

PANTAENIUS MAGASIN

2023





KÆRE LÆSERE

Du læser nu Pantaenius Magasin 2023, hvor foråret er begyndt at spire i vores tanker, så en ny sæson på vandet kan tage sin begyndelse, og vi håber på en lang og varm sæson på vandet.

Vi håber, at alle de nye brugere på vandet og mange flere vil opleve en sæson, hvor de kan nyde livet på vandet fuldt ud og føle sig velkomne blandt alle de garvede brugere af søterritoriet.

I årets Pantaenius Magasin har vi valgt en række artikler, som sætter fokus på vilkårene omkring det at have båd. Der er en artikel om det at sikre dig for, at den båd, som du påtænker at anskaffe dig, ikke er stjålet, og at den du handler med, også er bådens reelle ejer. Vi skriver om det at vælge at bo på sin båd – fast i havnen eller på tur rundt i verden. Vi har også en præsentation af en ildsjæl fra den vestsvenske skærgård. Sidst om livet omkring det at have båd, har vi en artikel om at realisere langturssejls, og hvad der gør dig til en god gast eller skipper.

Vi har selvfølgelig også noget om sikkerhed omkring båden. Denne gang med fokus på at stille båden i stativ, og hvordan båden sikkert transporteres på trailer. Så har vi lige en opfølgning fra sidste år omkring problematikken med spækhuggere, som angriber sejlbåde langs den europæiske atlantehavskyst.

Vi vil gerne have, at mange flere – og gerne alle kunder – opretter et login til vores online miljø. Vi skriver derfor om, hvordan du opretter dit login og håber, at hvis du ikke allerede har oprettet et login, at du nu gør det.

Så vil jeg lige reklamere for, at vi stadig gerne vil komme ud i jeres klubber og havne og holde et oplæg om forsikring af både.

Til sidst vil jeg igen minde om, at du stadig kan vælge at modtage al kommunikation med os direkte på e-mail. Du skal bare sende en e-mail til info@pantaenius.dk og bede om det, så sørger vi for resten.

Jeg håber 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**

HJÆLP, MIN BÅD ER BLEVET STJÅLET...

Vejret er dejligt til en sejltur. Du samler familien og kører ned på havnen. Men hvad er nu det? Båden er væk!

En del bådejere af især mindre motorbåde oplever, at deres båd eller påhængsmotor bliver stjålet. Der bliver også stjålet sejlbåde og større motorbåde, men det er ikke nær så ofte i Danmark.

Risikoen for tyveri er naturligvis størst når båden befinder sig på havnen, hvor der er ikke er opsyn. Vi oplever dog også en del tyverier af både og motorer, når båden står på en trailer hjemme i indkørslen.

Hvis der er tale om udenlandske tyveknægte, kommer de ofte fra Østeuropa. De forsøger som regel at fragte kosterne ud af landet. Hvis det lykkes, er de herefter meget vanskelige at spore, og kosterne dukker som regel aldrig op igen.

Hvis båden eller påhængsmotoren ikke bliver fragtet ud af Danmark, vil gerningsmændene ofte forsøge at fjerne let genkendelige kendetegn. De vil typisk slibe skrog- og motornummer væk, male båden eller på anden måde ændre udseendet på den.

Hvis du er interesseret i en brugt båd, som er til salg og opdager, at skrog- eller motornummer er forsøgt fjernet eller ændret, skal alle de røde lamper lyse. Du skal ikke købe den. Hvis du køber i god tro, og det viser sig, at båd eller motor er meldt stjålet, vil den blive beslaglagt af politiet. Dette betyder, at du mister dine penge. I sjældne tilfælde kan du blive dømt for uagtsomt hæleri.

Alle både, som er produceret i USA eller Europa efter juni måned 1998 er forsynet med et unikt "HIN nr." Nummeret angiver produktionsland, producentens id kode, serienummer og årstal for produktionen. Det sidder i styrbord side på agterspejlet på motorbåde nogen gange under badeplatformen. For det

meste er det præget ind i gelcoatet, men på ældre både kan det være et metalskilt.

Alle påhængsmotorer er forsynet med et motornummer. Det er ofte et metalskilt eller et klistermærke og kan sidde flere steder. En indenbords motor med Z-drev har også et transom nummer.

