alla våra papper ingående. Allt befanns vara i sin ordning och de lämnade oss med en konstig min, sugandes på de holländska saltlakritskarameller som Agneta bjudit på.

Cartagena angjordes och vi droppade ankaret långt in i den slutna viken. Här var det hett! Vattnet var 32 grader varmt så vi fick ju ingen svalka genom skrovet. 35 grader, stekande sol och vindstilla. Cartagena är en vacker och intressant stad. Gamla stan är utnämnd till ett världsarv och här vandrade vi runt och tittade på alla sevärdheter. Vi bunkrade även rejält för nu äntligen skulle vi få besättning igen. Calle och Anette från JSS med Calles två vuxna barn anlände med flyg och mönstrade på. Trev-



lig kväll ombord då vi fick höra nyheter hemifrån. Dagen därpå så passade de på att göra stan medan vi bunkrade det sista. Sedan halade vi upp ankaret ur dyn och satte kurs västerut igen.

Efter 38 timmars seglats med stundtals fin segling, anlände vi till San Blas mitt i natten. Försiktigt försiktigt lotsade vi oss in med hjälp av en annan båts spår i navigationsprogrammet genom korallrevet. Full utkik med strålkastare var utsatt. Rätt som det är skriker Calle till! REV FÖRÖVER! Spåret stämde inte!? Blev några nervösa minuter innan vi till slut kommit in i lagunen och kunde droppa ankaret och ligga tryggt över natten. På morgonen vaknade vi i detta tropiska paradiset. San Blas består av 365 låga sandöar med kokospalmer på. Bebodda av Kuna-indianerna som har ett eget självstyre här även om öarna tillhör Panama. Indianerna lever traditionellt med kokosodling, fiske och hantverk. Här är vi gäster och det gäller att veta vilka regler som gäller. Under dryga veckan seglar vi runt i detta paradiset. Nya ankarplatser varje natt, utforskning av öarna med fin snorkling. En kväll hade vi köpt languster av en indian i en kanot. Langusterstjartarna hade hamnat på grillen och efter den goda middagen halar Calle fram ett par ringar och frågar då Anette om hon ville förlova sig med honom! LAYA är "loveboat" igen! Till slut så fortsatte vi västerut igen. Stanade 2 nätter i Portobello som är en liten by idag, men förr i tiden var den plats där allt guld som spanjorerna lagt beslag på i Sydamerika, skeppades till Spanien ifrån.

Här finns gamla fort med kanoner överallt. Den kände piraten Captain Henry Morgan lyckades faktiskt att ta sitt största byte här när han och hans piratflotta intog stan. Till slut kom vi till Shelter Bay marina utanför Colon i Panama där Calle & Anette, Marcus och Rebecca mönstrade av.

Vår son Tobias kom och mönstrade på. Under 3 veckor seglade vi runt i området, tillbaka till San Blas och mycket djungelvandringar. Bland annat hade Tobbe bokat en guide i Portobello som tog oss på en 13 timmar lång vandring i 35 graders värme med nästan 100% luftfuktighet i djungeln. Vi såg massor av spindlar, apor, sängångare, papegojor, tucaner o mycket mycket mera. Vi tog också LAYA in i Rio Chagres, en flod i Panama som är reglerad via Gatundammen som Panamakanalen går igenom. Där tog vi oss ca 5 Nm uppströms och ankrade under natten mitt i djungeln.

Nu har vi lagt LAYA i Shelter bay marina där hon skall ligga i tre månader medan vi tagit flyget hem till Jönköping och skall vara hemma i tre månader. När vi är hemma jobbar vi med att hålla föredrag dels om vår resa/seglats för alla intresserade samt ett föredrag som vänder sig till företag/förening/skola där vi pratar om MÅLSättning. Vi åker "hem" till LAYA 25:e november. Planen är att gå igenom Panamakanalen och ut på Stilla havet i början av december..

Följ oss gärna på vår hemsida [www.futurewinds.se](http://www.futurewinds.se) och på Facebook [www.facebook.com/Futurewinds](http://www.facebook.com/Futurewinds)  
 Hasse & Agneta Palmberg S/Y LAYA

## Felaktig hantering av våra anläggningar har orsakat dyra haverier

**Den senaste tiden har ett felaktigt användande av våra anläggningar orsakat två dyra haverier för föreningen.**

Pumpen som pumpar upp avloppsvattnet från servicebygganden i Sjöbo till kommunens avloppsnät, havererade under vecka 32. Pumpgropen svämmade över och tankbil från JRAB fick tillkallas för att pumpa läns i gropen. Tillkallad servicetekniker konstaterade att pumpen hade satts igen av torkpapper vilket är så segt att den skärande pumpen inte klarar av detta utan havererar.

Vi tvingas nu att byta ut pumpen som inte är mer än knappt 2 år gammal. Detta tillsammans med ersättningar för utryckning, tillfälligt lån av pump m.m. kommer att kosta föreningen mer än 30 000 kr.

Vi uppmanar alla att ALDRIG spola ner torkpapper. Det är viktigt också att föräldrar talar om för sina barn som använder

toaletten där att de heller inte gör detta.

Söndagen den 24 augusti upptäcktes att vajern till mastkranen i Rosendala satt fast och inte gick att använda. Genom en snabb insats fick vi en skylift på plats och kunde då konstatera att styrplåten ovanför brythjulet hade bänkts upp och vajern hamnat i kläm mellan styrplåt och öppningen i toppen på kranen. Styrplåten som är tillverkad av ett 12 mm plattjärn 50 mm brett är formad så att den skall sluta till ovanför brythjulet. Det gick att med slägga knacka tillbaka plåten i sitt läge, men vajern är så skadad att den måste bytas.

Kranen har funnits på Rosendala i 35 år och detta fel har inte hänt tidigare. När kranen besiktigades i våras var styrplåten korrekt.

Vi kan med största säkerhet slå fast att orsaken till haveriet ligger i ett felaktigt användande av kranen.

Konstruktionen medger inte att vajern dras snett sidledes vilket uppenbarligen har skett genom att kranens vridningsrörelse låsts när master skall lyftas från bockarna. Detta gäller speciellt när det är fråga om tyngre master.

Samma sak sker också om kranen låses med ett längre avstånd från masten vid avmastning.

Nu kommer detta att kosta klubben ett antal tusen kronor som alla får vara med om att betala.

En ny vajer har monterats men vi uppmanar de som under hösten skall masta av att vara extra uppmärksamma på att vajern löper rätt i blocket på mastkranens topp.

***I fortsättningen vill vi inte se att kranen låses så att en snedbelastning uppstår.***

*Hans Mörk*

# Dags att vinterrusta 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

Skulle man kunna samla båtar och ta sig mellan punkter i Vättern under lättsamma förhållanden? Svaret från oss som var med är ett enhälligt, rungande JA!



Samling vid pumpen!

WSG  
race 2014

- Samling vid pumpen! Tunabergare hitåt! Inte riktigt så, men vi var ett tiotal båtar som samlades söndagen 20 juli, i Karlsborgs gästhamn.

Varför gjorde vi det? Jo, budet hade gått att en "eskader" skulle gå av stapeln. Öppet för vilket flytetyg som helst. Och DET ville vi inte missa!

Initiativtagarna Pelle Gemheden från JSS och Peter Heinemo från Karlsborg hade fått en idé under Düsseldorfmässan i februari. Skulle man kunna samla båtar och ta sig mellan punkter i Vättern under lättsamma förhållanden?

Svaret från oss som var med är ett enhälligt, rungande JA!

#### Så vad hände? Vad gjorde vi?

Söndag kväll var det samling, gemensam grillning och ett litet invigningstal av Pelle G. Det fina i den här kråksången var ju att det krävdes ingen anmälningsavgift, man var med på de sträckor som passade, ville man ta ner segel och gå för motor fick man det. Eftersom det var öppet för motorbåtar, segelditon, flottar, badkar så fick man ta sig fram på det sätt man tyckte passade en bäst.

Måndag morgon var det alltså gemensam avgång ut genom broöppningen kl 10.00. Målet var Vadstena. Vädret var oerhört varmt och soligt. Vilket också betydde att vinden inte var så seglarvänlig. Vi var många som badade tamp på vägen! I Vadstena låg vi innanför bryggan i vallgraven så vi kunde hålla ihop. På kvällen spelade

vi brännboll där Mikael Holm fick bannor av sonen för att han blev bränd och segern därmed gick till motsatta laget... Här anslöt även familjen Heinemo som slussat in sig från ostkusten. Pelle G hade med sig långväga gäster från Kina som tyckte om vår friska luft och förundrades över hur vi kan bada i vårt dricksvatten och ställa upp grillar var vi vill. Det är lätt att bli hemmablind och glömma bort hur vackert Sverige är!

Tisdagen styrde vi mot Hästholmen. Det startade med vind i våra segel och det var alla tacksamma för! Vädret var lika varmt och soligt! Några båtar gick nära land och några tog sig längre ut i sjön där vinden, om än för en stund, gav lite mer fart. Thor från Baskarp fick pris för att ha lyckats "segla" baklänges! Vi grillade och efter dagens aktivitet som var tipspromenad kammade familjen Ramsten hem full pott!

