

# PANTAENIUS MAGASIN

2025





## KÆRE LÆSERE

Du sidder med Pantaenius Magasin 2025, og der står stadig vinter på kalenderen, men lyset er begyndt at vende tilbage og tanken om en sæson på vandet begynder at spire. Vi håber på en lang, tør og varm sæson med mange timer på vandet.

Vi har en kort artikel om kontoret i Skive, der i år har 30 års jubilæum. Like vores nye Facebookside PantaeniusDK/NO og følg med i konkurrencerne gennem året.

I år har vi en artikel, som sætter fokus på bådebyggeruddannelsen, som er et trængt håndværk, vi alle er afhængige af, når vores både har brug for større reparationer eller vedligehold. Vi har en artikel om sikker sejlads i Grønland og vedligeholdelse af sejl og lignende. Så sætter vi fokus på DSRS i Danmark. Den gør et kæmpe arbejde for os alle på vandet. Vi skriver om sikkerhed ombord - denne gang med fokus på kvaliteten af de reservedele, som vi monterer på vores både. Så skriver vi i to artikler om, hvordan vi finder eventyret lige uden for vores egen havn. Som det sidste har vi en artikel om grundstødning, og hvordan den håndteres.

Så vil jeg gerne igen opfordre alle vore kunder til at oprette et login på vores hjemmeside samt give tilladelse til, at al kommunikation sker via e-mail. Begge dele kan ske ved fremsendelse af en mail til vores [info@pantaenius.dk](mailto:info@pantaenius.dk) og bede om det.

Så lige en reklame for, at vi stadig meget gerne kommer ud i klubber, foreninger og havne og holder et oplæg om forsikring af jeres både.

Jeg håber, at du får en god oplevelse, når du læser vores magasin, og har du kritik eller kommentarer til indholdet, er du altid velkommen til at kontakte os om dette.

**God læselyst.**  
**Gert Toft, Managing Director**

# JUBILÆUM

*I 2024 kunne Pantaenius koncernen fejre 125 års jubilæum, og i 2025 kan kontoret i Danmark fejre 30 års jubilæum.*

I 1995 åbnede Pantaenius sit kontor i Danmark. Kontoret får adresse i Skive, da det var her den daværende adm. direktør boede. Kontoret åbner med en besætning på 3, men den vokser hurtigt til 6 på grund af en fantastisk succes på det danske marked. Medarbejderne oplever en hektisk tid med kø på telefonerne og messestandene i Fredericia og København. I 2000 sker der et generationsskifte og Gert Toft indtræder som ny adm. direktør. Fremgangen fortsætter, og kontoret servicerer kunder fra hele Skandinavien samt Færøerne, Island og Grønland. Vi deltager nu i messer i Stockholm, Orust, og Oslo. I 2007 etablerer vi så kontoret i Sverige i Malmø og udskiller de svenske og finske kunder til dette kontor. De første år drives kontoret sammen med kontoret i Skive, men siden 2010 har kontoret kørt selvstændigt. I 2015 etablerer vi salgskontoret i Norge i Oslo, for bedre at kunne servicere vore kunder i Norge. Dette har været en stor succes. Vi deltager stadig i messer og andre arrangementer i Norge og Danmark. Besætningen er i dag vokset til 21.

Vi glæder os til fortsat at servicere vore kunder og vil markere de 30 år løbende med konkurrencer via vores Facebook side PantaeniusDK/NO gennem hele 2025.

Så like vores side og vær med i konkurrencerne.



[facebook.com/PantaeniusDK/NO](https://facebook.com/PantaeniusDK/NO)









# HVAD ER EN BÅDEBYGGER?

*Som bådebygger og sejler har jeg en passion for lystbåde, hvilket mange udeforstående ikke helt forstår. Når jeg kommer forbi en havn, er det svært ikke at dreje hovedet eller standse op for lige at se, om der ligger noget spændende.*

*Af Mikkel Askman Jensen*

Der er mange forskellige fagområder i lystbådebranchen. Nogle sælger nye og brugte både, andre sælger bådudstyr eller arbejder med bådforsikringer. I den håndværksmæssige afdeling findes der blandt andet mekanikere, sejlmagere, riggere og bådebyggere.

Fælles for dem er, at de oftest har en særlig kærlighed og passion for sejlsport og livet på vandet. Der er ikke mange fagområder, hvor man kan kombinere en fritidsinteresse eller hobby med et arbejdsliv.

Dette har forståeligt nok engang imellem affødt en smule misundelse fra almindelige mennesker (altså dem som ikke sejler). Jeg var selv indehaver af et bådeværft engang. Her oplevede jeg en kunde, som sagde: ”Jeg kan simpelthen ikke forstå, at det er så dyrt, når det er jeres hobby, I arbejder med.” Jo jo, men selvom det er vores ”hobby”, skal der fortsat betales regninger.

## **Bådebyggeren**

Får vi en skade på båden, som kræver professionel hjælp, kontakter vi et bådeværft eller en reparatør. Det er som regel en bådebygger, som tager imod os. Ordet ”bådebygger” smager lidt gammeldags af romantik iblandet eksotiske træsorter, højglanslak og saltvand. Men også en hel del af nørderi og passion for skibe, både og sejlads.

Bådebyggere er der ikke mange af i Danmark. Måske er det fordi uddannelsen er relativt ukendt. Mange ved måske slet ikke, at den findes. Det er egentlig

synd. For i Danmark har vi, som et af de eneste lande i verden, en rigtig sammensat og fuldendt bådebyggeruddannelse. Det skal vi være stolte af.

I vores nabolande findes også maritime håndværksuddannelser, men de er opbygget på en anden måde. I nogle lande kan forskellige moduler til- og fravælges. Her kan man vælge et modul i eksempelvis glasfiber og kompositmaterialer. Har eleven gennemgået dette forløb, kan han ansættes i en maritim virksomhed med disse færdigheder.

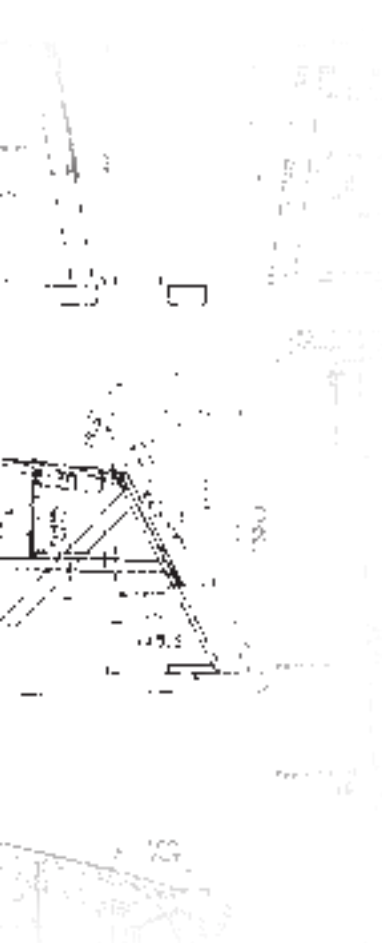
I Norge har de hele særskilte uddannelser inden for de maritime fagområder. Her er bådebyggeruddannelsen en af linjerne. Uddannelsen er opdelt i enten en træ- eller kompositlinje. Eleverne uddannes derfor kun i den retning, de vælger.

## **En skole for hele Danmark**

I Danmark findes der kun én bådebygger-skole, og den fungerer samtidig som skole for sejl-mager-uddannelsen. Skolen ligger meget passende i den gamle søfarts by Helsingør.

**Jeg besøger skolen en grå efterårsdag.** Straks jeg kommer ind i den store foyer, bliver jeg mødt af en særlig maritim stemning. Der er ingen tvivl om, at jeg er gået rigtigt.

På væggene hænger et utal af halvmodeller, som tidligere elever har fremstillet. En nedskaleret fiskekutter opbygget med køl og spanter er opstillet som en imponerende tre meter lang skulptur.



Gamle svendestykker står tæt placeret langs væggene. En ny sejljolle i mahogni, bygget af tidligere elever, er sat op ad væggen, fordi der ikke var plads til den andre steder.

I de omkringliggende klasselokaler bliver der undervist i matematik, linjetegning og design, men også i samfundsfag og faglig kommunikation, som skal være med til at ruste eleverne til et fremtidigt arbejdsliv.

#### ***Et eldorado af kreativitet***

Går man videre til værkstederne, bliver man mødt af rækker af høvlebænke, hvor elevernes opgaver tager form. En af opgaverne er en trebenet skammel, hvor sædet kan justeres op og ned ved hjælp af en spindel. Benene er samlet med tapper og sinker. Ingen nem opgave, må jeg tilstå.

Et stort glasfiberværksted findes også. Her bliver der fremstillet halvmodeller i glasfiber, repareret gelcoat og eksperimenteret med forskellige kompositmaterialer. Der eksperimenteres blandt andet med at anvende hørmåtte i stedet for den traditionelle glasfibermåtte. Det er et forsøg på at opnå en mere bæredygtig produktion. Man er ikke helt tilfreds med resultatet endnu, men der arbejdes videre med nye forsøg.

I et andet lokale forsøger de sig med fremstilling af kulfibermaster til de joller, eleverne bygger. Man har fremstillet en lang form, hvor masterne bliver støbt

i ét stykke. En indvendig ballon pustes op og presser kulfiberlaminatet ud i formen. Resultatet er ikke helt godt endnu. Der skal foretages nogle ændringer i formen, før det lykkes. Sejl til jollerne bliver i øvrigt syet af sejlmagereleverne.

Et andet sted står en kano, som er støbt i en form ved hjælp af infusion. Glasfibermåtter lægges ned i formen, hvorefter man med vakuum tilsætter epoxy. Opgaven er gået galt, da epoxyen ikke ville hærde helt op. Nu skal der startes helt forfra.

Op ad en væg står en plug til et to meter langt kølskaft, og ved siden af står støbeformen til den. Nogle elever er i gang med at udvikle en svingkøl i kulfiber, men uden indvendig forstærkning i stål. Det er ikke sikkert, at det lykkes, men det skal afprøves. I de tilstødende lokaler er der indrettet et maskin- og smedeværksted. Som et led i uddannelsen lærer eleverne de grundlæggende færdigheder inden for svejsning i forskellige materialer. Det er aktuelt, fordi mindre erhvervsfartøjer ofte er bygget i aluminium. Derudover har de fleste lystbåde beslag monteret i rustfrit stål.