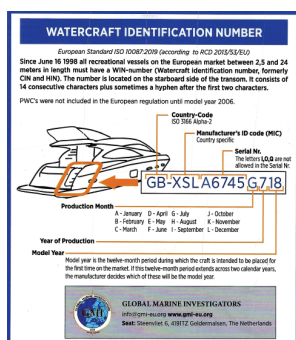
Hvis båd eller motor bliver stjålet, er det disse numre, som den bliver efterlyst under. Det er derfor yderst vigtigt, at du som bådejer noterer disse numre og oplyser dem til Pantaenius. På denne måde har vi oplysningerne, hvis du bliver udsat for tyveri, og vi kan hurtigt foretage efterlysning og igangsætte en efterforskning. Det er samtidig en rigtig god idé at tage fotos af båden fra forskellige vinkler. Hvis der er særlige kendetegn, bør du også tage fotos af disse.

Hvis du skal købe en brugt båd, skal du bede sælger om dokumentation for ejerskab. Det kan være en faktura eller slutseddel, fra den gang han købte båden. Har båden en historik fra tidligere ejere, skal dette også oplyses, og såfremt det er muligt, dokumenteres.

Du bør altid undersøge om båd eller motor er meldt stjålet, inden du køber. Der findes nogle gode hjemmesider, hvor dette kan gøres ved indtastning af skrog eller motornummer: www.stolenboats.dk og www.stolenboats.info og www.baadbogen.dk. Derudover kan du henvende dig hos politiet og få det undersøgt.

Er uheldet ude, og du bliver udsat for tyveri, skal du straks anmelde det til politiet og Pantaenius. Det er vigtigt, at der kommer en efterlysning ud hurtigst muligt, imens sporene er varme. Derudover har vi erfaring med, at Facebook er et rigtig stærkt medie. Der findes grupper, hvor man kan efterlyse båd og motor, og budskabet kommer meget hurtigt ud til mange mennesker. Det fungerer rigtig fint.

Tyveknægtene vil muligvis forsøge at videresælge tyvekosterne. Derfor bør du i tiden efter tyveriet jævnligt tjekke www.dba.dk og www.guloggratis.dk, samt www.blocket.se og www.finn.no



Påhængsmotorer er populære mål for tyveknektene. Særligt når båden står på land, er de forholdsvis nemme at stjæle. De mindre motorer er lige til at skrue af båden, imens de større motorer kræver, at man fjerner monteringsboltene. Dette kan dog gøres forholdsvis nemt med et topnøglesæt eller en vinkelsliber på batteri. Tyvene lader sig ikke afskrække af størrelsen på motoren. Vi har eksempler på motorer på 300 hk med en vægt på over 300 kg., som bliver stjålet.

For et par år siden ringede en kunde til vagttelefonen hos Pantaenius juleaftensdag. Han havde bemærket nogle mistænkelige personer på havnen, hvor hans båd stod til vinteropbevaring. Derudover havde han også konstateret, at monteringsboltene til hans påhængsmotor (300 hk) var skåret over, hvilket betød, at motoren var lige til at løfte af.

Pantaenius kontaktede en lokal taksator, som godt nok var på vej til julegudstjeneste i kirken. Ved hjælp af en hel del sms korrespondance imellem salmerne,



Her ses den samme båd inden den blev stjålet, og da den blev fundet.



lykkedes det at få kontakt til en vognmand, som kørte ned til havnen og afhentede hele båden. Således var problemet løst, og alle kunne holde en fredfyldt juleaften.

Samme kunde havde i øvrigt vinteren forinden fået stjålet en påhængsmotor magen til på samme måde. Motoren var derfor under 1 år gammel og kostede over 220.000 kr. Ved denne lejlighed blev der i øvrigt stjålet tre påhængsmotorer i havnen. Samtidig viste den efterfølgende undersøgelse af gerningsstedet, at yderligere tre både havde fået skåret monteringsboltene til motorerne over. Disse motorer var altså gjort klar til at stjæle på et senere tidspunkt.

Opklaringsprocenten på båd og motortyverier er desværre forholdsvis lav. Politiet bruger stort set ingen ressourcer på sagerne, da der som regel ikke er ret mange spor at efterforske ud fra. Er der tale om en påhængsmotor eller en båd, som er stjålet på en trailer, er den desuden hurtigt over alle bjerge og kan nemt gemmes af vejen i løbet af ganske kort tid. Der er straks lidt mere kød på sagen, hvis båden er stjålet, imens den lå i vandet. I disse tilfælde er den ofte sejlet væk og befinder sig måske i et begrænset

område.