Onsdag stävade vi mot Hjo. I denna stiltje krävdes ett alldeles särskilt tålamod om man skulle ta sig fram med segel, men visst var de några som lyckades med det. Bouletävling i Bellevueparken innan vi alla samlades för ett härligt kaos med grillar, drycker och pizzakartonger på bryggan. När en svanfamilj med 5 ungar kom simmande upptäcktes att flera av dem satt fast i många meter metrev. Den arga svanfadern fräste och spärrade upp vingarna, men en gemensam aktion med Martin Ramsten i spetsen räddade dem! Dagens hjältar!

Under torsdagen skulle båtarna lämna Hjo

för en avslutande sträckning mot Gränna. Eftersom undertecknad precis startat semestern och skulle norrut mot Vätterns skärgård, tackade vi för oss. Men vi gissar att avslutningskvällen med minigolf var precis lika trevlig som de andra varit!

Summa summarum: några väldigt trevliga och roliga dagar. Vi träffade gamla bekanta och lärde känna nya! Glatt och avslappnat umgänge. Några "tävlingshorn" växte väl ut emellanåt, men bara på positivt sätt. Varje kväll delades utmärkelser, priser och omnämmanden ut: för att ha seglat hela vägen (vilket kanske inte låter så märkvärdigt, men dessa dagar levde vi i en sällan skådad värmebölja med tillhörande stiltje)... Pelles sätt att varje kväll engagera alla medföljande barn, kräver ett särskilt omnämmande!

***Dessutom är det värt att notera att det inte inkom en endaste liten protest mot någonting!***

En stående ovation till idékläckarna och alldeles särskilt till Pelle Gemheden som höll ihop det hela varje dag! Hoppas att det föll ut som tanken var!

Denna gång var det endast båtar av seglartyp som var med, men det vore väldigt roligt om fler ansluter sig till nästa år. För det blir väl nästa år igen?!

Vid tangentbordet:

*Cicci Holm*

Perella



# Långsegling med förhinder



Vi hade planerat länge. Redan 1996 föddes tanken och vi hade bestämt att ge oss av när Ingvar blir pensionär. Så kom då dagen och vi hade all tid i världen. Nu skulle vi förverkliga vår länge närda dröm att segla långt och länge. Vi tänkte bara grovplanera rutten och lämna utrymme för spontana ändringar. Målet var friheten och känslan att få planera tillvaron efter eget sinne. Ett mål var att passera Nordsjön och Biscaya innan hösten.

## bra reklam

fullservicebyrå inom reklam.

### Vi hjälper till med:

Kataloger, broschyrer, prislister, platsannonser som får flest svar, säljblad till handeln, grafiska profiler, inbjudningar till events, skapar hemsidor, ställ i butiken, annonser, banners, vepor, periodiska tidskrifter, böcker m.m.

Mål och strategier, mässplanering och byggnation av monter, allt som stärker ditt varumärke och ökar lönsamheten.

### Vad kan vi hjälpa dig med?



Ser mera på:  
[www.bra-reklam.se](http://www.bra-reklam.se)

Gilla oss på:  
[www.facebook.com/brareklam](http://www.facebook.com/brareklam)

### Bra reklam AB

Skeppsbrogatan 6, 553 02 Jönköping  
Telefon: 036-12 16 36  
[reklam@brainfo.nu](mailto:reklam@brainfo.nu) · [www.bra-reklam.se](http://www.bra-reklam.se)



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



Jobbade från morgon till sen kväll de sex veckorna vi hade innan avgång. Huset skulle tömmas, båten bli klar och alla inköp av reservdelar slutföras. Skön känsla att bocka av det som blev klart. En del installationer och inredning tänkte vi göra när vi kommit iväg.

Tyvärr blev detta ett år då vi fick båten sent i sjön. Inte en enda dag hann vi segla bara motorgång mellan Rosendala och Jönköping.

Avseglingsdag och visst hade vi koll på allt. Huset nerpackat, bilen såld och vad vi behövde fanns i båten (plus lite till). Läsplatta med många böcker, extern hårddisk med film och musik. Avskedsfest med barn, barnbarn och övrig familj. Fest med seglarvänner och andra vänner. Dessutom kom många och vinkade av i hamnen. Två barnbarn ville följa med. Liam hade sagt på dagis att han skulle ut på halv jorden runtsegling och gå av i Hjo. Albin ville gärna vara med hela sommarlovet.

Eftersom vi behövde stuva om lasten gick

vi för motor till Sjöbo. Ingen indikation på att något var galet. Följande dag med regn, åska och grov sjö in i hamnen avstod vi från att gå längre. Midsommaraf-ton gjorde vi oss klara för avgång igen. Jag stod redo att ta tamparna och Ingvar vred på startnyckeln, inte en tendens till tändning. Nytt försök då motorn startade men stoppade nästan direkt. Dags att titta i motorrummet, brukar Ingvar alltid göra, stickan visade vattenblandad olja.

Optimister som vi är trodde vi det bara var att tömma vattnet och fylla ny olja. Detta tog tid och var inte nog, startmotorn hade också havererat. Ny startmotor fick vi tag på efter några dagar men inte hjälpte det. Bara att acceptera totalhaveri. Ska bli intressant att se hur motorn ser ut när den blir isärplockad.

Två dagar av hopplöshet, vad gör vi nu? Inget hus att tillgå, ingen bil och vad skall vi göra? Inte fel att bryggsegla i Sjöbo men det var ju inte så det var tänkt. Tyckte synd

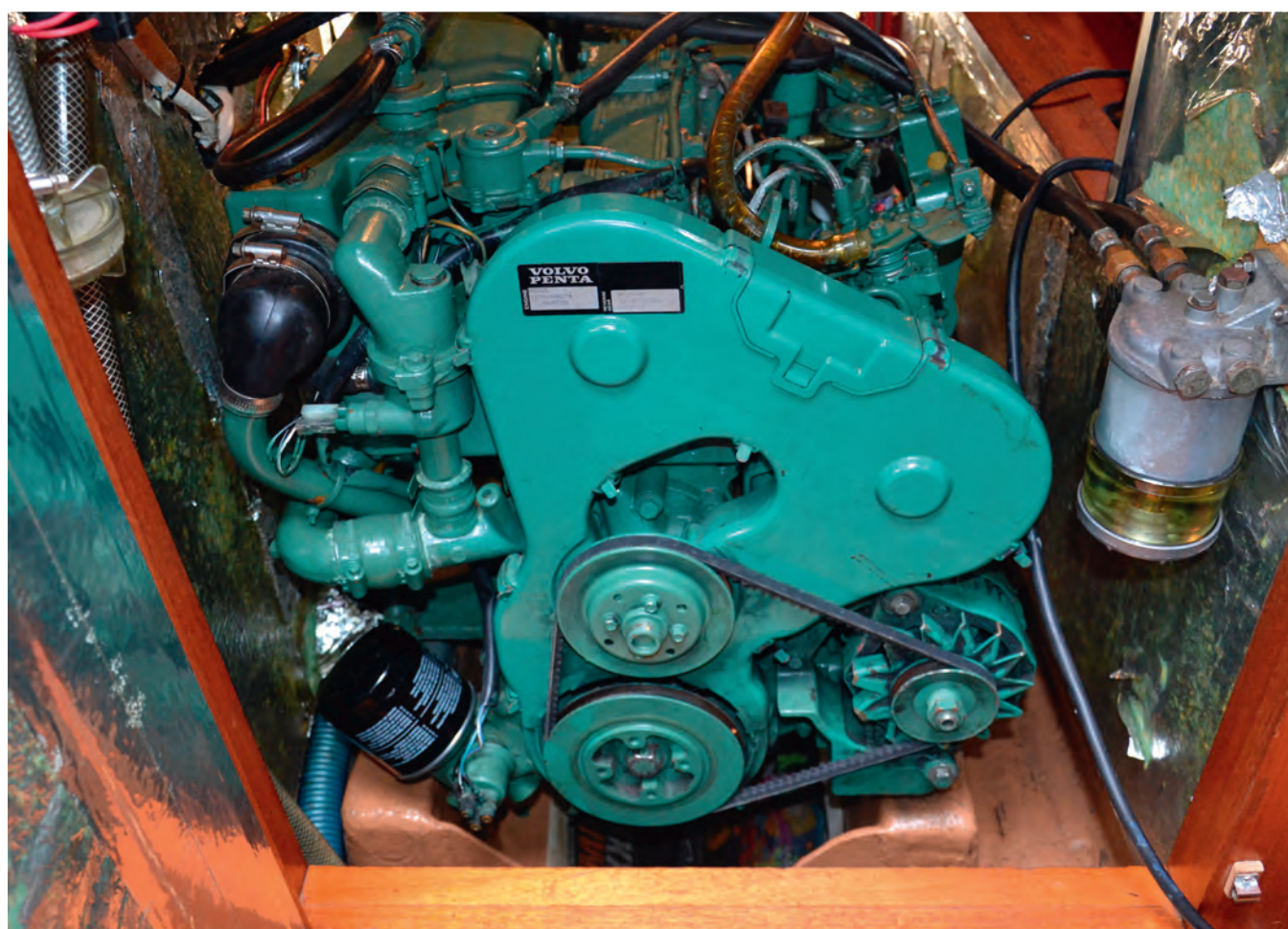
om oss själva men insåg snart meningslösheten i det så vi bestämde oss för att börja se framåt istället.