Moduler hvor eleverne bliver undervist i motor-installation, riggearbejde, CNC-fræsning, installation af bovpropeller og instrumenter er også en del af uddannelsen. Derudover er linjetegning, matematik og beregninger en stor del af den teoretiske undervisning. Under skoleforløbene besøger eleverne også forskellige virksomheder, blandt andet JEFA,



*Halvmodeller fremstillet af tidligere elever*

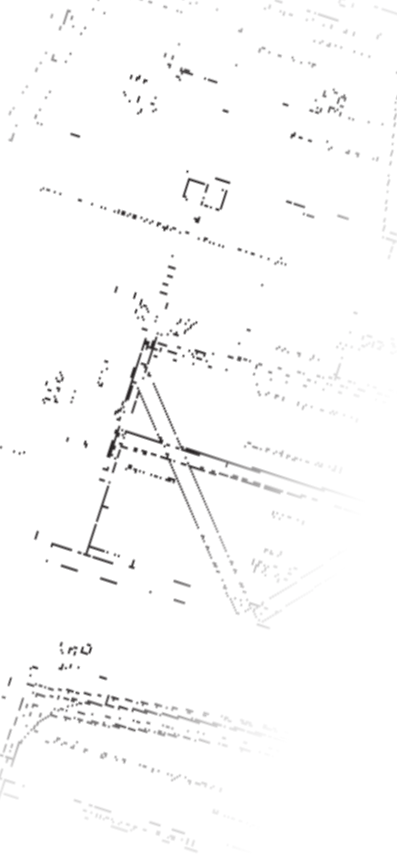


*Der er udstillet en flot Merlin Rocket jolle i foyeren*



*Danmarks største træ fiskekutter nedskalleret til en 3 meter lang model opbygget med køl og spanter*





som leverer ror og styresystemer til både overalt i verden. De kommer også en tur på havnen og lærer om mastetrim, tilrigning og afrigning.

### ***Eleverne finder selv på opgaver***

Under mit besøg bliver jeg vist ud i en lade ved siden af skolebygningen. Inde i laden står læssevis af halvfærdige mindre joller opmagasineret. Det er elevernes projekter.

Skoleforløbene er opbygget med en hel del faste fag og opgaver, som skal gennemføres. Men derudover vælger eleverne selv et projekt, som de skal arbejde med igennem alle skoleforløbene.

Tre-fire elever går sammen om deres projekt, som oftest er en lille sejlbåd, enten klinkbygget eller i plywood. Når det enkelte skoleforløb er færdigt, bliver projektet sat ud i laden, hvor det afventer, indtil eleverne kommer tilbage næste gang.

Jeg går videre ind i et træværksted, hvor jeg møder fire elever fra 3. skoleforløb. De står og diskuterer over en halvfærdig klassisk Runabout. De har været sammen om at bygge den siden 1. skoleforløb. Der er tale om en Hacker Marybelle 14, som til forveksling ligner en lille Chris-Craft eller Boesch.

De har bygget bådens skrog i plywood og støbt dækket i en sandwichkonstruktion med glasfiber og divynycell skum. De er nu nået til den del af opgaven,

hvor skroget skal beklædes med mahognifinér og dækket skal gribes an. Båden er tilsyneladende ikke helt ens i begge sider (hvilket nu er meget normalt).

De kan ikke blive enige om, hvordan lægningen af dækket skal gribes an. Båden er tilsyneladende ikke helt ens i begge sider (hvilket nu er meget normalt). Derfor er uddannelseskoordinatoren trådt til og kommer med inputs og forslag. De bliver enige om at justere unøjagtigheden i det brede skandæk. Det er der ingen der ser, når båden er færdig.

Ud over inputs fra lærerne er projekterne elevernes helt eget ansvar. Lærerne bistår kun med råd og vejledning.

### ***De danske bådebyggere er nogle af de dygtigste***

Den danske bådebyggeruddannelse har altid været meget anerkendt overalt i verden. Derfor har der igennem tiden også været elever fra udlandet, som har valgt at tage uddannelsen i Danmark.

Da bådebyggereskolen i Helsingør er den eneste i kongeriget, er den samtidig skole for elever fra andre dele af Danmark, samt Grønland og Færøerne.

Elever, som kommer langvejs fra, bor på et skolehjem, som er tilknyttet skolen. Det siger sig selv, at det skaber et unikt fællesskab blandt eleverne.

Skolen holder i øvrigt "åbent værksted" nogle aftener om ugen. Det er noget, som særligt skolehjemseleverne benytter sig af. Disse aftener



*Uddannelseskoordinator  
Michael Ewald giver gode  
råd og vejledning*



har man mulighed for at bruge værkstederne og syse med sine helt egne projekter. Under mit besøg var en elev i gang med at bygge en banjo i træ. Eleverne får også tilbudt at tage et duelighedsbevis i navigation og sejlads. Det er arrangeret igennem Helsingør Sejlklub. Her får de også mulighed for at sejle i klubbens både.

Uddannelsen tiltrækker mange ældre elever. Mange er over 25 år, og nogle endda meget ældre når de starter. Derfor har de ofte en anden uddannelse eller arbejdsliv med sig i rygsækken. Det betyder, at de fleste elever er meget seriøse og entusiastiske. Der er tænkt over tingene, inden de vælger uddannelsen som bådebygger.

Der starter årligt ca. 50 elever på sejlmager- og bådebyggeruddannelsen. De er fordelt på et sommerhold og et vinterhold. Det er dog kun ca. halvdelen, som gennemfører hele uddannelsen. Det er særligt de yngre elever, som falder fra.

Da bådebyggere er dygtige håndværkere, kan de mange steder blive ansat som tømrer eller snedker alene på baggrund af deres uddannelse. Det er også populært at blive ansat i teater- eller filmbranchen, hvor de bygger kulisser. En del vælger også at læse videre.

### Uddannelsesforløbet

Uddannelsen varer fire år. Det tager dog et halvt år længere, hvis man kommer direkte fra folkeskolen. Eleverne starter med at gennemgå et grundforløb på skolen, som varer et halvt år. Både sejlmagerne og bådebyggerne gennemgår det samme grundforløb. Derved lærer bådebyggereleverne elementære færdigheder i sejlmagerfaget, og sejlmagereleverne lærer det samme i bådebyggerfaget. Det er egentlig meget godt tænkt.

På grundforløbet snuser man overfladisk til de forskellige fag, som den egentlige uddannelse berører. Fagene drejer sig dog primært om maskin- og værktøjshåndtering, træbearbejdning samt opgaver i glasfiber. Der indgår også en del teori som matematik, beregninger og linjetegning.

Efter grundforløbet skal eleverne i praktik på et bådeværft, som de selv har valgt. Uddannelsen er herefter opbygget med en blanding af henholdsvis skoleforløb og praktikforløb.

Ud over grundforløbet gennemgår eleverne i alt fire skoleforløb på bådebyggerens skolen. Det sidste skoleforløb afsluttes med eksamen, og samtidig skal eleverne aflevere deres svendestykke.

Eleverne kan vælge mellem to opgaver som svendestykke: en moderne hvilestol eller en kommode/apteringssektion med skuffer. I begge opgaver indgår svejsning i rustfrit stål, kompositstøbning og en større træopgave.

Eleverne starter på svendestykket allerede under det første skoleforløb, hvor blandt andet beslag i rustfrit

stål bliver fremstillet. Herefter lægges opgaven væk til næste gang, de kommer på skole. Ved afslutningen af det fjerde skoleforløb skal opgaven afsluttes og bedømmes.

### Alsidig uddannelse

Bådebyggerfaget er i dag en blanding af mange forskellige fagområder og materialer inden for samme felt. Nogle værfter beskæftiger sig udelukkende med fiskekuttere eller store gamle træskibe. Andre med lystbåde i ædle træsorter med høj finish. Endelig er der værfter, som stort set kun arbejder med glasfiber og kompositmaterialer på moderne lystbåde.

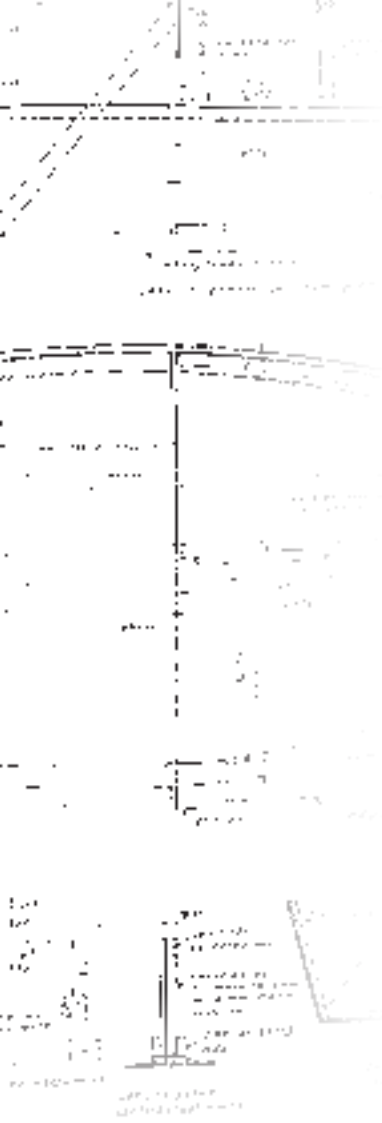
Derfor vil praktikstedet i høj grad præge den enkelte elevs færdigheder. En elev fra et træskibsværft vil primært lære at arbejde i træ. Kommer eleven fra et moderne glasfiberværft, vil hans kundskaber være præget af kompositmaterialer.

Af samme årsag har bådebyggerens skolen også været nødt til at tilpasse sig udviklingen, for der kommer hele tiden nye materialer og byggemetoder til. Dette har til gengæld gjort uddannelsen meget alsidig og spændende. Alle elever bliver således inddraget i de forskellige former for bådebygning i undervisningen. Da praktikstederne er så forskelligartede, vælger nogle elever derfor også at gennemgå deres praktikforløb på forskellige værfter. Derved opnår de kompetencer på flere fagområder. En del elever



**I Danmark har vi, som et af de eneste lande i verden, en rigtig sammensat og fuldentt bådebyggeruddannelse.**

*Et af svendestykkerne er en hvilestol, hvor der indgår opgaver i træ, glasfiber og rustfrit stål.*



vælger endda et praktikforløb i Norge, hvor der er mange træskibsværfter.