Pantaenius benytter sig af en række taksatorer, som ud over at sagsbehandle skader på kundernes både, også efterforsker tyverisager. Når en båd bliver stjålet, bliver sagen derfor straks sendt ud til taksatorerne.

Taksatorerne har deres daglige gang i de forskellige havne og holder skarpt øje efter stjalne både. Da de ofte er lokalkendt, har de også kendskab til områder, som kan have en særlig interesse i forbindelse med efterforskningen.

Men bådene er ofte svære at finde, da gerningsmændene er yderst kreative med at gøre dem ugenkendelige. Herunder ses fotos af en rib båd, som blev fundet sidste sommer. Den var blevet stjålet året tidligere. Båden havde hvide pontoner, men gerningsmændene havde malet dem sorte og foretaget andre ændringer på båden. Det var meget professionelt lavet. Tyveriet blev kun opdaget, fordi

taksatoren bemærkede, at malingen på pontonerne var begyndt at skalle af.

Forebyggelse er altid den billigste løsning. Det siger sig selv, at man ikke skal efterlade nøglerne til båden ombord. Dette svarer til at undlade at låse sin hoveddør derhjemme, hvilke ikke ret mange gør i dag.

Man kan nemt sikre båden med en wire eller kædelås, også selvom båden ligger på sin havneplads. Står båden på en trailer, skal denne sikres med en godkendt lås omkring koblingen. Her skal man vælge en model, hvor lås eller tværstang ikke lige kan skæres over. Fjern også trailerens lygtebom. Tyvene vil helst ikke gøre sig bemærket med at køre rundt med en trailer uden lys og nummerplade.

Til mindre påhængsmotorer kan du købe simple tyverisikringer, som monteres omkring spindlerne på motoren, og som kræver en nøgle for at fjerne. Til større motorer, som er monteret med bolte igennem agterspejlet, kan du købe specielle låsemøtrikker. For begge løsninger findes der udgaver i forskellige kvaliteter, så søg råd og vejledning i din lokale bådudstyrsbutik, eller hos din mekaniker, inden

du køber.

Disse foranstaltninger afholder dog ikke tyvene fra at stjæle båden eller motoren, hvis de er velforberedte. En medbragt vinkelsliber på batteri kan som regel skære de fleste låse og bolte over. Tyverisikringen kan dog forhindre de spontane tyverier og desuden medvirke til, at tyvene måske vælger at stjæle nabobåden, som ikke er aflåst.

Hvis tyvene forsøger at stjæle båden, imens den ligger i vandet, skal de først finde hovedafbryderen. Den sidder som regel i en kistebænk eller stuverum på en mindre motorbåd, og er derfor ofte nem af finde. Er nøglen fjernet kan afbryderen ”by passes” på bagsiden. Tændingslåse er ofte af dårlig kvalitet, og da de fleste både endnu ikke er forsynet med startspærre og andre finurligheder, kan en skruetrækker gøre det ud for en nøgle. Herefter er båden lige til at sejle med.

Et par simple anordninger kan dog være med til at drille tyvene. En lukket brændstofdane, som er

strømtilførsel og motor startes.

GPS Tracker er ligeledes en god mulighed til at sikre sin båd og motor imod tyveri. Mange modeller kræver et sim kort og et abonnement, hvilket har afholdt mange fra at købe dem. Nu er der omsider dukket flere nye produkter op, som ikke kræver abonnement. Den er derfor gratis i brug, når du har købt den. Trackeren placeres et ”hemmeligt” sted i båden og via en app på din pc eller telefon, kan du se, hvor båden befinder sig via et signal, som trackeren udsender. Nogle producenter tilbyder endda en ”bådpakke”, som indeholder tre stk. trackere - til motor, båd og trailer.

Det er svært at sikre sig 100% imod tyveri. Med de nævnte anordninger og sund fornuft kan du dog selv mindske risikoen for, at det ikke sker.

Tyveri sker somme tider, når man mindst venter det. Det skete også for en Pantaenius-kunde, som var sejlet til Sct. Vincent i det sydlige Caribien. Båden lå ud for kysten, imens han selv var taget i land for at surfe. Da han senere på dagen kom tilbage, var



Tyverisikringer findes i mange udgaver og kvaliteter. Her er blot et par eksempler:

monteret et skjult sted på brændstoftilførslen kan forhindre, at tyvene kommer ud af havnen med din båd. Derudover kan en skjult kontakt, som afbryder strømmen til tændingslåsen, ligeledes være effektivt, da den vil forhindre motoren i at starte. Ingen af delene er raketvidenskab at installere, og de fleste kan gøre det selv.