Snälla vänner såg till så vi fick låna bil och många kom med goda råd. Vi funderade på lösningar och kom fram till att ny motor måste vi ha. Så årets seglingsbudget rök direkt. Reservdelar som vi köpt för att ha med fick vi lämna tillbaka.

Nya tag som sagt, motorn kommer snart och vi har hunnit en hel del småplock som skulle göras. Boendet har ordnat sig och liten billig bil har vi införskaffat. Nu ser vi bara framåt och får väl se det som att vi nog inte var riktigt klara för avgång. Kanske var det försyner som såg till så vi inte kom iväg. Ingen trevlig tanke att detta hade hänt någon annanstans i världen. Nu väntar vi på våren 2015 då vi absolut borde vara väl förberedda för avgång.

Text: *Tuija Lövtangen*

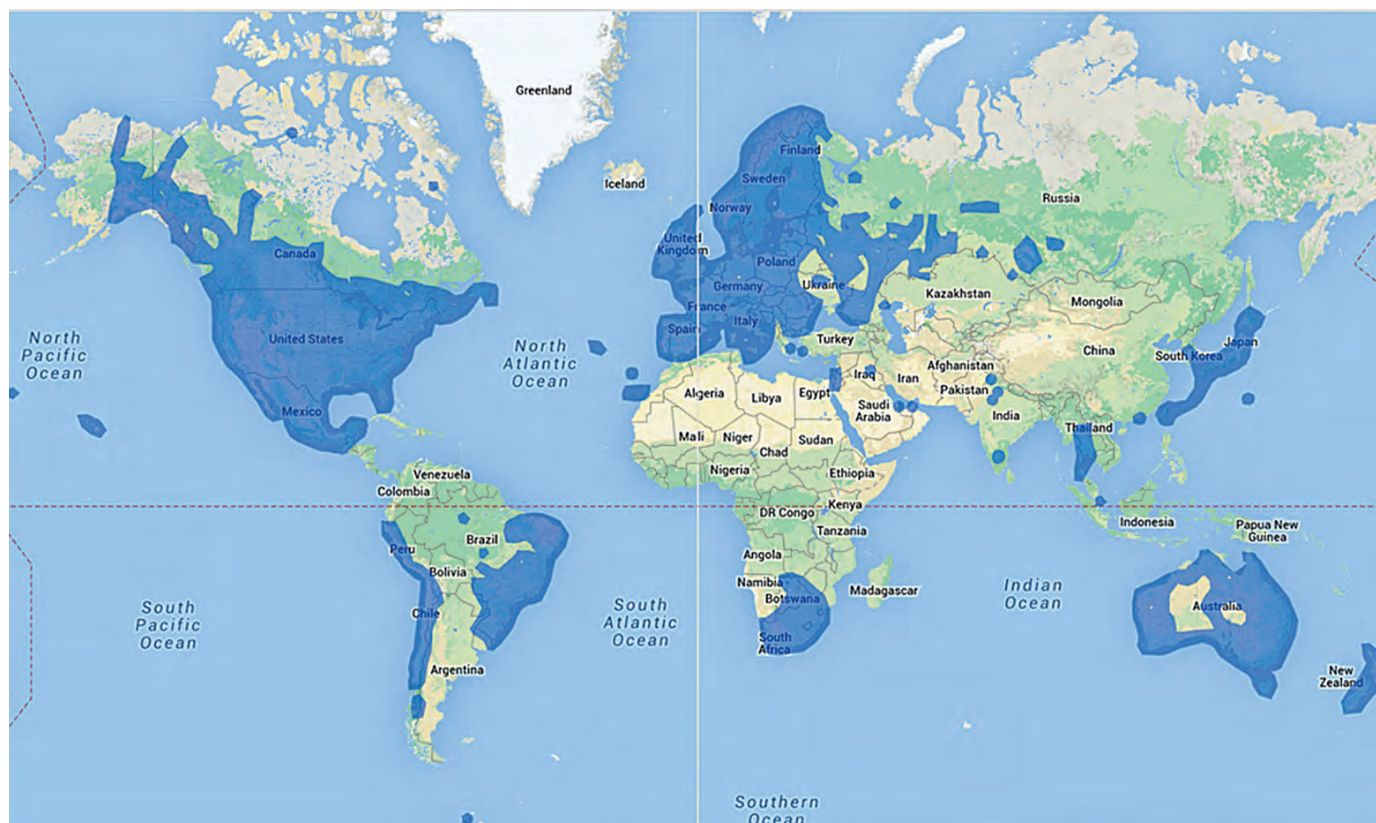
Foto: *Ingvar Lövtangen*



# Världsomsegling

## Charter eller randonné?

Av: Samuel Emtlind



**Många av oss båtfolk har säkerligen blickat över havet mot horisonten och känt en längtan efter att kliva ombord och sätta segel eller starta motorerna och låta stäven klyva vågorna mot nya äventyr. Speciellt när man i medier, exempelvis såsom detta, får följa långseglare som Hasse & Agneta på s/y Laya och Birgitta & Stefan på s/y Runaway.**

Men hur går det egentligen till att välja vart man åker eller när man kan det? Är det bara att åka iväg och välja destination på måfå? Visst går det väl att göra så, men det finns anledningar till varför majoriteten av världsomseglingarna sker på vissa rutter och under vissa årstider.

Undertecknad anser sig inte på något vis vara expert på detta område men jag ska försöka sammanfatta den information jag hittat på diverse bloggar, resebeskrivningar och andra sajter. I huvudsak kommer jag att använda mig av ordet "segla" när jag avser att transportera sig med båten. Detta för att det är det vanligaste sättet att göra resan runt jorden på havet. Det är lik-

som avsevärt billigare att använda vinden som "bränsle", om man säger så.

### De två rutterna

Generellt sett verkar det som om det finns två huvudrutter:

Den första av dem kallas race-rutten och används i huvudsak av de som vill ta sig runt jorden på snabbast sätt. Tyvärr



erbjuder denna inte speciellt mycket variation av vyer. Det mesta man kommer vila sina ögon på om man väljer denna rutt är vågor, vatten och än mer vågor. På dessa höga latituder (närmare polerna) håller vindarna väst-östlig riktning så det är det hållet man seglar rутten.

Den andra är den som kallas för kanalrутten. Denna rutt går långsammare och är längre men anses av många att vara avsevärt trevligare. Anledningarna till detta kan anses vara många men mest framträdande kan tänkas vara att man har mer kontakt med land och kan ta del av alla nya kulturer, träffa andra människor och kunna proviantera. Färsk mat och vatten är en av de viktigaste faktorerna för att klara av att orka korsa ett hav. Ett annat starkt argument för att välja denna rutt är att man följer de passadvindar som sveper över jordens yta. Denna rutt går i varmare zoner närmare ekvatorn än den andra och här blåser vindarna i ost-västlig riktning. Myntets baksida att välja denna rutt är att den på grund av fler hamn- och kanalavgifter blir ganska dyr.

Vanligtvis verkar rutterna utgå från England eller Spanien, så vi som bor här lite avsides i vår kära nord är nödgade att först ta oss över den blåsiga och gropiga Nordatlanten.

### Förhärskande förutsättningar

Som jag antytt kan man göra lite som man vill när man väljer hur man vill segla men det finns tre stora faktorer att ta hänsyn till för att få det så trivsamt som möjligt.

1. Vindar (allmänna luftströmmar)
2. Havsströmmar
3. Tropiska stormperioder

### Vindarna

Det finns vindströmmar som är konstanta och har varit så långt innan Columbus dagar. Har man bara lite koll på vilken latitud man befinner sig på kan man med stor sannolikhet beräkna hur man får det med vinden. Var och en har sin egen karakteristik, även områden med väldigt svag vind. Nedan kommer jag dela in dem

i olika latituder men dessa är inte exakta. De varierar över olika tider på året och dessutom kan viss överlappning ske så se dessa kategoriseringar bara som ungefärliga.

Närmast ekvatorn på 5-10 grader vardera sidan finns det ett stiltjebälte som man gärna vill undvika om man vill ta sig fram med hjälp av sina segel. Vindarna är svaga och omväxlande. Det är ofta regn- och åskväder samt att det råder hetta med hög luftfuktighet. Detta stiltjeområde är dock ingalunda konstant. Det blir smalare ju längre västerut man kommer och beroende på vilken tid på året är det också olika brett. I juli och augusti kan det sträcka sig så långt som till 20°N men i februari och mars kan det handla om ett bara 16 km brett bälte strax norr om ekvatorn.