### **Bådebyggerens skole flytter**

Bådebyggerens skoles dage er talte, men bestemt ikke på den dårlige måde. I samarbejde med Helsingør Kommune, har man valgt at flytte skolen til nye lokaler i det gamle Helsingør Skibsværft, som nu kaldes Kulturhavnen Kronborg.

Bygningerne, som ligger ud til havnen i centrum af byen, er nemlig bevaret. En del af dem er i dag indrettet som kulturhus med café, bibliotek og koncertsted. Den gamle tørdok er bygget om til et meget fint søfartsmuseum. Derudover er en af de gamle haller, som kaldes ”Hal 16”, indrettet til et sted, hvor der istandsættes gamle træbåde.

Flere af de gamle bygninger står, som de blev forladt, da værftet lukkede. Det er nogle af dem, som i øjeblikket bliver sat i stand til at huse bådebygger- og seilmageruddannelsen. Byggeriet, som er støttet af flere fonde, heriblandt AP Møller Fonden og Lauritzen Fonden, ventes færdigt i slutningen af 2025, hvor eleverne flytter ind.

### **Op- og nedture i bådbranchen**

Danmark har altid haft en stolt bådebyggertradition inden for lystbåde. De danske både var kendt mange steder i verden, da de var velsejlende og bygget i høj kvalitet. I perioden 1950–1970 blev der desuden eksporteret mange flotte både i træ, blandt andet

en hel del til Amerika.

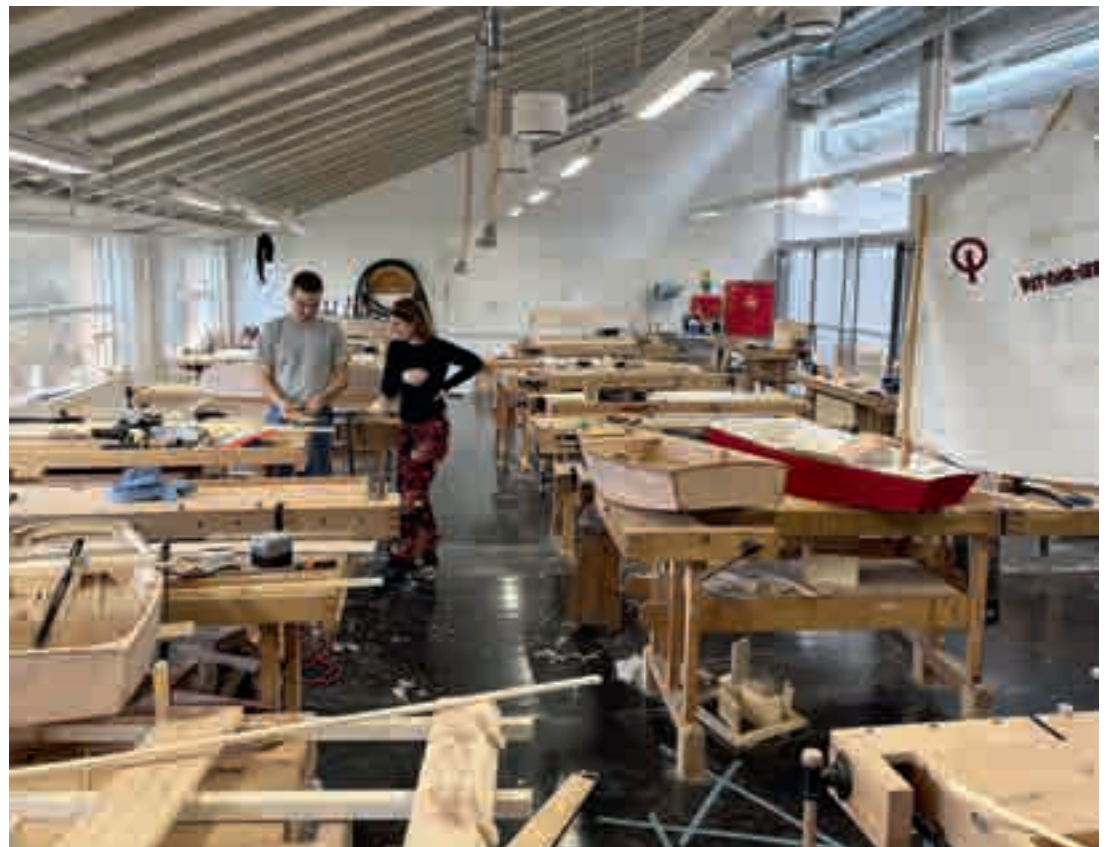
Glasfiberen indtog bådbranchen i 1960’erne. Det nye spændende materiale gav uanede muligheder, og det satte gang i en stor produktion af danske lystbåde. De kunne nu bygges så billigt, at almindelige danskere også havde råd.

I 1980’erne var eventyret dog slut. Oliekriser og kartoffelkure kunne mærkes på danskernes husholdning, og der skulle spares. Værfter, som byggede nye både, blev tvunget til at omlægge produktionen, og mange måtte lukke.

De sidste 25 år har billige både fra blandt andet Frankrig og Tyskland presset sig markant ind på det danske marked. I de senere år har flere af dem også flyttet produktionen til Polen og andre østlande for at kunne bygge dem endnu billigere.

Der er ikke længere tale om stolt bådebyggerhåndværk, for der er næppe tale om håndværk, men derimod om en industri. Før i tiden havde de enkelte bådtyper deres særlige kendetegn. Man kunne på lang afstand se, hvilken bådtype der kom sejlede. I dag er mange både bygget med fokus på komfort og plads om læ. Der er ikke tænkt ret meget over æstetik og smukke linjer. Derfor ligner de fleste både også hinanden, og man kan nærmest kun kende bådtypen på logoet i sejlet.

Der er stadig nogle få producerende værfter tilbage i Danmark. De kan ikke konkurrere med de billige priser fra udlandet, men fremhæver sig i stedet ved



Grundforløbets træværksted

smukt design og høj kvalitet. På den måde holdes en del af den danske bådbyggertradition i live med de samme kendetegn som tidligere.

På trods af op- og nedture gennem tiden lever bådbranchen fortsat i Danmark. Den kæmper sig igennem finanskriser og rentestigninger, som rammer ubarmhjertigt og hårdt. Tiderne har ændret sig som alt andet, og bådene ser anderledes ud end for 40 år siden. Heldigvis vil danskerne stadig ud at sejle. De billige konsumbåde fra udlandet er kommet for at blive. Producenterne finder hele tiden nye metoder, så de kan bygges effektivt og billigt. Denne tendens gør til gengæld, at det ikke længere er en uoverskuelig drøm for almindelige mennesker at købe en båd. På den måde gavner dette også bådbranchen i

Danmark. Der kommer nemlig flere og flere lystbåde til, ligesom der hele tiden bliver bygget nye og større lystbådehavne.

Mange bådværfter beskæftiger sig i dag hovedsageligt med reparationer, istandsættelser og vedligeholdelse. De fleste steder har man heldigvis travlt. Så selvom der er sket store forandringer, og tiderne ofte har været ugunstige, er der heldigvis fortsat brug for dygtige danske bådbyggere. Derfor kipper jeg med flaget for den danske bådbyggeruddannelse og håber, at den består i mange år endnu.

For at læse mere om uddannelsesforløbet i Norge indenfor bådbranchen, kan du scanne QR kode til højre.

## Jobbe i båtbransjen?



### Valdemar 27 år.

Har afsluttet gymnasiet. Sejlede herefter med skoleskibet Danmark, hvor interessen for at sejle opstod. På baggrund af dette, valgte han at begynde på bådbyggeruddannelsen.

”Da jeg var i gang med skolens grundforløb sejlede jeg med i kapsejladsen Limfjorden Rundt. Det er en sejlads for gamle træskibe. Her mødte jeg en nordmand, som havde et bådværft i Frederiksstad i Norge. De beskæftigede sig primært med at istandsætte bevaringsværdige træskibe. Jeg fik tilbudt en læreplads og boede herefter i Norge i forbindelse med praktikperioderne. Når jeg er på bådbygger-skole i Danmark bor jeg på skolehjemmet. Jeg syntes, at det kunne være sjovt at tage uddannelsen som bådbygger både i Norge og Danmark, så det gør jeg. Jeg har faktisk for nyligt aflagt svendep prøve i Norge, og har bestået.”



### Bjarke 29 år.

Har afsluttet HHX. Aftjent værnepligt i livgarden. Læst musikvidenskab et år i Aarhus. Arbejdet to år på Egmont Højskolen.

”Jeg begyndte at sejle i forbindelse med mit arbejde på Egmont Højskolen. Senere købte jeg en båd med min kæreste og jeg blev bidt af det. Jeg gennemførte bådbygger-skolens grundforløb, og er nu i lære hos Walstedts Bådværft. Efter stormfloden i 2023 købte jeg en skadet X-372 af Pantaenius, som jeg er i gang med at sætte i stand. Jeg synes, at uddannelsen er meget spændende og alsidig. Der er mange udfordringer, og man skal hele tiden tænke sig om og finde løsninger. Jeg vil fortsætte med at arbejde som bådbygger nogle år endnu, så jeg får opbygget noget erfaring. Måske får jeg senere lyst til at prøve noget andet inden for branchen.”



Du kan læse mere om uddannelsen som bådbygger på skolens hjemmeside <https://unord.dk/uddannelser/baadebygger>





# BÅDEN ER SEJLET PÅ SKÆR - HVORDAN KUNNE DET SKE?



## **Der findes to slags sejlere i Grønland: Dem, der har sejlet på skær, og dem, der ikke vil indrømme det!**

*Af Søren Hald Møller, mangeårig sejler i Grønland  
og kunde hos Pantaenius.*

Det er selvfølgelig ikke rigtigt. Men Pantaenius og vores grønlandske samarbejdspartner Illit Forsikring kan bekræfte, at vi hvert år får mange henvendelser fra kunder i Grønland om skader efter påsejling af skær.