AIS (Automatic Identification System) bliver heldigvis mere og mere udbredt. Sikkerhedsmæssigt er systemet helt formidabelt, da andre bådes position bliver synlig på kortplotteren, uden at du behøver at have radar ombord. Hvis du har et MMSI nummer, udsender din egen båd også et signal, som betyder, at du er synlig for andre både med AIS. MMSI nummer fås hos Søfartsstyrelsen og bestilles via deres hjemmeside.

Ud over det sikkerhedsmæssige ved AIS er der en smart detalje, som mange måske overser. Med en app på din telefon eller pc, kan du hele tiden se, hvor din båd befinder sig. Skulle båden blive stjålet, kan du derfor følge den. Det kræver naturligvis, at strømmen er tilsluttet, hvilket den formentlig ikke er, hvis båden står på en trailer. Bliver båden stjålet, imens den ligger i vandet, vil AIS udsende signal, når

båden væk. Kunden stod nu tilbage kun iført badetøj og uden penge eller ejendele.

Kunden ringede til Pantaenius i Danmark og forklarede den ulykkelige situation. Pantaenius kontaktede en af deres taksatorer, som selv havde sejlet i området og derfor var stedkendt.

Taksatoren, som selv befandt sig i Sverige, kontaktede et firma på Sct. Vincent, som udlejede små flyvemaskiner. Han fik en flyver i luften, og piloten fik en beskrivelse af båden. Taksatoren vidste, at det som regel blæste fra nordøst på Sct. Vincent. Tyveknegte, som ikke var sejlbefarne, ville formentlig ikke sejle imod vinden. Derfor blev piloten instrueret i at søge efter båden i området syd for Sct. Vincent.

Efter nogle timer fandt piloten båden. Den var forladt og drev imod klippekysten. Kunden fik oplyst positionen, hvorefter han hurtigt lejede en motorbåd og sejlede ud og hentede sin båd. Båden var rippet for alt af værdi, men kunden var glad for at få sin båd tilbage. Hele operationen tog otte timer fra kunden kontaktede Pantaenius, og til han igen stod på sit eget dæk.

God vind og pas på din båd.

”LIVE A’BOARD”

Vi oplever, at interessen for at bo fast på sin egen båd, stiger i disse år. Vi har været nysgerrige på, hvilket tanker, der kan ligge bag en sådan beslutningen, og om der er forhold, der påvirker denne interesse. Er det en midlertidig trend, eller er det kommet for at blive?

Vi har gennem en længere periode set en tendens til, at flere vælger at anvende deres båd som fast bolig året rundt. At bo i en husbåd, en ombygget kutter, en slæbebåd eller en anden tidligere erhvervsbåd med en vis størrelse, har længe været et ret almindeligt syn i de større byer. Det kan selvfølgelig være en trend som, ’Beha-familien’ (Kurs mod fjerne kyster), Mads ’Blærerøv’ Kristensen og forskellige boligprogrammer har affødt. Netop disse nævnte boligformer er nødvendigvis ikke for sejlere. Vælger du derimod at bo fast på din Bavaria sejlbåd, eller Fairline motorbåd, så er det ofte, fordi du i forvejen sejler i dén, eller en tilsvarende båd, og så vælger at flytte fast ind på den. Det er den sidst nævnte gruppe, vi er her er nysgerrige på.

Hvis du vælger at bo fast i en bådtype, som langt de fleste betragter som en ’feriebåd’, så er du sikkert klar på, at du kommer til at leve ret minimalistisk. Det kan blive udfordrende, hvis du lader dig friste i dagligvarebutikkernes ’nonfood’ afdelinger, for pladsen slipper nok hurtigt op med meget af den slags i båden. Du skal måske endda overveje, hvilket par af dine nuværende sko, du skal kassere, hvis du overvejer at købe et par nye af hensyn til pladsen. Med andre ord – der vil være nogle ting som skal gøres lidt anderledes, end du måske plejer.