Norr om Stiltjebältet mellan ungefär 10°N och 30°N går Nordostpassaden. En syd-västgående luftström, ypperlig att följa över havet med i det varma tropiska vädret. På motsvarande latitud på andra sidan ekvatorn råder det ungefär samma premisser med ett undantag, vindarna kommer från sydost.

Både norr och söder om passadvindarna på latituderna 30° till 40° finns Hästlatituderna eller det Subtropiska högtrycksbältet. I likhet med Stiltjebältet är vindarna svaga men man slipper åskstormarna och luftfuktigheten är lägre. Lite kuriosainfor-

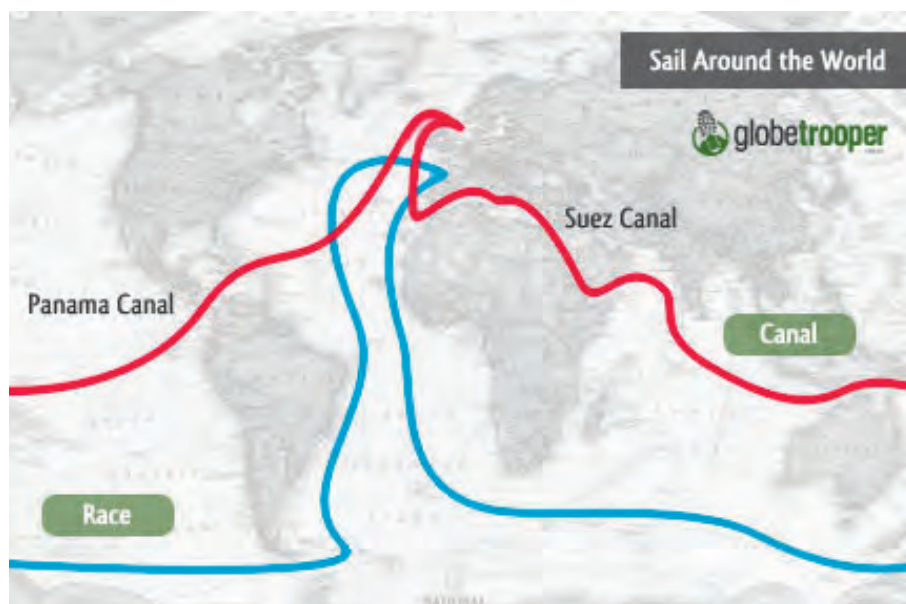
mation om Hästlatituderna är att det sägs att namnet kommit av att fartygen som seglat till "Nya världen" drabbats av stiltje och att sjömännen tvingats slakta och äta hästarna ombord för att spara på vatten och föda.

Mellan 40°N-75°N samt 40°S-75°S går Västvindsbältena. Dessa vindar är inte lika stadiga som passaderna men erbjuder seglande att färdas mot öster. På norra halvklotet kommer de från sydväst och på södra halvklotet från nordväst. Till skillnad från passadvindarna är dessa inte heller lika tama, inte sällan blåser det kuling eller också storm och på södra halvklotet är vindarna hårdare eftersom det inte finns lika mycket land som dämpar dem. Mellan 40°S-50°S finner man "The roaring forties" och mellan 50°S-60°S "The furious fifties", båda namnen anspelar på vindarnas vildsinthet.

Norr och söder om västvindsbältena till polerna finner man de Polära ostvindarna. De är svaga och oregelbundna. I norr blåser de från nordost och i söder från sydost.

### Havsströmmarna

Detta kunskapsområde är på tok för stort för att beskrivas i denna artikel men generellt rör sig havsströmmarna i ungefär samma riktning som vindarna. En ytterligare beskrivning är att tänka sig att de norr om ekvatorn rör sig i en stor ellips



De två rutterna.

Källa: <http://globetrooper.com/sail-around-the-world>

**SSRS kom till Gränna hamn och visade upp sin verksamhet för ett 25-tal personer.**

Vi fick gå in i Cambion, se deras svävare och se deras Rescue runner plocka upp en människa i vattnet.

Till festen i klubbhuset i Gränna kom 6 personer från JSS och 12 från GBK. Vi hade trevligt och roligt umgänge.

Vi tackar alla som kom och lyssnade och hade fest.

Motorbåtssektionen i JSS /  
*Joakim & Lotta*



**SSRS-dag i Gränna och fest med Gränna båtklubb 23 augusti**



**Våra kurser ger dig ett säkert sjöliv**

Skärgårsskeppare / förarbevis  
Skärgårdskeppare  
Kustskeppare

Kustskeppare +VHF  
Utsjöskeppare  
Kanalintyg

**Skepp och hoj!**

**15% rabatt för JSS-medlemmar**

Mer information på  
[www.medborgarskolan.se](http://www.medborgarskolan.se)  
075-241 68 30

**medborgarskolan**



medsols och söder om ekvatorn rör de sig motsols. Detta är dock en väldigt förenklad och kortfattad förklaring.

### Stormperioderna

I likhet med ämnet havsströmmar är det för mycket för att få plats med här så även med detta kommer jag att hålla mig kort. Enkelt uttryckt är det inte klokt att befinna sig i "fel" område under en stormperiod, om man nu inte befinner sig i en hamn och väntar ut ovädret.

För oss som bor här i Norden är det oftast mest intressant att färdas över Atlanten till Karibien så för att ändå välja ett område väljer jag detta på grund av dess relevans. De flesta väljer att först ta sig ner till Kanarieöarna utanför Afrikas nordvästkust för att sedan ta sig över Atlanten. Första deletappen företas på hösten för att slippa vinterstormarna här i norr och väl på Kanarieöarna väntar man till november, eller för säkerhets skull ända till februari, innan man kastar loss mot Karibien. Anledningen till detta är stormperioden i Nordatlanten.

### Andra faror

Det bör också nämnas att det inte bara är väder, vind och strömmar man behöver ta hänsyn till för att göra sin resa så angenäm som möjligt. Tyvärr finns det flera områden på våra hav där pirater är vanligt förekommande.

Mer information kan fås på ICC Commercial Crime Services hemsida och på news.bbc.co.uk.

### Kända världsomseglare

Det kan omöjligt skrivas en artikel om världsomsegling utan att nämna några av de mest historiskt kända på detta område så håll till godo.

#### Ferdinand Magellan

- Första världsomseglingen. 1500-talet.

#### Daniel Solander & Herman Spöring

- Första svenskar att delta på världsomsegling. Ombord på James Cooks Endeavour. 1768-1771. Daniel var Linnés lärjunge och Herman hans sekreterare.

#### Nils Werngren

- Första svensken. 1800-talet.

#### Joshua Slocum

- Spray. Legend. Första ensamseglingen. 1895-1898.

#### Kurt Björklund

- Svensk. Tre solovärldsomseglingar och påbörjade en fjärde men tvingades avsluta denna i förtid på grund av ohälsa. 1980-1993.

#### Kay Cottee

- Första kvinna ensam. 1987-1988.

#### Ellen Patricia McArthur

- Snabbaste ensamseglingen 2004-2005

#### Jessica Watson

- Yngsta non-stop-ensamseglingen och dessutom yngsta totalt (16år). 2009-2010.

I vårt egna kära JSS har vi också ett antal kända världsomseglare och långseglare, men eftersom denna artikel skrivs efter deadline följer jag den väl använda devisen "ingen nämnd ingen glömd". Kanske stoff för en ny artikel?

### Boktips

Inom detta område är det knappast någon annan författare som är mer namnkunnig än Joshua Slocum så därför nämner jag honom speciellt. Utifrån min egna, högst begränsade, repertoar av lästa böcker är Sven Yrvind en favorit.

### *Nedan följer några böcker som jag sett nämnas på de sajter jag besökt.*

*Slocum, Joshua* (1900). Sailing around the world.

*Cornell, Jimmy* (2001). World cruising handbook.

*Cornell, Jimmy* (2003). World Cruising Essentials: The boats, gear, and practices that Work Best at Sea.

*Cornell, Jimmy* (2010). World cruising destinations.

*Björklund, Kurt* (2011). Kurt Björklund, en annorlunda världsomsegling.

*Cornell, Jimmy* (2012). World voyage planner.

*Cornell, Jimmy* (2014). World cruising routes.