Vi har også spurgt Grønlands Politi om gode råd til at undgå ulykker til søs, og hvad man kan gøre, når skaden er sket. Grønlands Politi er ansvarlig for mindre SAR-operationer i det indenskærs farvandsområde.

En dejlig sommerdag i juli 2022. Jeg var på vej sydover i min nye Targa 27.2, udstyret med en Volvo Penta D6 motor med drev. Turen skulle gå fra min hjemby Nuuk til nærmeste bygd sydover – Qeqertarsuatsiaat – en tur på ca. 100 sømil.

Jeg kender ruten ganske godt, og jeg har sejlet i området i mere end 30 år. Jeg betragter også mig selv som en erfaren sejler, med alt hvad det indebærer af lokalkendskab, kendskab til navigation og sejladsplanlægning og kendskab til bådens udstyr. Så jeg havde naturligvis forberedt mig godt hjemmefra, og jeg kunne sætte flueben ved alle punkterne på tjeklisten. Har du tjekket vejrudsigten? Har du fortalt, hvor du sejler hen? Har du brændstof og vand til turen? Virker motor, navigations- og sikkerhedsudstyr, som de skal?

Jeg skulle ikke være fremme i Qeqertarsuatsiaat før 2 dage senere, så jeg ville vælge en ankerplads omkring halvvejs, hvor jeg kunne tilbringe natten og den næste dag. Der er mange gode ankerpladser i området. Valget faldt på en lille sidefjord, som hedder Sanilerlia.

Det var godt nok en del år siden, jeg sidst havde været i Sanilerlia, men jeg kunne huske, at det er et dejligt sted, med en god ørredelv at fiske i. Jeg kunne dog også huske, at man skal sejle forsigtigt frem mod ankerpladsen, for jeg havde tidligere set nogle skær dukke op derinde ved lavvande, som ikke



er afmærket i søkortet.

Derfor sejlede jeg for en sikkerheds skyld langsomt og fulgte en gammel lodskudslinje fra søkortet, som også kunne ses på kortplotterens skærm. Men pludselig sagde det bum, bang, krasj! og hele båden rumlede og skabte sig, indtil den efter nogle meter lå stille og motoren satte ud. Jeg var sejlet på et undersøisk skær, blot 300 meter fra min ankerplads! Båden stod på skæret, på det nederste af drevbenet.

Hvad gør man så, når man pludselig ligger dér, grundstødt, alene og langt fra alfarvej? Ja, det nytter i hvert fald ikke med alskens eder og forbandelser, som jeg ellers kunne mange af.

Det var i stedet tid at samle tankerne og få overblik over situationen.

Først undersøgte jeg, om jeg kunne starte motoren og få båden fri af skæret. Det kunne jeg heldigvis. Jeg kørte drevet op, kom fri af skæret og listede hen til ankerpladsen og kastede anker.

Så undersøgte jeg skadernes omfang på båd, drev og propeller. Den ene af propellerne havde fået nogle grimme skader på alle bladene, men ellers var der ikke noget at se på drevet. Motoren kørte fint, uden mislyde. Der trængte ikke vand ind, hverken i bunden af båden eller i motorrummet.

Det næste var at tage stilling til, om jeg skulle tilkalde hjælp, eller om jeg skulle prøve at sejle hjem ved egen kraft. Det er trods alt en lang tur på ca. 60 sømil; men jeg havde ikke travlt, og vejrudsigten lovede stille vejr i flere dage fremover. Så jeg besluttede at få nogle timers søvn og prøve at sejle hjemover ved egen kraft, når det bliver lyst.

Skulle det blive nødvendigt, ville det være nemmere at komme i kontakt med andre, hvis jeg kom ud til den afmærkede indenskærsrute langs kysten. Der er der både mobildækning og god VHF-kontakt, og der kommer jævnligt andre både forbi. Desuden har jeg altid en nødsender og en Garmin inReach med ombord, så jeg kan komme i kontakt med andre og tilkalde hjælp, hvis der ikke er mobil- eller VHF-kontakt.

Jeg vidste også, at der er mange gode steder på





hjemturen at søge nødhavn, hvis det skulle blive nødvendigt. Jeg har altid en lille påhængsmotor med, som kan sættes på bådens badeplatform og styre båden, hvis motoren sætter ud.

Jeg tog afsted kl. 4 om morgenen og holdt motorens omdrejningstal under 1.000 rpm. hele vejen for ikke at presse motor og drev unødigt. Efter få timers sejlads var jeg ude i indenskærsruten, hvor jeg kunne ringe til Illit Forsikring i Nuuk og forelægge dem situationen og min plan om at sejle hjem ved egen kraft. Beskeden fra Illit Forsikring var kort og klar: ”Det er godt, at der ikke er sket mere, og at du kan sejle hjem ved egen kraft. Men sig til, hvis du får brug for hjælp til bugsering. Så skal vi nok klare det. Ellers god tur hjemover og husk at give os besked, når du er nået hjem til Nuuk.”

Således aftalt fortsatte jeg turen, og jeg kom hjem til Nuuk efter 11 timers sejlads.

Herefter gik forsikrings sagen slag i slag. Båden kom på land, skaderne blev besigtiget og det blev aftalt, hvad der skulle repareres, henholdsvis hos mekanikeren og hos glasfiberværkstedet. Det endte med et nyt underhus til drevet, et nyt sæt propeller og reparation af en del skrammer på skroget under vandlinjen.

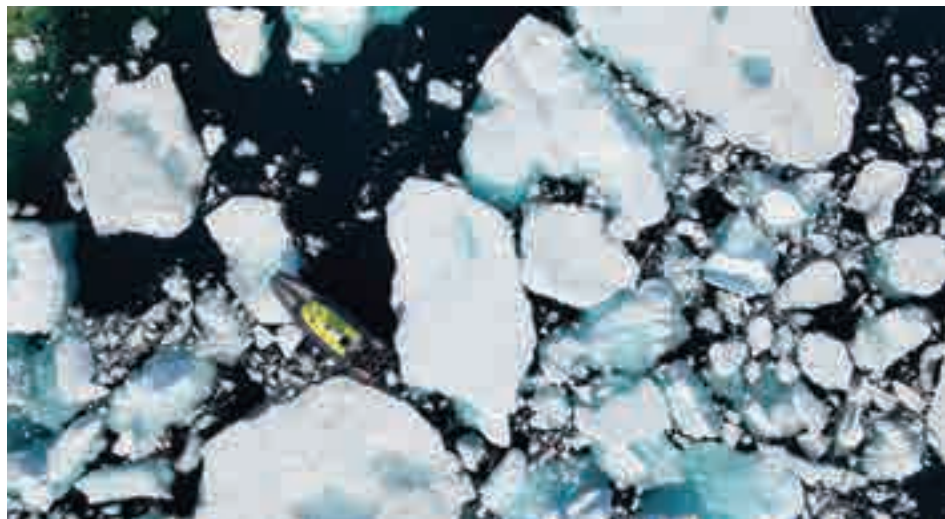
Jeg fik en god og professionel behandling hos Pantaenius og Illit Forsikring hele vejen igennem, både med hensyn til service og forsikringsdækning, og efter tre uger var båden i vandet igen, uden andre varige skader end ridserne i min stolthed.

**Alle ulykker til søs bekræfter, at man skal følge de gode råd om sikker sejlads.** De gode råd om sikker sejlads handler ikke kun om at forebygge ulykker, men også hvad man gør, når skaden er sket.

Søsportens Sikkerhedsråd skriver: ”De fleste ulykker til søs sker ofte på grund af småfejl – og overraskende ofte i godt vejr.” Det var også tilfældet for mig. Et umarkeret skær i en gammel lodskudslinje – mere skulle der ikke til!

Ud fra mine erfaringer vil jeg gerne føje mine egne råd til de ”officielle” råd om sikker sejlads, med tanke på sejlads langs Grønlands kyst.

- **Man skal altid have en Plan B, hvis Plan A svigter.** Her hjælper et godt lokalkendskab meget. Derfor: Søg råd og vejledning hos andre, hvis du vil sejle i et område, du ikke selv kender i forvejen. Gode sejlerfolk deler gerne deres viden med andre!



- **Man må ikke spare på udstyr til sikker navigation.** Så hellere spare på bøfferne og den dyre rødvin. Man bør i hvert fald have en nødsender eller en Garmin inReach og en ekstra GPS ombord.
- **Husk papirsøkort!** Nu til dags sparer mange sejlere papirsøkortene væk, fordi de har en moderne kortplotter. Men det er en rigtig dårlig ide. Papirsøkort virker altid, også når kortplotteren svigter. Papirsøkort giver et meget bedre overblik end det, man kan få på en kortplotter. I papirsøkort kan man se, hvor godt et område er målt op, og hvor meget man kan stole på oplysningerne i kortet. Den slags oplysninger findes ikke i elektroniske søkort.
- **Afmærkningen af de grønlandske farvande er ret sparsom.** Men der findes en indenskærs rute langs hele Vestkysten, som er opmålt og afmærket med båker og som langt de fleste benytter, når de skal sejle langs kysten. Det er vigtigt at sætte sig godt ind i ruten og den tilhørende farvandsafmærkning, når man planlægger sin sejlads: Hvor står der fyr og båker, hvilke informationer giver de sejleren, og hvordan skal man sejle fra båke til båke?



- **Opmålingen af de grønlandske farvande er også ret sparsom.** Det meste af Grønlands kyst er fortsat dækket af gamle søkort, fra før GPS'ens tid, som er mangelfulde og unøjagtige. Desuden er der i alle grønlandske søkort store "blanke" områder, som fortæller, at det pågældende område slet ikke er målt op. Det gælder desværre også, at selv i de bedst opmålte områder findes der umarkerede skær, som ikke findes i søkortene. I min kortplotter har jeg f.eks. registreret over 300 skær på Grønlands vestkyst, som ikke er markeret i søkortene.
- **Elektroniske søkort bliver aldrig bedre end de papirsøkort, de er lavet ud fra.** Derfor passer andre sejleres ruter og waypoints ikke nødvendigvis med det søkort, man har i sin egen kortplotter. Positioner i elektroniske søkort, baseret på oplysninger fra før 2010, afviger mærkbart fra de tilsvarende positioner i nye søkort. Derfor skal man tjekke de data, man får fra andre, inden man bruger dem til navigation i sin egen båd!
- **Hvis man ser eller rammer et umarkeret skær, bør man indberette det til Geodatastyrelsen.** I mit tilfælde sejlede jeg på et umarkeret skær i Sanilerlia, som jeg indberettede til Geodatastyrelsen. Skæret er nu registreret i Geodatastyrelsens søkortrettelser, og det bliver ført ind i søkortet.