Mht. til valg af havn – så kan der være havne, der har flere fortrin end andre. Det vil dog ofte kræve et minimum af faciliteter i havnen, for at det lader sig gøre at bo fast i båden. En fordel er, at der er tilsluttet

elektricitet på broerne året rundt, ellers kommer du måske til at mangle strøm til lys, varme og andre fornødenheder. Tilgangen til toilet- og badfaciliteter er for de fleste også et højt vægtet krav. Det kan også være en fordel at vælge en havn med flydebroer, da vinterhalvåret ofte byder på stører ændringer i vandstanden. Ligger havnen godt beskyttet mod de ofte dominerende vestlige vinde, er dette også en fordel, da det giver lidt mere ro i køjen. Adgang til en sejlerstue og måske endda lidt fællesskab med andre, som har valgt at bo fast på sin båd i havnen, kan også gøre oplevelsen succesfuld.

Vi har stillet nogle af vores kunder, som har fast bopæl i deres båd disse spørgsmål:

Hvad er årsagen til at du vælger at bo i båden? Hvad er fordelene og ulemperne? Er der noget, som er vigtigt at tage i betragtning, hvis du skal give gode råd videre til andre, som har drømmen? – dos and don’ts?

Henrik: Drømmen er vokset frem igennem lang tid – siden jeg var lille og sejlede optimistjolle. Jeg har altid syntes, at både er så hyggelige af være i. På en ’drengetur’, hvor min kammerat skulle have en båd sejlet til Holland, var der en masse snak om både generelt, for det gør sejlere jo, når de er sammen, og den tur blev ligesom årsagen til min beslutning om at udleve drømmen. Jeg havde egentligt hele tiden tænkt, at det var noget som skulle udleveres, når jeg en gang blev pensionist, men efter denne tur besluttede jeg, at der ikke var nogen grund til at vente, og nu har jeg altså boet i båden i 14 år. Ja, det startede som



EN LIVSSTIL

en drøm, men jeg mener ikke, at drømme bliver til virkelighed. Det gør mål til gengæld. Da beslutningen var taget, solgte jeg parcelhuset og købte en nyere båd i 40 fods klassen. Jeg havde stadig kræfter og overskud, og var i den arbejdsduelige alder, og var nu flyttet ind i en båd! Jeg kan ikke anbefale denne bo-form for at spare penge. Lys og varme koster ca. det samme i en 40 fods sejlbåd, når du bor fast i den, som i et parcelhus. Vedligehold af båden er også tæt på de samme udgifter, som til et gennemsnitligt parcelhus. Hvis du i forvejen har en båd, der passer i størrelse og stand, så er anskaffelse af båden ikke nødvendigt, men ellers koster sådan en jo også en vis sum penge.

Min klare anbefaling er, at hvis du drømmer om at købe en båd, for at bo fast i den, så skal du ikke gå efter et 'håndværkertilbud'. Det bliver hurtigt surt og det kan ende med, at du giver op, så er det udelukkende for at spare penge, så er det ikke en god løsning. Det er en god idé at bruge lidt energi på at finde en god velegnet havn, som stiller de nødvendige faciliteter til rådighed, som du prioriterer, og hvor

der måske i forvejen er en kultur af 'live a boards', da sammenholdet er vigtigt.

En af udfordringerne er, om du f.eks. kan have folkeregister adresse på havnen? Er der strøm på broerne? Er det flydebroer? Hvilke faciliteter har du til rådighed i sejlerhuset? Det fungerer bedst, hvis kulturen blandt 'live a boards' er, at det ikke er en samlet flok af folk, der bor i bådene, men at du er 'sejler', som bor i din båd. F.eks. har vi i den havn, hvor jeg er 'live a board', vedtaget et sæt etiske retningslinjer, så der ikke opstår gnidninger ift. havnens øvrige brugere. Må du f.eks. dække båden med plastpresenning? Og må du isolere båden udvendigt med termomåtter? Begge dele er eksempler på noget, som ikke er i orden ifølge de etiske retningslinjer, som vi har vedtaget.

Til sidst vil jeg sige, at har du lysten eller drømmen om at prøve at bo i din båd, er der kun ét at gøre – prøv det! Der er mange praktiske opgaver, som skal løses undervejs, men jeg vil hellere passe de praktiske opgaver på min båd, end jeg vil rense tagrender og slå græs omkring et parcelhus.