### Källor:

<http://globetrooper.com/sail-around-the-world>

<http://en.wikipedia.org/wiki/Circumnavigation>

<http://www.cruiserlog.com/forums/f16/sail-around-the-world-easward-or-westward-3496.html>

[http://sailaroundtheworld.co/route./](http://sailaroundtheworld.co/route/)

<http://www.ne.se/v%C3%A4stvindsb%C3%A4lten>

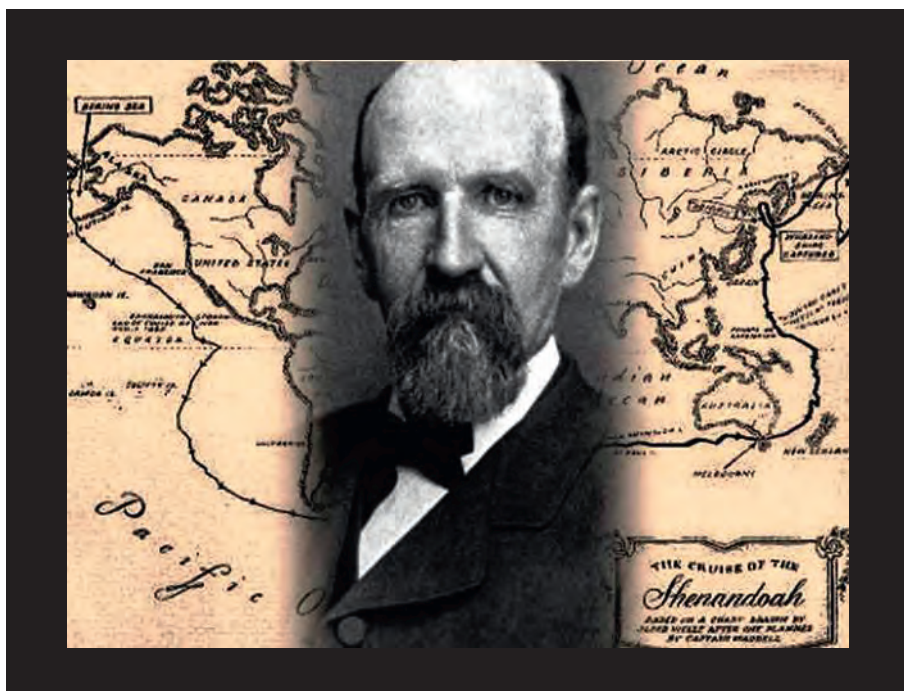
[http://sv.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Projekt\\_v%C3%A4der\\_och\\_klimat/Vind#Pol.C3.A4ra\\_.C3.B6stvindar](http://sv.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Projekt_v%C3%A4der_och_klimat/Vind#Pol.C3.A4ra_.C3.B6stvindar)

<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

[http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk\\_news/magazine/8388222.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/magazine/8388222.stm)

# Ensam seglare *jorden runt*

**Få människoöden har fångslat mig som Joshua Slocums. Han var den förste som genomförde en dokumenterad ensamsegling jorden runt. Hans exempel har fått många efterföljare. Jag skulle dock vilja påstå att ingen någonsin har gjort, eller kommer att göra om, hans bragd. Den är unik, för den är en del av en mycket egenartad mans levnadsberättelse.**



Joshua Slocum var förvisso inte helt glad och framför allt inte amatör, när han utmanade ödet och gav sig av "vind för väg" över Atlanten sommaren 1895. Han hade varit en av detta århundrades mest oförvägna seglande sjökaptener. Garvad av otaliga utmaningar hade han tillägnat sig nautiska kunskaper och färdigheter som få.

Sprungna ur generationer av saltstänkta Sjöfarare från Nova Scotia, hade han havet i blodet. Det hjälpte inte att hans far med rått våld försökte förmå honom att välja en annan karriär. 1860 rymde han definitivt till sjöss 16 år gammal. Nio år senare finner vi honom som kapten i Kalifornien. Han hade inte mycket formell skolning, men lärde av livet med vetenskapsmannens vetgirighet.

Genom olyckliga omständigheter och Gen smula överoptimism hade han 1888 mist sitt stolta skepp Aquidneck, och därmed i stort sett alla de jordiska ägodelar ett äventyrligt sjöliv begåvat honom

med. Sin älskade hustru Virginia hade han redan 1882 tvingats begrava i Buenos Aires, efter att hon drabbats av en plötslig och oväntad sjukdom. Sonen har berättat hur han var "som ett fartyg utan





roder" efter den förlusten. Under det sena 1800-talet dalar de stora segelskeppens magnifika era. Maskindriften har nu slagit igenom på allvar. Före detta seglande sjökaptener efterfrågas inte, utan flockas på sjömanshemmen om de inte har kapital att starta om i livet. Slocum försöker sig på en karriär som marinofficer i ett brasilianskt inbördeskrig, men återvänder tomhänt p. g. a. krigsutvecklingen.

**P**å skämt skänker en gammal vän honom så fiskeslupen Spray. Den visade sig vara ett vrak som länge stått gistet och ruttande på en äng i Fairhaven, Massachusetts. Vissa människor resignerar inför motgångar, andra sporras till ännu större dådkraft. Joshua Slocum tillhörde den senare sorten. Utblottad och lastad med sorg och saknad resignerar han inte utan drar igång det världsomseglingsprojekt som skulle gå till historien.

**H**ur han livnärde sig, och finansierade restaureringen av Spray är något av en gåta. Utöver tretton månaders eget arbete kostar honom projektet 553 dollar och 62 cent. Enligt egen utsago stannade han betydligt längre än de tretton månaderna i

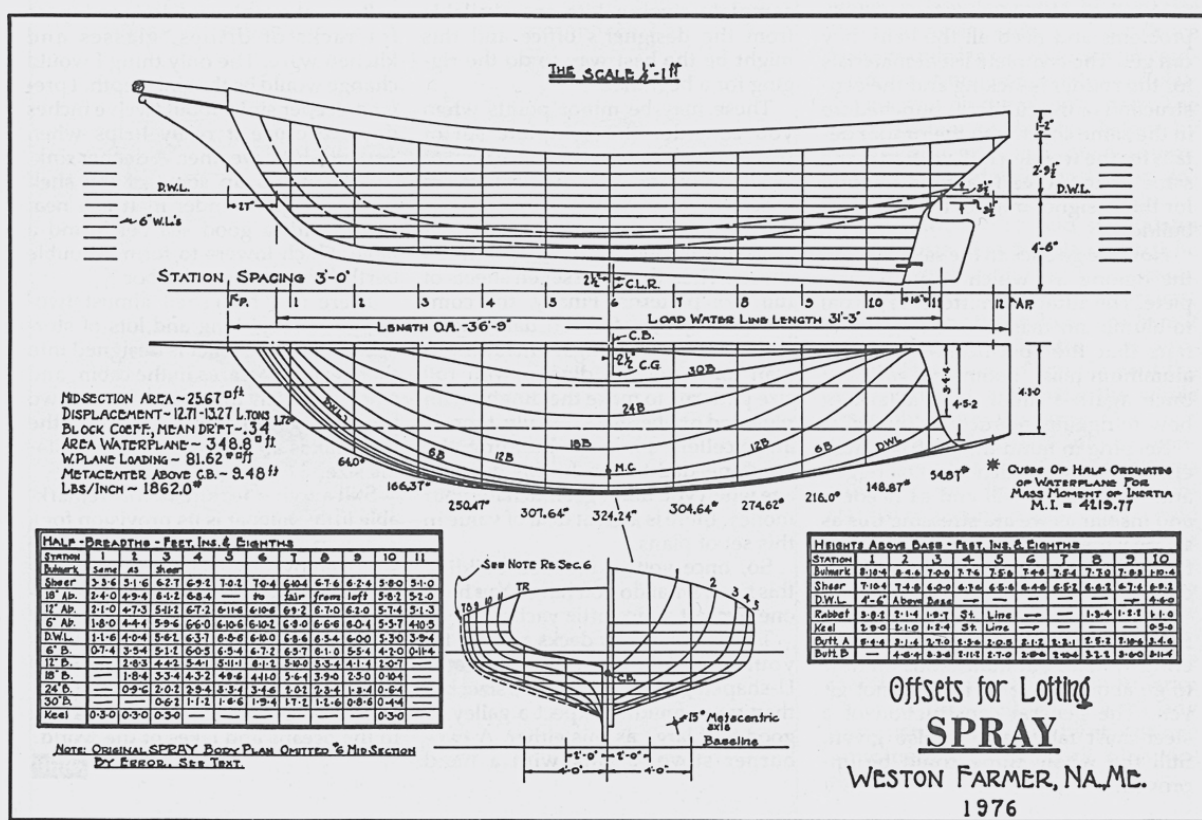


Fairhaven. Då och då var han nödgad att avbryta och som födkrok rusta valfångare längre bort i hamnen.

**U**nderfinansiering präglar nu hårt hans liv, och kommer att prägla hela hans världsomseglingsprojekt. Han skämtar dock glatt om detta. När han saknar femton dollar för att renovera sin hopkärvade fartygskronometer, prutar han till sig ett begagnat tennur med trasig urtavla, en gammal väckarklocka, som nytt navigationsinstrument. Sanningen var den att han var en mästare i astronavigering och tämligen oberoende av kronometern.

**D**et är inte första gången han agerar skeppsbyggare. I inledningen till sin bok "Ensam seglare jorden runt" skriver han: "Min far var den sortens man att om han lidit skeppsbrott på en öde ö, skulle han ha lyckats ta sig hem om han bara hade en fällkniv och lyckades hitta ett träd." Det är kanske en smula tillspetsat, men säkert inte taget ur luften heller. Även sonen Joshua hade detta sinne för skeppsbygge i blodet.