Som en afslutning vil jeg sige: Ligesom man aldrig skal tøve med at kontakte redningsberedskabet, skal man ikke tøve med at kontakte sit forsikringsselskab, hvis man et sted derude har fået en skade på båden. Pantaenius og Illit Forsikring kan vejlede og hjælpe med at træffe de rigtige beslutninger, så båd og mandskab kan komme trygt og sikkert hjem.

#### Grønlands Politis råd om sikker sejlsad:

- Fortæl nogen, at du tager afsted og hvortil.
- Tjek vejrudsigten.
- Tjek, at din vandstandsalarm og lænsemidler virker.
- Tag både VHF-radio og satellitkommunikationsudstyr med, så du kan slå alarm i nødstilfælde.
- Tag ekstra brændstof med.
- Medbring redningsveste og evt. flydedragter og overlevelsesdragter, så der er nok til alle ombord. Medbring varmt tøj.
- Lad være med at blande alkohol og sejlsad.



# VEDLIGEHOOLD AF SEJL, SPRAYHOODS OG KALECHER

Når du sejler, bliver dine sejl, sprayhoods og kalecher udsat for naturens kræfter. Det betyder, at salt, alger og mug kan ophobe sig. Saltkrystaller er især skadelige, da de slider på delenes fibre og tiltrækker fugt. Dette kan igen føre til problemer med at delene kan blive jordslået, og algevækst kan opstå. Det påvirker ikke kun delenes udseende, men også deres funktion.

Så når du gennemgår din båd ved sæsonstart og -slut, kan du med fordel også gennemgå dine sejl, sprayhoods og kalecher. Du kan selv vedligeholde delene, eller du kan få professionel hjælp.

Vi har spurgt Sejlmageren i Egå, hvordan du selv kan vedligeholde dine sejl, sprayhoods og kalecher:

Det er vigtigt du får alt fersket godt ud, og det gør du bedst på båden lige før du afmonterer delene ved at bruge vandslangen og spule det hele godt igennem. Efter afmonteringen skal du gennemgå delene grundigt for eventuel slitage, skader eller huller i ruderne. Finder du skader, som du ikke selv kan reparere, så kontakt en sejlmager.

Rengøring af sejl, sprayhoods og kalecher kan være en hård omgang for syningerne, så vent med at gå til sejlmageren med reparationer, til du er helt sikker på, at du har overblik over alle skader.

Er der forekomster af grønne alger, kan du lægge delene i blød i rodalon. Husk at bruge det anviste blandingsforhold og vask herefter delene skånsomt efter.

Er der forekomster af mug eller jordslag, kan du benytte "Jordslag Fjerner", som du kan købe hos Sejlmageren eller ved Matas. Læg delene i blød og vask herefter ligeledes skånsomt efter.

Når du har udført ovenstående, er det meget vigtigt at delene bliver rigtig godt tørre, og det kan man for eksempel gøre ved at brede det hele ud på et stort gulv evt. med gulvvarme, men du kan også hænge dem til tørre i en lunt rum.

Vil du være ekstra god ved din sprayhood eller kaleche, kan du give sprayhood en imprægnering på samme side, hvor den er imprægneret i forvejen (ofte indvendig side). Du kan købe imprægnering på spraydåse, men det kan være meget svært få et godt resultat ud af denne metode.

Sejlmageren anbefaler, at du maler imprægnering på med en almindelig malerpensel. Imprægnering skal først finde sted, når eventuelle reparationer er udbedret.

Du kan også vælge den nemme løsning og for

eksempel kontakte Møbel og Tæpperenseri i Farum, som tilbyder både afhentning og levering, hvis de står for rensningen af dine dele. De tilbyder denne transportservice i langt det meste af landet i deres egne biler til en fast pris på DKK 200,- pr. ordre.

Du har dog også mulighed for selv at indlevere dine dele til vaskeriet i Farum. De tilbyder følgende:

## Bådkalecher:

Kalecher vaskes skånsomt og individuelt. For de fleste kalecher vil langt størstedelen af mug, skimmelpletter og alger forsvinde ved vasken. Efterfølgende „bader“ vi kalecherne i imprægnering, så de holder tæt. Slutteligt pudses eventuelle vinduer og kalechen pakkes, så det er klar til afhentning/levering.



Er der forekomster af grønne alger, kan du lægge delene i blød i rodalon.

## Sejl:

Sejl fladvaskes skånsomt og individuelt på gulvet. Ved vasken fjernes de skadelige saltkrystaller fra sejlet, der med tiden slider på sejlens fibre og trækker fugt til. For de fleste sejl vil langt størstedelen af mug, og alger ligeledes forsvinde ved vasken. Når sejlet er tørt, pakkes det, så det er klar til afhentning/levering.







## NÅR NØDEN ER STØRST...

*Dansk Søredningsselskab blev oprettet af en gruppe frivillige i 2004, og er siden vokset til 14000 medlemmer og en stor gruppe af professionelle reddere.*

Hvem frygter ikke, at motoren står af midt på havet på en blæsende dag? Eller at riggen pludselig kollapser, og efterlader båden med hele familien ude af stand til at komme i havn igen? Den situation er desværre ikke ualmindelig. Over 1000 gange om året rykker bådene fra Dansk Søredningsselskab ud til opgaver som disse. Siden 2004 har Dansk Søredningsselskab været klar til at rykke ud og hjælpe på vandet, hvor der er opstået problemer. De over 400 frivillige på 14 stationer er parate til at tage af sted hele døgnet, hele året og i (næsten) alt slags vejr – uden at få en krone for det. ”Frivillighed er centralt i DSRS”, siger formanden for DSRS, Steen Wintlev-Jensen. ”Man bliver frivillig i DSRS, fordi man kender livet på havet og brænder for at hjælpe andre, der er i nød. Vi hjælper alle – også dem, der ikke er medlemmer – men de fleste ikke-medlemmer vi hjælper, melder sig nu ind ret

hurtigt!”

DSRS’ mission er at assistere fritidsbrugere af vandet, som er bragt i en situation, som de ikke selv kan løse og desuden at stille frivillige og materielle ressourcer til rådighed for det offentlige beredskab i nødsituationer til søs. 20-30 procent af alle opgaverne kommer via JRCC – den statslige enhed, der koordinerer redningsopgaver til søs.

### *Fra ”glade amatører” til professionelle reddere.*

Dansk Søredningsselskab har i mange år haft et uddannelsesprogram, som var obligatorisk at gennemgå for alle frivillige reddere. Men ved siden af den formelle uddannelse, er stationernes træning også et meget vigtigt element i at sikre, at der er kompetente reddere i besætningen.

”I takt med at DSRS får flere stationer og flere frivillige, er der i organisationen blevet sat større



fokus på træningen. Bestyrelsen besluttede derfor i 2023, at man ønskede obligatorisk træning for alle frivillige besætninger”, fortæller Steen Wintlev-Jensen.

Målet med den obligatoriske træning er at sikre, at besætningerne er i stand til at løse alle DSRs's opgaver effektivt, kompetent og forsvarligt, uden at gå på kompromis med egen eller andres sikkerhed. Arbejdet med at tilrettelægge et fælles træningsprogram for hele DSRs er lagt i hænderne på en gruppe af uddannelsesansvarlige, der alle har stor erfaring.

”Takket være støtte fra D/S NORDEN/Orient's Fond blev det i 2024 muligt at sætte gang i obligatorisk træning allerede i efteråret 2024. Med dette fokus på træning er det vores ønske, at DSRs udvikler de frivillige reddere og bevæger sig i retning af en semi-professionel redningsorganisation”, siger Steen Wintlev-Jensen.

### **Behov for støtte til at opgradere materiel og stationer**

Den store opgave nu er at modernisere flåden af redningsbåde og at udvide antallet af stationer. DSRs råder i dag over 18 både, hvoraf ikke to er helt ens, hvilket er dyrt i vedligeholdelse og brændstof. De fleste af bådene er desuden ved at nå afslutningen af deres levetid.

”Vi har først for nylig fået en økonomi, der gør at vi kan anskaffe nye både, så flåden trænger til en

gevaldig opgradering for at kunne sikre, at vi kan udvikle os fremover. Derfor har vi behov for en større økonomisk indsprøjtning i de kommende år for at få standardiseret flåden. I betragtning af at vi løser en vigtig opgave for Staten uden hidtil at have fået en krone i støtte, så mener vi, at det vil være rimeligt, at det offentlige bidrager til at modernisere flåden”, slutter Steen Wintlev-Jensen.

DSRS har udviklet sig til en vigtig og uundværlig operatør på vandet og har i dag ca. 14.000 medlemmer. Det er selvfølgelig mange, men hvis vi ser på hvor mange der bruger vores farvande til fritidsaktiviteter så mangler der rigtig mange medlemmer. Vi kan derfor stærkt anbefale at du melder dig ind i DSRs, så vi får styrket sikkerheden til søs endnu mere.



- Almennyttig forening
- 14 stationer i indre danske farvande
- Mere end 400 frivillige
- Ca. 14.000 medlemmer
- 2024: 1028 assistancer
- 2024: 9612 personer hjulpet i havn

# SIKKERHEDEN

Sikkerheden ombord kan komme til at afhænge af de beslutninger, som du har truffet, når du vedligeholder din båd, eller skifter udstyr på den.

Det giver sig selv at sikkerhedsudstyret i din båd skal være i orden, men der er mange ting, der hurtigt kan komme til at udgøre en sikkerhedsmæssig risiko. Mange af de dele, som du skifter, fordi det trænger, har ofte en vigtig funktion. Dvs. kommer der et nedbrud på delene, kan det udgøre en sikkerhedsmæssig risiko.