Mads: Efter et fald ned af en trappe som 30-årig, besluttede jeg mig for at realisere min drengedrøm om at sejle ud i verden. På det tidspunkt boede jeg i et hus og havde ikke råd til en båd i den størrelse, som jeg gerne ville sejle i - uden først at sælge huset. Huset blev solgt, og jeg sejlede min Albin Ballad til Skive Søsportshavn og flyttede ombord. Jeg endte med at bo ombord på min Albin Ballad i 6 år, mens jeg renoverede en større båd af typen Warrior 38 (Athena) fra 1987. Min hustru Ava og jeg forlod derefter Danmark i 2021 ombord på Athena.

At jeg flyttede ombord på min Albin Ballad, er en af de bedste beslutninger, jeg har truffet i mit liv. Jeg traf beslutningen primært for at kunne realisere drømmen om langtursejlsads - det er den drøm min kone og jeg nu endelig har realiseret. Vi er meget tilfredse med tilværelsen, og det at møde mennesker fra forskellige lande og kulturer. Bogstaveligt talt er vi ved at udvide vores horisonter - også i overført betydning. I dag har vi slet ikke lyst til at flytte tilbage på land. For os er én af de helt store fordele ved at bo ombord, at vi er tæt på naturen - uden en have og uden et hus at passe.

Mine råd om at bo fast ombord i Danmark:

- find en havn, som tillader at du bor ombord og at du kan have folkeregister adresse på havnen.
- overvej hvilken varmekilde du vil bruge om vinteren. El er dyrt. Jeg havde en Refleks ovn (diesel), men har nu skiftet til vandbåren varme (diesel) for at få en bedre varmfordeling.
- en affugter er uundværlig
- et cockpit telt er fantastisk - specielt om vinteren.
- fortøjningsfjedre hjælper meget, når det stormer og gør nattesøvnen mere rolig



At bo og leve livet på en båd, kan begynde under simple former, men kan nødvendigvis ændre sig over tid med de erfaringer, du løbende gør dig.

Emil: Jeg har sejlet hele mit liv, siden jeg var omkring 5 år gammel. Da jeg var 18 år gammel og havde fået en læreplads i Struer, skulle jeg finde et sted at bo. Jeg var vildt fascineret af tanken om at bo i en båd, og jeg prøvede at regne på tre måder at bo på. Den ene var at blive boende hos mine forældre og købe en bil, og så køre frem og tilbage mellem arbejdet og mit barndomshjem. Den anden model var at få en lejlighed i Struer, og den sidste var at købe en båd og bo i på havnen i Struer. Faktisk var der kun DKK 200,- imellem den dyreste og den billigste mulighed. Bankerne var lidt sværere at overbevise, men der var én, som troede på projektet, så jeg fik lov at låne til en Albin Ballad. Nu har jeg boet i en båd i omkring 8 år, og jeg har skiftet Ballad'en ud til noget større undervejs. Efter at jeg blev udlært, fik jeg job i Thyborøn, og så flyttede jeg båden til havnen i Thyborøn. Her fandt jeg ud af, at det ikke er alle havne, der er lige velegnede til at bo i. F.eks. var toiletterne lige pludselig lukket ned på grund af, at sejsæsonen var slut, men heldigvis kunne jeg bare få en nøgle til havnehuset. Jeg arbejder stadig i Thyborøn, men jeg har flyttet båden til Skive. Det er vigtigt, at finde en havn, hvor faciliteterne er tilgængelige året rundt. Toilet, bad og adgang til at fylde vand på båden samt strøm på broerne er vigtigt. Det er også vigtigt at finde en havn, hvor der i forvejen ligger både med faste beboere. Det er jo dem, der bliver dine naboer. Vi hjælper hinanden og eksempelvis, når der er rigget slanger til, for at fylde vand på bådene om vinteren, så fylder vi altid lige naboens også - også selv om han ikke er hjemme.



Hvis du drømmer om at komme til at bo i en båd, så skal du næsten starte en vinter, for så er efteråret allerede forbi, og der er lang tid til næste efterår, for efteråret er nok den sværeste tid. Vinter og frost er ok, men oliefyret kører selvfølgelig noget mere, men hellere lidt kulde end fugt. Generelt så er vejret i Danmark faktisk godt, hvis du vil bo i en båd. Skal du i gang med at bo fast i en båd, så er det vigtigere at finde den rigtige havn, end den rigtige båd. Som tidligere nævnt, så er det vigtigt med et fællesskab, men også el og vand, vaskeri og åbne toilet- og bad faciliteter, samt mulighed for at tanke diesel, for man bruger en hel del til oliefyret i løbet af vinteren.