**G**ång på gång har han under sin karriär nödgats bygga nya båtar för att bokstavligen talat ro de äventyrliga affärsprojekten iland. Mer än en gång sätter han



## Fick ett meddelande från Stefan på Runaway

Stefan och Birgitta ligger för närvarande med Runaway på Store Bay nere på Tobago. De har så uselt nät att koppla upp sig på, så han hälsar och berättar att de mår bra. De ligger med Runaway nära flygplatsen på den södra delen av Tobago. Hoppas att de flyttar sig till en annan vik snart, så vi får ta del av deras seglingar i senare nummer.

*Ingmar*



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



**JÖNKÖPINGS  
AB EINAR NILSSONS  
Fjernhandel  
MARINBUTIK**

**WATSKI**

**HONDA**

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

## VI FIXAR DIN HEMSIDA.

Vi på Henrix vill flagga för våra tjänster inom webb. Kanske behöver du en ny hemsida? Då tycker vi att du ska höra av dig till oss, så ger vi dig mer information och kostnadsförslag.

?

### ÄR DIN HEMSIDA MOBILANPASSAD?

En stor del av alla besök sker genom smartphones och därför är det viktigt att din hemsida även fungerar där.



# HENRIX

DESIGN · WEB · PRINT



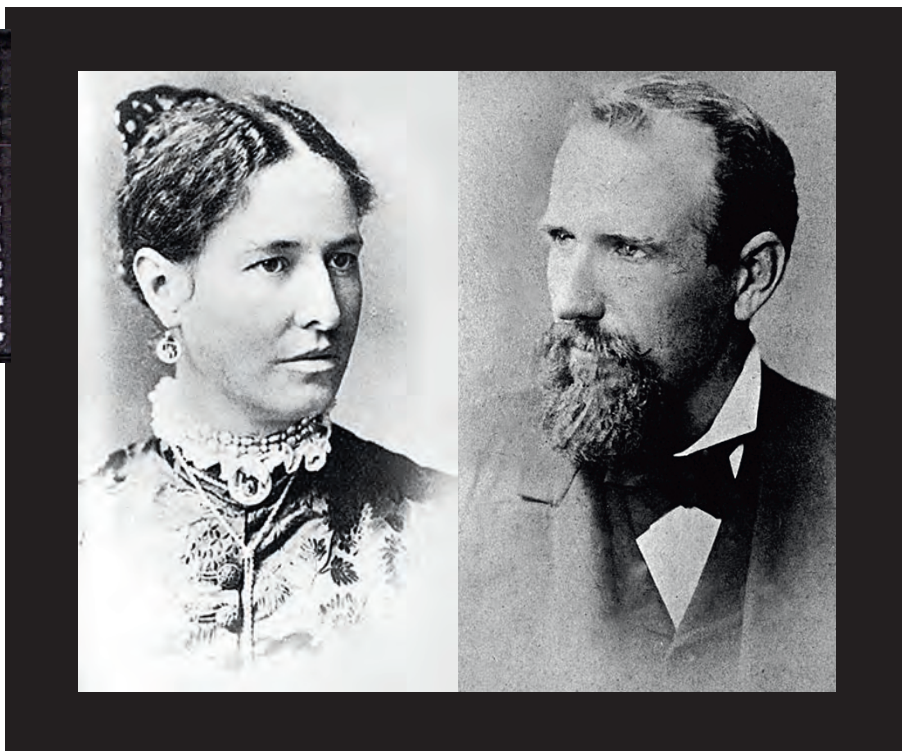


igång med båtbyggeri, strandsatt på någon ödslig plats för att lasten ska nå sin destination om än något fördröjd. Han har t o m byggt fartyg på entreprenad vid en filippinsk djungelkust och med inhemsk arbetskraft.

Det fanns gott om varv längs Bostonkusten. Uppenbarligen sökte han varvsjobb, men lika klart framgår att han inte kunde finna sig till rätta med mentaliteten på dessa inrättningar, som även de blivit fångar i industrialismens och kommersialismens världsvida omdaningar. Han nämner det bara i förbigående och med en förevändning: "... jag hade förstätt att jag inte skulle få något arbete på skeppsvarvet, utan att betala femtio dollar till skeppsbyggarnas skrå...".

Bakom detta uttalande ligger säkert mera av njugg avvisning. Slocum var överkvalificerad men utblottad. Men det var inte bara att han saknade femtio dollar på fickan som var ett problem. Ett bedagat luffargeni som erbjuder sina tjänster, möts oftast inte med någon öppen famn. Han är en pusselbit som inte passar i mönstret. Restaureringen av Spray blir hans revansch.

Även hans förestående världsomsegling är en sving mot hela den nya världsordningen, som sätter livsglädjen åt sidan till förmån för tidshets och profithunger. Hans resa formar sig till en tyst protest mot det teknologiska vansinnets era som skall brisera med full kraft i det kommande århundradet. "Kommer det att löna sig?" Det är den stående fråga Slocum ständigt får under restaureringen. Han besvarar den



med att han kommer att se till att det lönar sig.

Senare gör han följande reflektion: "Det fanns en tid när fartyg som passerade varandra till havs bräckte segel och 'samtalade' lite innan de skildes åt med en salut från sina kanoner, men den tiden är för länge sedan borta. Nu har folk knappt tid att tala med varandra ens ute på det villande havet där nyheter är guld värda, och vad det gäller saluter så har man inte ens råd med krutet. Det finns inga poesiinsvepta fraktbåtar där ute på havet idag, det är ett liv i prosa när vi inte ens har råd att önska varandra god morgon."

Spray hade nu återskapats med största Snoggrannhet och hantverksskickligt efter den vision om sjöduglighet som växt fram ur hans liv på haven. Trästycke för trästycke har Slocum omvandlat skeppsvrakets från år 1801 till ett på nytt segeldugligt fartyg. Spray förändrades så gradvis att det är svårt att säga när den gamla skutan dog och den nya föddes", säger han.

Han har fällt sitt virke på platsen i Fairhaven. Stäven "kom från rotändan på en kraftig friväxande vitek". Med den kan du skära med fören rakt genom isen till

Grönland skarvar en gammal kaptensvän. Detta förblir oprövat, men Spray kommer dock senare att oskadd klyva ett korallrev vid Keeling Islands.

Fanns det överhuvudtaget något kvar av den ursprungliga Spray? Köl, spant, balkar, bord och däck har ersatts av nytt trävirke. Krokvoxet och trätappar får ge vika för nya metoder. Konstruktionen har fått smärre justeringar här och där. Han basar och böjer, och med tusentalet mutterskruvar stärker han sitt skrov. Det är inte fråga om att bevara något ålderdomligt rent allmänt. Det är tidsandan som Slocum riktar sina antipatier emot, och så maskindriften förstås. Den håller på att stjäla skönheten från hans värld. De stolta segelriggar han levt med tynar bort. Vackra skonare avmastas och bogseras nesligt som prämar. Han inser att slaget om vinden som drivmedel är förlorat på kommersialismens altare.

Men äntligen hade tiden kommit att lätta ankar och söka sig ut på havet på riktigt. Jag hade bestämt mig för att segla jorden runt. Eftersom vinden morgonen den 24:e april 1895 var gynnsam, lättade jag ankar, satte segel och styrde ut från Boston. Spray hade legat där tryggt förtöjd hela vintern."

# 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**  
Barnarpsgatan 22  
Tel. 036-19 90 00

**Jönköping Öster**  
Pollaregatan 23  
Tel. 036-19 90 00

 **Länsförsäkringar**  
**Jönköping**  
*Bank & Försäkring*



## 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** 

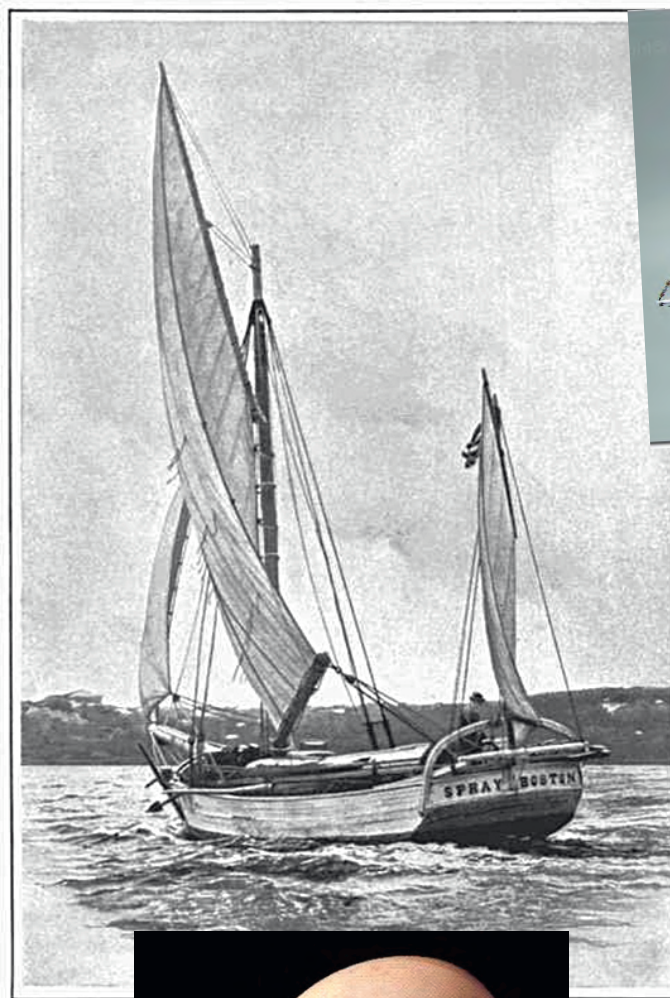


Han får det att låta enkelt. Som om han ger sig ut på sin storslagna "circum navigation" av en händelse och helt spontant. Bara för att vinden just nu var gynnsam. Men säkert är detta en genomtänkt del i hans tysta revolt mot tidurens kravfyllda värld. Han hade friheten i Spray och var inte den nya tidens fånge. "Fabriksvislorna förkunnade lunchrast, samtidigt som slupen sköt iväg för fulla segel." Med de orden understryker han sin frihet och sitt oberoende.