Der er mange aktører i bådbranchen, der gerne vil hjælpe os med at holde vores både i orden. Hovedparten af distributører og butikker leverer gode og sikre løsninger på stumper og udstyr. Der findes også leverandører – ofte på udenlandske hjemmesider, der lover dig det hele til det halve, eller endnu mindre. Det er derfor vigtigt at holde sig for øje, at det ofte bliver for dyrt at spare den sidste krone, når du vælger disse produkter.

Vi kan ikke understrege vigtigheden i at bruge godkendte komponenter på din båd nok. Vi ser mange eksempler på, at det modsatte er tilfældet – eksempelvis bliver der ofte anvendt slanger, T-stykker og søventiler under vandlinjen, som egentligt er fremstillet til håndvasken i dit badeværelse. Det kan hurtigt give grimme overraskelser. Skal du skifte slanger og søventiler, så tag kontakt til din lokale bådudstyrsforretning. Her er de eksperterne i bådudstyr og komponenter. I et byggemarked er der sjældent nogen, som kan svare på, om deres komponenter er godkendt til at blive anvendt på en båd.

Når det kommer til riggen, findes der også mange komponenter, der ligner noget, der kan bruges. Men også her er din og bådens sikkerhed afhængig af, at du vælger komponenter, der er konstrueret til formålet og har gennemgået en vis sikkerhedskontrol ved produktionen. En rustfri sjækkel er ikke bare en rustfri sjækkel, og der er en årsag til at en WICHARD sjækkel koster en del mere, end de gør i byggemarkederne. Igen skal vi anbefale at du spørger fagkundskaben, når der skal nyt til. Det vigtigste er ikke at gå på kompromis, for at kan spare lidt penge, for det kan

blive både farligt og dyrere i længden. Bliver du f.eks. fanget på vandet i en byge med blæsevejr, så er det som regel altid her, at et billigt genuafald, købt på en kinesisk hjemmeside, springer. Husk at der er ikke andre til at bjerge rulleghenaen end dig, når den lander på fordækket i en sådan situation.

Generelt kan vi ikke anbefale, at du på egen hånd begiver dig ud i at skifte elektriske komponenter, med mindre du har erfaring med at arbejde med strøm. Men gør du det alligevel, er det vigtigt at de komponenter, ledninger og kontakter du anvender, ikke kommer fra det lokale byggemarkeds 220 volts sortiment eller den udenlandske hjemmeside, der er fundet efter en tur forbi Ebay. Det kræver noget særligt af kontakter og andet elektrisk udstyr at håndtere den mængde strøm, som eksempelvis en bovpropel bruger, selv om der kun er tale om 12 eller 24 volt. Køb det ikke i et byggemarked, selvom det er billigt, da det er produceret i store mængder til bygningsstrøm. Det er slet ikke egnet til det fugtige maritime miljø, eller til at håndterer den mængde strøm, der skal til. Dette kan blive farligt, og har du en mistanke om, at noget i din båd kan være af en sådan art, så spørg en professionel, inden din båd ender som en brandfælde.

Det gælder i det hele taget for al elektronik til din båd. Der findes mange smarte gadgets, som kan virke uundværlige, men her vil vi også anbefale, at du køber i høj kvalitet, som egner sig til maritimt brug og ikke lader dig friste af billige priser og gratis fragt fra Fjernøsten.

Hav hele tiden øje for, at når du monterer en komponent på din båd, så skal du være sikker på at du tilvælger kvalitet og sikkerhed. Mange af disse komponenter bidrager samlet set til, at båden er sødygtig. Du må ikke sætte dit og din families liv og sikkerhed på spil. På rigtig mange områder kan valget af billige dele ikke retfærdiggøres, hvis du skal skabe en sikker båd – en båd du kan have tillid til. Det giver ro i sindet ved sejladserne at vide, at der ikke er gået på kompromis med sikkerheden, og vi sejler jo, fordi det giver os glæde.



# OMBORD

Anvend altid rig-bolte med split, der sikres med tape, når du rigger båden – en gevind-bolt fra værktøjskassen er ikke det rigtige valg, og udgør en sikkerhedsrisiko.



# EVENTYRET LIGGER I BAGHAVEN



*På trods af mange sejler eventyr rundt i verden, ligger min første sejltur, uden voksne, i det sydfynske øhav som et kært minde i køjesækken.*

En god ven og jeg stak afsted en lørdag morgen i flot vejr fra Svendborg med kurs mod Ærøskøbing. Vores lille Liljebåd var lastet med gå-på-mod, forventning og med ynglings musikken blæsende ud af den lille højtaler. På den knap 15 sømil lange rejse, var vi tæt på at gå på grund op til flere gange, men vandet var heldigvis så klart, at vi kunne ændre kurs mod dybere vand, når vi så krabberne dukke sig for kølen, der kom susende. Vi var nu heller ikke så nervøse for at gå på grund, for vi ville altid kunne hoppe i til livet og skubbe os fri igen.

Vel ankommet til Ærøskøbing fik vi fantastisk hjælp af andre sejlere under anduvningen, og vi følte, at vi var en del af fællesskabet. Dette fællesskab viste sig, at vi skulle lære rigtig godt at kende, da det dagen efter blæste op, og vi turde ikke forlade havnen i flere dage. Her lå vi så og løb stille og roligt tør for penge, så vi måtte gemme os for havnefogeden, når han var på runde for at opkræve. Alt imens forskellige sejlere gav os gode råd om, hvordan vi skulle komme videre. Der kom endda en étbenet mand, som ville havde sejlet med os mod Drejø, hvis han havde haft begge sine ben.

Dagen efter mødet med den étbenet mand, aftog vinden en smule, og vi samlede mødet til at stikke til søs. Vi kunne se at vindretningen kunne tage os til Rudkøbing, og det satte vi os for. Men vi var ikke nået langt ned i Mørkedybet før vinden igen tiltog og spidsede så meget, at vi ikke kunne holde renden op. Vi forsøgte at skyde genvej indenom Strynø, men da vi ikke var helt sikre på vanddybden, lagde vi roret i borde og slækkede ud. Den nye kurs tog os i fuld fart tilbage igennem Mørkedybet og direkte ind i Drejø gammelhavn for fulde sejl. Vi svingede båden rundt, tog sejlene ned og gled stille ind på en fri plads.

Dagen efter var vinden næsten helt væk, og vi kunne drive for en let agten for tværs retur gennem Svendborgsund og hjem til et rigtigt måltid mad, tørt tøj og køjesækken fyldt med et rigtigt eventyr fra baghaven.





De fleste af os elsker et godt eventyr og normalt giver store som små af slagsen blod på tanden, for at udforske flere horisonter.

En del af eventyrfølelsen, er når man begiver sig ud i noget, hvor beslutningerne skal træffes på stedet, man er en aktiv brik i spillet om, hvordan eventyret skal udspille sig og man ved ikke helt, hvad der gemmer sig bag den næste pynt.

I Danmark er vi beriget med et væld af øer, der danner rammen om et unikt beskyttet farvand. Vores indre farvande er som havets kravlegård, der er skræddersyet til at vores unge kommende sejlere, allerede i en tidlig alder, kan skabe deres egne eventyr på vandet.

Det kan virke overvældende, når man som forældre sender sine børn alene ud i båd for første gang, og bekymringerne står i kø. Men børn kan langt mere end vi tror, og de vokser med ansvar.

For at vi kan sikre, at vores børn får de største oplevelser, og vi som forældre kan finde ro, er det vigtigt, at vi klæder dem bedst muligt på. De skal klædes på, så de kan træffe gode beslutninger og føle, at de har overskud i de udfordringer, de vil støde på, den dag de selv drager afsted ud i kravlegården.

Vi skal huske allerede fra en tidlig alder at inddrage vores børn i alle aspekter af livet på en båd. Overlad dem roret og lær dem at føre båden på sikker vis, også når vejret viser tænder. Lær dem at slække ud på sejlene i vindpust og tage gassen af motoren i bølger. Involvere dem i betydningen af sund fornuft og godt sømandsskab.

Selvom de ikke har VHF certifikat, så lær dem hvordan man bruger én til nødstilfælde og sørg i det hele taget for at udrustningen er i orden.

Det betyder ikke noget om eventyret sker for sejl eller motor, så længe de unge får lysten til at kigge bag den næste pynt.





# NATSEJLADS

*Gå ikke glip af de gode oplevelser der venter. Sejl en natsejlad og prøv kræfter med en anden form for navigation.*

Der sænker sig en anden ro omkring båden. Horisonten forsvinder gradvist for til sidst at være helt - eller næsten helt væk - det afhænger af vejret. Er det en klar himmel, er der stadig en anelse lys tilbage, men er det overskyet, så bliver det mørkt. Det er en særlig oplevelse at sejle ind i natten. Navigationen bliver lige lidt mere vigtig, for du kan ikke længere styre på landkending, men må holde mere øje med kompaskursen. Vi har jo i de fleste både nu om dage en kortplotter at holde os til, men du må også være forberedt på at kunne sejle båden alene ved hjælp af søkort. Pludselig bliver den undervisning, man fik, da man tog duelighedsbeviset, vigtig. Du bør som minimum med 30 minutter eller en times mellemrum notere dig din position og klokkeslettet, samt kurs og hastighed. Skulle bådens elektroniske udstyr svigte, kan den sidste kendte position, kurs og fart hurtigt give dig en idé om, hvor du befinder dig. Du skal nu til at finde din position ved at pejle de fyr, der er synlige.

Du bør sikre dig, at båden er klar til at sejle en tur om natten. Det giver sig selv, at man skal funktionsteste lys og lanterner, så man ikke kommer afsted med en defekt på en af lanterneerne, ellers kan det føre til en meget farlig situation.


Visse farvande og ruter er bedre markeret til natsejlad end andre, og der er steder, hvor ledefyr direkte kan sikre dig, at du sejler i det løb, som du bør følge. Andre steder er det meget få lys og fyr, som i stedet for der er synlige efter mørkets frembrud.