Husk at når du bor i din båd året rundt, så kan du også sejle i den året rundt. Intet er smukkere end en vinterklar nattehimmel med frost ude på vandet.

Nogle råd fra din forsikringsformidler om mulighederne for at sikre din båd:

Hvis du ønsker at bo fast i din båd året rundt, kræver det ikke ændringer i dine forsikringsforhold. Din båd kan sagtens ligge i vandet året rundt med en forsikringsdækning hos Pantaenius A/S. Ligger din båd i vandet året rundt, anbefaler vi dog, at du sikrer båden imod det, der kan betragtes som almindeligt forekommende. Dvs. når det bliver efterår, så skal du tænke over, hvilke vejrpåvirkninger vinterhalvåret kan byde på. Du kan typisk forvente dig én eller flere storme i området, som din båd ligger i, så afmontering eller sikring af sejl og presenninger er en vigtig faktor. Ændringer i vandstanden er også mere almindelig, og du kan ofte følge diverse prognoser og være forberedt, så fortøjningerne løbende kan blive tilpasset. Det vil også give god mening og fornuft at lægge ekstra fortøjninger på båden. Har du en plan for, hvordan du sikrer båden imod skader fra is og frost? Der findes cirkulations- 'propeller', som sænkes under båden og som cirkulerer vandet omkring båden, så det ikke fryser til. Bor du ikke i båden, kan du sikre dine sø ventiler ved at sætte en slange på ventilerne, som så holdes over vandlinjen. Du fylder slangen med frostvæske, åbner ventilen og lader væsken løbe ud gennem den og lukker så med det samme igen. Herefter er kugleventilen sikret med frostvæske.

Konklusion:

Når der er flere og flere, som bor fast i bådene, er det ikke af økonomiske årsager. Vi har mødt tre af vores kunder, som alle har været drevet af en drøm, og de har ikke nødvendigvis valgt den billigste måde at finde sig en bolig på. Det er mest funderet på kærlighed til det at sejle. Det er en måde at forlænge sæsonen, der er så kort i Danmark, og så er det nok også tanken om at frigøre sig af de normer, der dikterer, hvordan det 'normale' liv skal leves. At erstatte snerydningspligt og hækklipping med noget, der er mere interesse funderet.



MØD ILDSJÆLEN ELLINOR

Når man i Sverige hører navnet ”Ellinor”, associerer man til national skalden Evert Taube, som ofte synger om Ellinor i det nordlige Bohuslæn.

Af Bent Elgaard

Den Ellinor det her handler om, ville være en god repræsentant for skærgårdsbefolkningen, som lever af havet på øerne i den vest svenske skærgård. Ellinor Rosén Eriksson er 29 år og lærerinde. Hun underviser børn med særlige behov og er bosat på ”Lilla Hamburgön” ved Hamburgsund i det nordlige Bohuslæn. Her har hendes familie boet i generationer. Ellinors kæreste og hendes far, fisker hummer og havkrebs sammen.

Ellinor har en fladbundet båd på 6 meter, som hun bruger året rundt til forskellige togter i skærgården både sommer og vinter. På sine ture i skærgården – ofte sammen med sin niece Anna – søger hun efter vragdele og andre spændene ting, der kan findes på klipperne. Hun kalder sig selv ”vraggare”, som er et lokalt udtryk for personer, som leder efter vragfund. Når hun er ude i skærgården, opsamler hun også affald fra skibsfarten og tager det med i land. Jeg fik kontakt til Ellinor, da en motorbåd på 60 fod gik på grund og sank i det område, hvor hun plejer at sejle rundt.

Da Pantaenius spurgte om hjælp til oprydningen efter havariet hos et bjergningsfirma, ville de, på grund af bådens store vægt, bruge 3 mand med en

arbejdsbåd til at fjerne et panel fra skroget, som lå i strandkanten ved en ø.

Jeg søgte derfor alternative muligheder, og det store panel blev fjernet på et par timer af Ellinor helt alene. I hendes båd, står et elværk, så hun har strøm med til sit eget værktøj. Hun trak de store skrogsider op på klipperne og savede dem ned til håndterlige størrelser. Så blev de sejlet i land og losset med hendes egen lille kran. Bjergningsarbejdet udførte hun i de varmeste dage i juli måned, mens skærgårdsklipperne var fyldt med mennesker, der tog solbad og nød ferien.