När han återkommer till Boston sommaren 1898, har han tillryggalagt 46 000 sjömil. Spray har burit honom runt klotet. Han har saxat sig genom Atlanten från norr till söder, rundat Hornet, korsat Söderhavet, följt Australiens kust och via Godahoppsudden har han återinträtt i och på nytt korsat Atlanten. Endast han själv har hanterat det uråldriga tungarbetade ankarspelet och en med våra mått mätt helt otymplig segelrigg över jordens alla oceaner.

Varför valde Slocum att segla ensam? Han var ju uppenbarligen ingen enstöring utan hade alltid varit en umgänges människa. När Virginia dog hemsöktes Slocum av ensamheten. Den valde egentligen honom till kombattant och han antog utmaningen. Familjen hade alltid delat hans liv till havs. Virginia var aldrig sjömanshustrun som väntade i land. De hade seglat tillsammans alltsedan de möttes på en bal i Sydney i Australien. Hans andra hustru kunde aldrig fylla den rollen. Ingen kunde fylla den rollen.

"Dagarna gick i lyckans tecken överallt där mitt fartyg seglade." Med dessa ord avslutar Slocum redogörelsen för sin världsomsegling. Den är fylld av fighting



spirit och saltstänkt humor men under ytan är denna resa också en sorgprocess, en besvärjelse mot de omilda omständigheter som berövat honom så mycket, och mot den nya värld som inte efterfrågar de kunskaper och färdigheter han med sitt liv övat till briljans.

Kanske söker han upp ensamheten bara för att kunna triumfera över den. Han uppfinner Pintas lots, skeppspöket, som håller honom sällskap i svåra stunder. Han tilltalar månen och tilldelar sig själv order, svarar och utför dem för att ge sken av en dialog. Spray tillvitats diverse personliga egenskaper och blir också hon en samtalspartner under de långa dygnen ute på öppet hav.

Ur havsdjupen finner han också sina följeslagare. En del blir hans stående färska föda. Andra blir sällskapsdjur, och han involverar sig djupt i deras liv och leverne. En haj som försöker ta hans älsklingstumlare får en gevärskula för pannan. Men geten som en välgörare skänker honom som sällskap på hemresan åter upp hans hatt och sjökort över Karibien. Den blir därmed mest till förtret.

Mänskliga möten uteblir heller inte under resans lopp. Så snart han siktar en annan farkost eller landstiger uppstår det mänskliga interaktioner av de mest skiftande slag. Ibland över gevärs-



## INTRESSEANMÄLAN

Vill ni lära er dansa bugg till kommande fester eller andra evenemang?

Motorbåtssektionen anordnar tillsammans med dansinstruktören *Johan Liljeblad* en nybörjarkurs för alla medlemmar i JSS båtklubb.



Detta är en intresseanmälan för att se om vi kan genomföra detta.

### Är det något för dig/er?

Skicka ett mail omgående till [motor@jssklubb.se](mailto:motor@jssklubb.se) och uppge vilken tid som passar bäst, vardagkväll eller helg. Vi försöker att sätta ihop en lämplig tid under hösten/vintern.

*Motorbåtssektionen i JSS / Joakim*

## SÄLJES

# Najad 34

1975 års modell,  
ketchriggad

Välskött,  
endast en ägare

Ligger i Rosendala,  
Huskvarna

För ytterligare information  
kontakta  
[magnus.raf@gmail.com](mailto:magnus.raf@gmail.com)



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

**VOLVO** och **YANMAR**  
**PENTA** marine



036-163700  
[www.jkpg-motor.se](http://www.jkpg-motor.se)



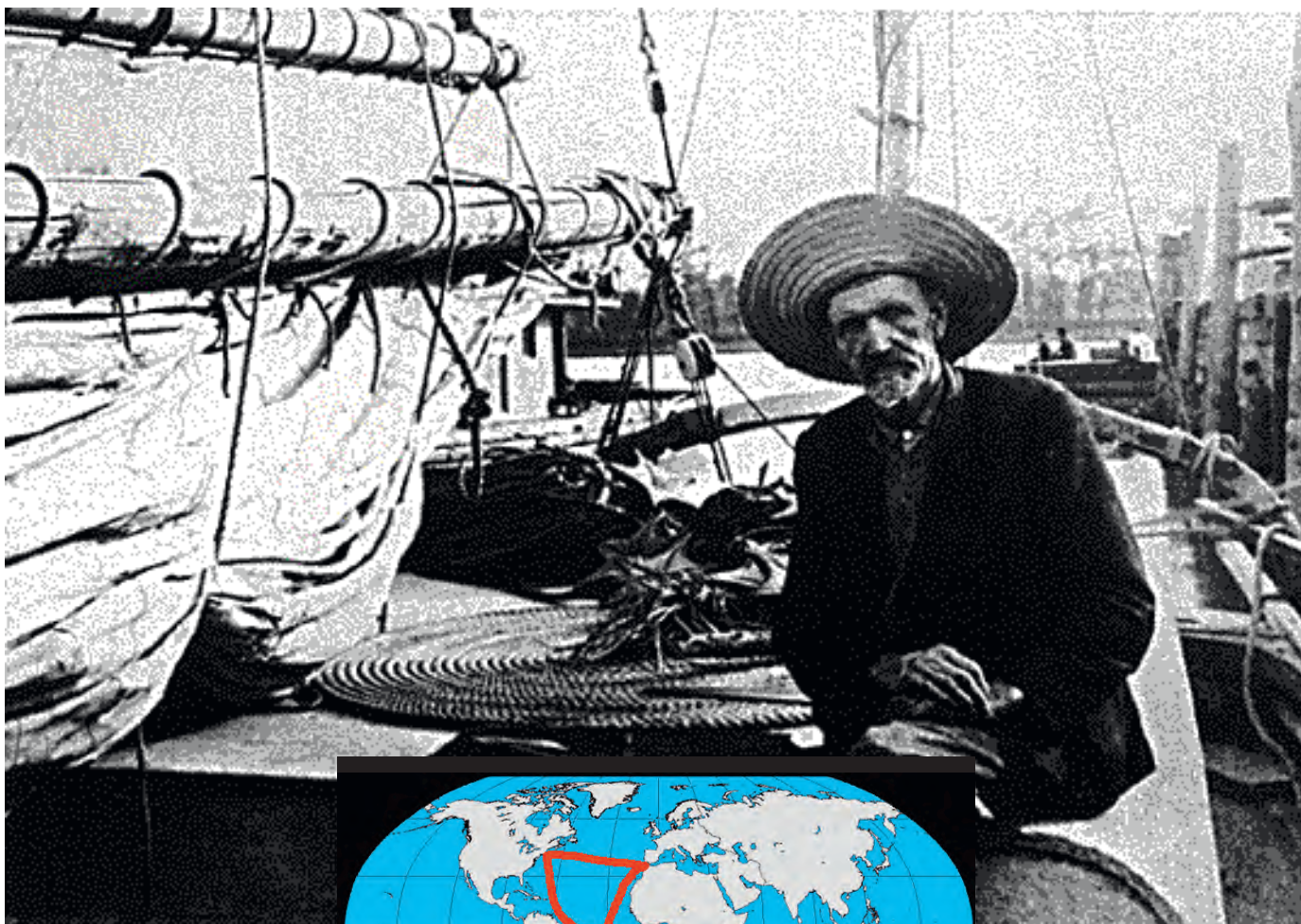
**KINNEVIKENS**  
**SEGELMAKERI**

[www.segelmakare.com](http://www.segelmakare.com)

Kinnevikens Segelmakeri  
Tfn 0510 678 25  
[www.segelmakare.com](http://www.segelmakare.com)

*Segelpriser på hemsidan*





pipans riktmedel eller med nattlig avhysning av Eldslandets infödda genom nubb strödda över däck, men oftast i gamman på Spray eller i alla de märkliga salonger han gästar världen över. När han drar vidare är han dock alltid ensam och alla försök att slå följe med honom får nobben.