Når der er styr på at finde rundt på vandet, skal du til at tænke over, om der er andre på vandet, som du skal undgå at kolliderer med. Mindre lystbåde kan ofte vige for hinanden inden for korte afstande, når det bliver tydeligt, om du går for om, eller om du har vigepligt og skal gå bag om. Her er lanterneføringen vigtig, da en sejlbåd har retten til vejen, men hvor en motorbåd skal vige. Det er altså vigtigt, at du kender lanterneføringen på de pågældende fartøjer, så du ved, om du skal vige eller holde kurs og fart.

Vigtigere er det, hvis du sejler i Øresund, eller i et andet befærdet farvand, hvor erhvervstrafikken ikke holder pause for natten. Her er det virkelig vigtigt, at du holder dig til reglen om at krydse de store trafikruter vinkelret og at finde et tidspunkt, hvor så få erhvervsbåde som muligt er i nærheden. Her skal du huske, at deres mulighed for at undvige er kraftigt begrænset, og det kan hurtigt komme til sammenstød med fatale følger.

Det med at navigere er selvfølgelig meget nemmere, når du har en kortplotter, der hele tiden viser dig, hvor du præcis befinder dig i forhold til eventuelle forhindringer. Er det samtidig en kortplotter med AIS, kan du få oplysninger om de andre både, som deler deres position, fart og kurs med dig via VHF-radioen. Dette gør turen noget nemmere. Husk blot, at du skal vide, hvordan du skal håndtere et eventuelt nedbrud på kortplotter og/eller AIS. Det er for eksempel ikke helt ukendt, at en båd 'forsvinder' fra AIS, og det er jo heller ikke alle både der udsender AIS-signal.





## Horisonten forsvinder gradvist for til sidst at være helt, eller næsten helt væk

**Vi har spurgt Jan B. Hansen fra JBH Sailing, om han vil dele lidt ud af sine erfaringer med natsejlad. Jan har både erfaring fra langtur med besætning og singlehand kapsejlad. Det hele baseret på mange tusinde sømils sejlad i de mørke timer.**

Sejlad om natten kan under de rigtige forhold og med god planlægning, være smukt, afslappende og godt for sjælen.

Udfordringen er selvfølgelig, at man har begrænset orienteringsmuligheder, når det er mørkt, og nogle kan blive lidt presset på ændring i døgnrytmen.

Lidt god planlægning kan gøre det meget mere overskueligt.

Start med sejladplanlægningen: Hvorfra og hvortil. Læg så mange waypoints ind, så du uden risici kan følge kurslinjen på skærmen. Afstanden til land kan være vanskeligt at bedømme i mørket, så hellere et waypoint for meget end en grundstødning for meget.

Alle sømærker burde komme på din skærm, afhængig af zoomlevel. Jeg sejler ofte med splitscreen om natten, en halvdel til det forkromede overblik en halvdel med ca. 200 m zoom. Med den opsætning overser jeg ingen bøjer. AIS er en fin hjælp, men ikke et sandhedsvidne. Radar er i min optik mere troværdigt, da det er de færreste forundt at kunne slukke for deres radar ekko. Med den korrekte indstilling kan en god hobbyradar se stort set alt, helt ned til ringmærkede fugle.

Prøv at planlægge så du anløber havn i dagslys. Skal du anløbe en fremmed havn om natten, så sæt dig grundigt ind i anløbsforholdene og planen over havnen, kontroller især vanddybderne i bassinet.

Uafmærkede fiskebøjer er et problem, især i Frankrig/ Spanien /Portugal/Middelhavet. Bøjerne kan sjældent lave mere end en lille ridse i lakken, men ved motorsejlad kan du være uheldig og få tov i skruen. Jeg undgår i videst muligt omfang motorsejlad om natten i de områder.

Du skal visuelt kontrollere, om dine lanterne lyser korrekt. Masthead lanterner blænder ikke, men er ikke nok til alle båd størrelser. Jeg har et 2000 lumen søgelys fast installeret under bovsprydet, med en tænd/sluk kontakt i cockpittet. Under normale forhold lyser den 3-400 meter frem uden at blænde. Det er en kæmpe hjælp i tæt markerede sejløb og ved havneanløb i mørke.

Skal jeg på dæk om natten, foretrækker jeg at tænde dækslyset. Det spolerer godt nok nattesynet, men giver et bedre overblik på fordækket og nattesynet kommer igen efter 10-15 minutter.

En kraftig vandfast håndlampe og pandelampe er nødvendigt. Sørg for de er ladet helt op. Undgå om muligt at købe lygter, hvor du skal trykke gennem en hel cyklus af lysfunktioner for at tænde eller slukke lygten. Tænd og sluk er nok. De billigste lygter fra dubiose (Kinesiske) websites er som regel noget ubrugeligt skrammel.

Før det bliver mørkt, så tjek vejrmedling og forhold dig kritisk til sejlføringen. Det er bedre med for lidt end for meget sejl oppe. Sørg for at have mærker på dine fald og rebeliner. Få indøvet nogle rutiner for rebning og sejskift. Tro ikke du skal fravige rutinerne, fordi du er træt, det går sjældent godt.

Jeg har nedskrevet stort set alle manøvrer i punktform. Bønninger, stagvendinger, sejskift og rebning. Jeg læser dem ikke hver gang, men bare det at have skrevet dem ned fremmer hukommelsen.

Sørg for at være klædt på til vejret, det bliver oftest koldere end forventet om natten. Temperaturen stiger ikke før solopgang.

Hav forberedt lidt varmt mad og drikke. Natten er nemmere at komme igennem, når du er veltilpas, varm og mæt.

Jeg går aldrig på dæk uden redningsvest (med indbygget lys) om natten, oftest bruger jeg også livline. Når jeg sejler alene, har jeg altid en PLB på mig.

Mine livliner på dækket er et fladt flouiriserende bændel. Så er de nemme at se og ruller ikke under fødderne.

Er man flere ombord, så lav en vagtplan og overhold den i videst muligt omfang. Undgå at dele af besætningen går helt ned med søvnmangel.

# SMIDIG SKADE

## GRUNDSTØDNING OG DREVSKADE

*Vi ser dem hvert eneste år, og mange har måske også prøvet det. Faktisk har Troels Kløvedal sagt, at hvis man påstår at man aldrig har grundstødt, så passer det ikke.*





# BEHANDLING

Vi kan se at grundstødninger fylder ret godt i vores skadesbillede, og som udgangspunkt er en grundstødningsskade dækket af kaskoforsikringen. Vi kan ikke sige at grundstødninger mest ses i en sejlbåd, eller i en motorbåd. Der kan til gengæld være forskel på skadens omfang - afhængig af om det er det ene eller det andet. En mindre grundstødning ved lav fart i en sejlbåd, er ofte ikke så alvorlig en skade. Sker der en stor grundstødning ved høj fart, er sagen tit en anden. Især når der er tale om større og nyere både, så kan det blive en stor reparation.

Når der er tale om motorbåde, der grundstøder, så kan regningen godt ende med at løbe op i et større beløb, uanset om der er tale om høj eller lav hastighed. Det skyldes at når en motorbåd grundstøder, selv ved lav hastighed, så er det propel, aksel og Z-drev, som står for skud. Det er ikke helt ukendt for Pantaenius, at selv den mindste bundberøring med et Z-drev, koster langt over DKK 100.000. Det afgørende er ofte prisen på et drev, eller de dele der skal til for at reparere et drev.

Når skaden først er sket, vil sagen ofte blive tildelt en lokal taksator, som vil besigtige skaden i fællesskab med den reparatør, som kunden ønsker skal udføre reparationen. Hvis skaden ikke er omfattende, og en reparation er mulig, vil denne mulighed blive undersøgt. En skæv propel og en skæv aksel samt pakninger og lejer. Hvis det koster mindre end et helt nyt drev, så vil erstatningen blive beregnet ud fra dette. Vi vil ikke modregne en afskrivning på de skadede dele, da vores forsikringsbetingelser sikrer kunden den fulde erstatning for de skadede dele.

Andre gange kan en reparation ikke lade sig gøre. Hvis huset eksempelvis er revnet, vil taksator og reparatør i dette tilfælde gennemgå skaden og finde frem til, hvilken løsning, der er mulig. Er det nødvendigt at skifte drevet, vil erstatningen heller ikke i dette tilfælde blive modregnet en aldersafskrivning. Vi erstatter til et nyt Z-drev uden afskrivning.

En af Pantaenius' kunder var uheldig på en sejltur i august. Han ville sejle en tur fra Faxe Ladeplads til Rødvig Havn i sin Regal 2520. Ca. 0,6 sømil fra Rødvig Havn rammer båden en stenbund ca. 400 m fra kysten. Det giver 3 - 4 stød fra skruen mod bunden. Kunden sejler hjem til havn i Faxe Ladeplads igen og får båden op på en trailer. Her konstaterer han, at propellerne er smadrede og han kører båden hen til den mekaniker, som han plejer at bruge til reparation og service. Propellerne kan ikke rettes op, og der skal ny finne på drevet. Mekanikeren konstaterer samtidigt, at der er en mislyd fra selve drevet.

Pantaenius beslutter at skaden bør besigtiges af en taksator i fællesskab med reparatøren. Ved besigtigelsen vurderer taksatoren, at der ud over de grundstødningsskader også findes skader på gearandhjul. Disse skader skyldes sandsynligvis ikke grundstødningen, da det er slidskader, som ofte ses på et ældre Z-drev. Taksator forsøger i denne situation at finde den løsning, der bedst tjener kundens interesse. I stedet for at reparere skaderne efter grundstødning, der ville have efterladt kunden med den samme slitage i gearet, tilbyder taksatoren at vi skifter hele drevet, imod at kunden selv dækker

udgiften til udskiftningen af propellerne. Prisen på propellerne svarer næsten helt præcist til den ekstraudgift Pantaenius har fra reparationsprisen til prisen på et helt nyt drev. Taksatoren aftaler med kunden, at forsikringen dækker indkøbet af nyt gear, mod at kunden selv betaler skaden på skruen. Herved opnår kunden en forbedring af båden og får løst en slidtage skade på drevet, uden at stå tilbage med en stor reparation for egen regning.

Ejeren af denne Regal motorbåd står tilbage med en båd, der efter endt reparation, fremstår i en bedre stand, end den gjorde før skaden skete. Den eneste ekstra udgift var reelt prisforskellen på en reparation og et helt nyt drev. Denne beslutning har forøget handelsværdien på båden betragteligt, da drevet nu er helt nyt, og ejerens egen betaling gav god mening

i forhold til det samlede resultat.