Det mest anmärkningsvärda sammanträffandet är nog när han på hemväg gästar boerpresidenten Paul Krüger i Sydafrika. Denne är en notorisk anhängare av "flat earth" och kan absolut inte godta att Slocum seglat runt något jordklot. Han reviderar rutten till en rundsegling på jordens skiva. Även denna omöjliga situation lyckas astronavigatören Slocum bolla med ett stänk av humor, helt utan att bli respektlös mot sin värd.

Här och där, inte minst i Australien,

der. Han uppmärksammas allt som oftast och väcker viss förundran där han kommer med Spray. Han visar upp märkliga infångade vidunder mot betalning och idkar med varierande framgång byteshandel när tillfälle bjuds.

Som beundrande läsare av Robert Louis Stevenson passar han på att titta in till dennes änka på Samoa och vänskap uppstår. En flickskoleklass "mönstrar" tillfälligt på Spray och får en segeltur i bukten.



De emanciperade tjejerna får idel lovord av sin kapten, som förutspår fler flickor under segel.

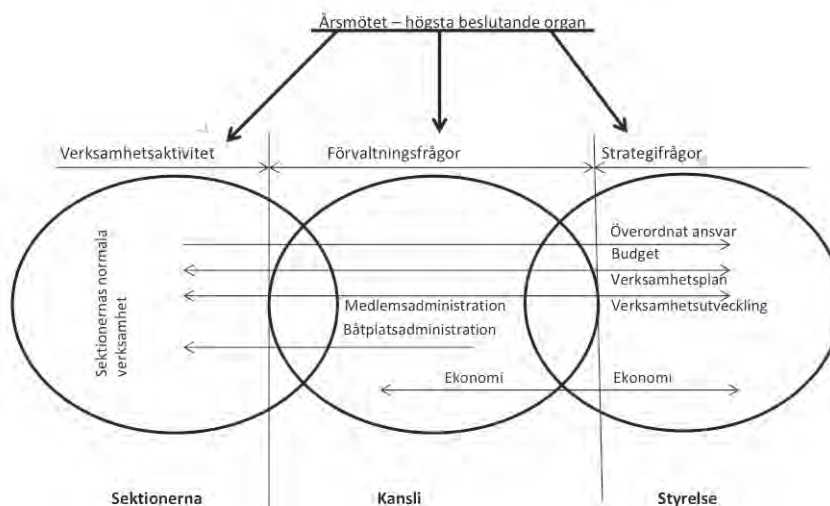
Mecenater och sponsorbidrag uteblev Minte heller under resan. Spray erhöll en hel del varvsunderhåll och reparationer utan någon kostnad. För många tog denne lågmälda men kampvillige gamle sjökaptan till sitt hjärta. Så gjorde och gör även de tusentals läsarna av hans bok som ständigt kommer i nya upplagor och på olika språk.

Joshua Slocums berättelse är en unik produkt av sin tid liksom författaren själv. Den är också universell därför att han berör något inom oss alla. Ensamseglare såväl som havsseglare i allmänhet har direkt eller indirekt inspirerats av hans märkliga jordenruntresa. Så till vida förblev han aldrig någon "ensam seglare jorden runt". Vi följde honom alla på hans resa.

*Anders Bronsek*

# Jönköpings Segelsällskaps organisation

## Organisatoriska processer i Jönköpings Segelsällskap



**JSS har många medlemmar som har varit med i föreningen i många år, men andra är ganska nya eller har bara varit medlemmar ett par år. För de som varit med ett tag är bilden av hur föreningen är organiserad och hur den fungerar ganska klar, men för andra är det kanske inte lika uppenbart.**

Vi har försökt att med en bild visa beslutsnivåer, var verksamhetsansvar ligger och hur medlemskontakter går till.

Våra stadgar reglerar beslutsansvar och hur föreningen skall vara organiserad. Högsta beslutande organ är årsmötet. Där tillsätts styrelse och andra förtroendeposter, beslutas om budget, avgifter, ansvarsfrihet för styrelse och andra frågor av betydelse för föreningen. För att löpande följa att verksamheten sköts enligt stadgarna har årsmötet revisorer till sin hjälp.

Mellan årsmötena sköter styrelsen föreningens verksamhet. I JSS fungerar det på så sätt att styrelsen med det överordnade ansvaret lägger en budget, gör verksamhetsplan, ansvar för verksamhetsutveckling, har det ekonomiska ansvaret, arbetar med strategifrågor samt hanterar alla frågor utanför den löpande budgeterade verksamheten som ligger på sektionerna.

**JSS har för närvarande 10 sektioner.** Dessa är:

**Huskvarna hamnsektionen** som ansvarar och sköter om hamnen i Huskvarna och Rosendalabassängen.

**Rosendalasektionen** som ansvarar för verksamheten på Rosendala uppläggningsplats.

**Munksjösektionen** som ansvarar för verksamheten på uppläggningsplatsen vid Munksjön.

**Jönköpingssektionen** som ansvarar för verksamheten i och omkring klubbstugan i Jönköpings hamn.

**Sjöbosektionen** som ansvarar för verksamheten vid anläggningen i Sjöbo.

**Motorbåtssektionen** som driver en verksamhet främst riktad mot våra motorbåtsägare.

**Segelsektionen** ordnar med kappseglingar inom klubben.

**Ungdomssektionen** har ansvaret att ordna med segelskolor för ungdomar.

**Redaktionskommittén** ger ut vår klubbtidning, matrikel samt håller i vår hemsida.

**Festkommittén** har det viktiga uppdraget att se till att vi också har trevligt i föreningen.

Spindeln i nätet är vårt kansli. Härifrån sköts medlemskontakterna, fördelning av hamn- och uppläggningsplatser. All medlemsadministration sköts via Svenska Båtunionens administrativa system BAS K vilket görs av kansliet som gör alla debiteringar och följer upp betalningar samt sköter vår bokföring.

**Kansliet** tar emot och fördelar inkommande post och e-post samt telefonförfrågningar. Mycket av styrelsens beslut verkställs genom kansliets försorg. Snabbaste sättet att få kontakt med någon av våra funktionärer är också via kansliet.

Jönköpings Segelsällskap är en stor förening med många medlemmar och vi har många ideellt arbetande funktionärer, men vi behöver fler i organisationen för att arbetsbördan inte skall bli för stor. Ta gärna kontakt med oss genom kansliet eller direkt med någon av sektionsledarna för att se vad du skulle kunna hjälpa till med. Vi har också en valberedning som arbetar med att hitta personer till föreningens förtroendeuppdrag.

*Hans Mörk*  
Ordförande



# KS MARIN & MOTOR

JÖNKÖPING

036-36 65 68 [www.ksmarinmotor.se](http://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

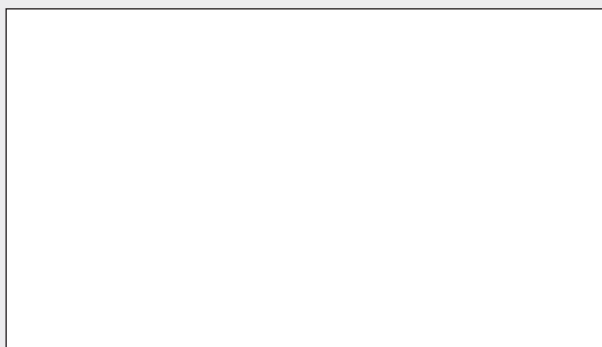
KS Marin & Motor  
Sjöhulsvägen 13  
562 41 Taberg

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



## *Hur gick årets kräftfiske?* **Förhoppningsvis så bra att både du och dina vänner blev nöjda**

**Då är du dessutom i gott sällskap.**

**Också Länsstyrelsens provfiskare är riktigt nöjda med sina fångster i augusti i år.**

Länsstyrelsens provfiske genomfördes mellan den 3 och den 14 augusti 2014 .

Inte nog med att samtliga 23 inprickade undersökningslokaler runt om i sjön hanns med inom utsatt tid.

Dessutom var en del av fångsterna mycket imponerande.

Eller vad sägs om sammanlagt 1 563 kräftor i 30 burar i ett och samma provfiskeområde! I en del av burarna noterades uppemot 90 kräftor och det är rekord, enligt tillsynsman-  
nen och provfiskaren Michael Bergström.

Trots de mycket goda provfiske-  
resultaten vill Länsstyrelsen inte presentera sina slutsatser förrän tidigast våren 2015. Då kommer de att finnas digitalt tillgängliga i Vätternvårdsförbundets rapport-  
serie.

Du hittar mer under adressen  
[www.vattern.org](http://www.vattern.org)

Enligt Länsstyrelsen kommer de nu insamlade uppgifterna, tillsammans med annat undersökningsmaterial, att vara mycket betydelsefulla för den framtida förvaltningen av Vätterns signalkräftebestånd.



*Lennart Broman  
(som funderar över vad provfiskarna  
matade sina burar med.)*

## *Har du flyttat?*

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