Når Pantaenius sender en taksator ud for at kigge på en skade, er det både for at sikre at skadens fulde omfang bliver afdækket, og der ikke gemmer sig en skjult skade. Når taksatoren gennemgår en skade, kan han samtidig bidrage til at finde den bedste løsning for bådejeren i de rammer, som skadens omfang tillader. Mange gange giver det mening, at man som bådejer kan være med i processen, og nogle gange kan ganske små tilkøb stille bådejeren med en bedre båd efter endt reparation. Pantaenius som forsikringsformidler, samt de taksatorer vi anvender til at vurdere skaderne, forsøger via dialog at opnå det bedste resultat for kunden. Gode løsninger via dialog, vil inden for rammerne af dækningen, til en hver tid være hovedmålet ved enhver skadesbehandling.



# MESSER OG EVENTS I 2025

*Pantaenius vil være repræsenteret i nedenstående messer og events, og vi glæder os til at møde kunder og samarbejdspartnere i 2025.*

*Håber vi ses!*

## DANMARK

### Messer:

Maritime Dage, Boat Show Denmark, Fredericia	21/2 – 23/2
	28/2 – 2/3
Copenhagen Boat Show	28/8 – 31/8

### Events:

Nordfyns Bank, Fyn Cup, Bogense	22/5 – 25/5
Classic Fyn Rundt, Kerteminde	30/5 – 1/6
AFI Two Star, Århus	14/6 – 15/6
DM Fladfisk, Onsevig	30/8 – 31/8

## NORGE:

### Messer:

Båtmessen, Sotra, Bergen	6/2 – 9/2
Sjøen for Alle, Kadettangen, Sandvika	8/5 – 11/5
Båter i Sjøen, Aker Brygge, Oslo	28/8 – 31/8

### Events:

Færdern	13/6 – 14/6
---------	-------------



## KLUB AFTEN MED PANTAENIUS?

Pantaenius tilbyder at besøge båd- og sejlkubber samt havne – evt. til en klub aften, hvor vi kan holde et foredrag om vores betingelser og dækninger ved skader m.m.

Har I bestemte emner, som I ønsker belyst, vil vi forsøge at tilpasse vores oplæg herefter.

Foredraget er gratis og har en varighed på 1½-2 timer med plads til spørgsmål og debat. Så er din klub eller havn interesseret i en uformel aften med gode råd om bådforsikringer og sejlads, så kan du kontakte os her:

Hanne Vendelbo +45 9670 3391 – [hvendelbo@pantaenius.com](mailto:hvendelbo@pantaenius.com)

Foredraget er gratis og har en varighed på 1½-2 timer med plads til spørgsmål og diskussion.









# Ofte stillede spørgsmål: FAQ

## Vi giver dig her svar på mange af de spørgsmål, som vi ofte får stillet.

### **Er det rigtigt at Pantaenius kaskoforsikring dækker alt bortset fra det, som direkte er undtaget i betingelserne?**

Ja, Pantaenius kaskoforsikring er en all risk forsikring, der dækker alle forsikringsbegivenheder, som båden kommer ud for bortset fra de skader, der direkte er undtaget dækning i betingelserne.

### **Må jeg have båden til at ligge i vandet om vinteren?**

Ja

### **Må min båd stå på land med mast på?**

Ja, det må den godt. Vær dog opmærksom på, at det øger den vindpåvirkning, båden udsættes for og stiller større krav til stativet. Følg stativfabrikantens anvisninger.

### **Skal mit stativ godkendes af Pantaenius, hvis båden står på land med mast på?**

Nej, men sørg for at stativet passer til båden. Ofte skal stativet være større og/eller forsynes med ekstra støtteben, når båden står med mast på. Følg stativfabrikantens anvisninger.

### **I Pantaenius' betingelser står, at forsikringen ikke dækker skader, der skyldes sædvanligt og ikke pludselige vejrpåvirkninger (vind, regn, sol, frost og sne). Hvad er sædvanligt og ikke pludselige vejrpåvirkninger?**

Hvis det er almindeligt vejr for årstiden, er det sædvanligt vejr. Hård blæst og storm, der er almindeligt om efteråret, er derfor sædvanligt vejr i efteråret. Da hård blæst er sædvanligt vejr om efteråret dækker forsikringen normalt ikke et rullesejl, som blæser ud om efteråret. Hvis vejret har været varslet, er det ikke en pludselig vejrpåvirkning.

### **Jeg har en 10 fods jolle, som jeg bruger sammen med min 4,0 fods lystbåd. Skal jeg tegne særskilt forsikring af jollen?**

Nej, jollen er automatisk omfattet af bådens forsikringer. I Danmark gælder dog, at hvis jollen kræver speedbåds-certifikat, skal der tegnes en ansvarsforsikring for jollen.

### **Hvilken selvrisko har jeg ved skader på bådens jolle? Er det den samme som ved skader på båden?**

Nej ved skader på jollen har du kun en selvrisko på DKK 2000.

### **Jeg har en båd med sejldrev. Hvor ofte kræver Pantaenius at membranen skiftes?**

Pantaenius har ikke noget krav til hvornår membranen skal skiftes, men vi anbefaler, at man følger fabrikantens anvisninger.

### **Jeg har kun ansvarsforsikring på min båd, der brænder fordi nabobåden brænder. Kan jeg kræve erstatning af nabobådens ejer?**

Du kan kun kræve erstatning, hvis du kan bevise, at branden i nabobåden skyldes en fejl, som ejeren burde have undgået. Det er ofte meget svært.

### **Behøver man kaskoforsikring på båden ved landtransport, når ansvaret ligger på bilens trækrog?**

Ja, bilens ansvarsforsikring dækker kun skader på andres ting. Så vil du have dækket båden under landtransport, skal du have båden kaskoforsikret.

### **Må jeg sætte en større motor på end båden er godkendt til?**

Nej

### **Kræver Pantaenius at båden er CE-mærket?**

Ja, Pantaenius forsikrer kun CE-mærkede både. medmindre båden er så gammel (før juni 1998), at den ikke skal CE-mærkes eller det er en one off, der heller ikke skal CE-mærkes.

### **Er båden forsikret, hvis den ligger i udlandet?**

Hvis "udlandet" er inden for det sejlsområde, der står på policen, er båden forsikret. Hvis båden ligger uden for sejlsområdet, skal du have ændret sejlsområdet, så båden er forsikret.

### **Er sejljoller forsikret, når de transporteres på bilens tag?**

Ja, sejljoller er medforsikret, når jollen er lastet og sikret forsvarligt.

### **Er der forbehold for dækning, hvis båden ligger for svaj?**

Nej, der er ingen forbehold. Men du bør være omhyggelig med at tilse båden.

### **Er der selvrisko ved tyveri af fastmonterede instrumenter?**

Hvis instrumenterne er i et lukket rum, som der skal værktøj til at bryde ind i, er der ikke selvrisko. Ellers er der selvrisko.

### **Hvad menes med en passende tyverisikringsanordning?**

Ved passende menes det, der almindeligvis bruges i bådbranchen. F. eks. ved påhængsmotorer anvendes der normalt rørlås ved mindre motorer. Ved større påhængsmotorer anvendes bolte, som kræver specialværktøj.

### **Må jeg slæbe en anden båd?**

Myndighederne oplyser, at du efter evne skal forsøge at hjælpe andre sejlere, der er i nød. Det kan være bugsering til havn af en anden båd, som har motorstop. Men kræver du bjærgeløn, er skader på din båd ikke dækket af kaskoforsikringen. Vær forsigtig med bugsering af en båd, der ikke er i nød. F. eks. bugsering fra en havn til en anden havn, hvor der er reparationsmulighed. Her dækkes skader på din egen båd ikke af alle kaskoforsikringer.

# KONTAKT

## DANMARK

Pantaenius A/S  
Østerbro 11, Postboks 110, DK-7800 Skive  
Tlf.: +45 97 51 33 88 - [info@pantaenius.dk](mailto:info@pantaenius.dk)

## NORGE

Pantaenius NUF  
c/o Spaces  
Fjordalléen 16  
0250 Oslo  
Tlf. : +47 22 83 41 11 - [info@pantaenius.no](mailto:info@pantaenius.no)

## INTERNATIONAL

Tyskland  
Hamborg · Tlf.: +49 40 37 09 12 34  
[yacht@pantaenius.com](mailto:yacht@pantaenius.com)

Østrig  
Wien · Tlf.: +43 17 10 92 22  
[info@pantaenius.at](mailto:info@pantaenius.at)

Storbritannien  
Plymouth · Tlf.: +44 17 52 22 36 56  
[info@pantaenius.co.uk](mailto:info@pantaenius.co.uk)

Monaco  
Monaco · Tlf.: +377 97 70 12 00  
[monaco@pantaenius.com](mailto:monaco@pantaenius.com)

Spanien  
Palma de Mallorca · Tlf.: + 34 971 70 86 70  
[info@pantaenius.es](mailto:info@pantaenius.es)

Sverige  
Marstrand · Tlf.: +46 303 44 50 00  
[info@pantaenius.se](mailto:info@pantaenius.se)

Australien  
Sydney · Tlf.: +61 (02) 99 36 16 70  
[info@pantaenius.com.au](mailto:info@pantaenius.com.au)

Polen  
Gdansk · Tlf.: +48 58 35 06 131  
[info@pantaenius.pl](mailto:info@pantaenius.pl)

Grækenland  
Alimos · Tlf.: +30 21 09881046  
[info@pantaenius.gr](mailto:info@pantaenius.gr)

## KONTAKT

Mandag - Torsdag 9:00 - 16:00  
Fredag 9:00 - 15:00  
+45 9751 3388  
[info@pantaenius.dk](mailto:info@pantaenius.dk)

## AKUT SKADE HOTLINE

Døgnåbent alle ugens dage  
+45 9614 7 9 13  
[skader@pantaenius.dk](mailto:skader@pantaenius.dk)



**PANTAENIUS**  
Agentur for Lystfartøjsforsikringer



Tryksag  
5041 0200