Ellinor havde selv sommerferie fra sit job som lærerinde, men hun syntes det er sjovere at lave det hun gør om bord på sin båd. Hun griner lidt af de tyske turister som undrer sig over, hvad hun laver, og siger til hende, at hun skal passe på hun ikke kommer til skade med den store sav.

Hidtil har hun rensket skærgården for mere end 2500 kg vragdele.

Jeg er sikker på at hvis Evert Taube havde mødt denne kvinde, ville der blevet lavet mange flere vers om Ellinor.



FÅ ADGANG TIL MIT PANTAENIUS

Ved du, at du let selv kan se og udskrive dine policer og blå kort, såfremt du skal bruge dem som dokumentation til havnen eller politiet, hvis de beder dig om det?

Med et kundelogin til Pantaenius, kan du på vores hjemmeside let få adgang til din konto og se og printe de seneste dokumenter vedr. din bådforsikring.

Når du har tegnet en forsikring hos os, modtager du dine policer, det blå kort og en regning på e-mail fra os. I mailen fra os finder du et link, som giver dig mulighed for at oprette dit personlige login til din konto hos os. Linket i mailen fører dig til vores hjemmeside, hvor du skal vælge en adgangskode på mindst 8 tegn. Når du har oprettet et password, er du klar til at logge ind på din personlige konto.

Fremover vil dit brugernavn være dén mailadresse, vi har registreret på dig og dit password er det, du selv har lavet.

Når du logger ind, kommer du til forsiden i "Mit Pantaenius" hvor du har overblik over dine muligheder og dokumenter.

Du kan nu vælge at se eller printe dine dokumenter efter behov.

Har du været kunde hos Pantaenius igennem længere tid, og endnu ikke har aktiveret din konto, kan du sende os en e-mail med oplysninger med følgende oplysninger:

- Dit fulde navn og adresse
- Policenummer på en aktiv police
- Din e-mail adresse som skal bruges til aktivering
- Dit telefonnummer

Herefter sender vi dig linket til at oprette adgang til din konto.

Så står du og mangler en kopi af dine policer eller det blå kort, kan du altid logge ind og se eller printe dem, når det passer dig. Du har også mulighed for at ændre din adresse og tilføje manglende data på din båd.

Er du i tvivl eller møder du udfordringer ved at aktivere din konto, er du naturligvis velkommen til at kontakte os. Vores kontaktoplysninger fremgår på bagsiden af dette magasin.

pantaenius.dk

PASSER STATIVET?

Pantaenius bliver jævnligt kontaktet af vores kunder, som har spørgsmål til mobile bådstativer. Vi har derfor kontaktet producenten LP Yacht for at få svar på de ofte stillede spørgsmål.

I nedenstående er LP Yacht som stativ leverandør angivet som LPY



① 42 fods motorbåd med 2 stk. Z-drev/motorer agter. 3 stk. understøtninger korrekt placeret til at bære bådens vægt hindrer risiko for trykskader. Samtidig er der mulighed for service på drev da der er højde nok til at Z-drev kan køres ned.

② 42 fod opstillet med mast. 5 m langt stativ med ekstra ben giver optimal sikkerhed og støtte. Bom, sejl m.m. er afmonteret for at mindske vindpreset.

③ Princess motorbåd opstillet på 5 m stativ med et sæt ekstra ben, 4 motorbådsbukke for jævn fordeling af vægten, i alt 10 støttepunkter. Båden er placeret ca. 30 cm. over jorden for at holde vægt så lavt som muligt.

④ LM 30 opstillet med mast. Stativet er monteret med et sæt ekstra ben ud for masten for at afhjælpe og fordele vindpres. Fodplader er med neopren gummi mod skrog og fribord.



1. Hvem beslutter hvilket mobilt bådstativ der passer til en specifik båd?

Det er havnens personale/havnemester, som anbefaler passende størrelse og model i samarbejde med LPY. Der er i stort set alle havne udarbejdet en liste over stativer kontra bådene, og opstår der tvivl, bliver dette afhjulpet i tæt samarbejde mellem havn og LPY.

2. Kræves der yderligere tilbehør?

Hvis du ønsker opstilling med masten stående eller at påsætte en stor vinter presenning, er ekstra ben en betingelse i de fleste havne. (Giver større bredde og stabilitet)

Som ekstra hjælp/sikkerhed kan stativerne forsynes med hæk eller stævnstøtte. Stævnstøtte er f.eks. oplagt til Granada 27-31, Grinde o.l. og hækstøtte kan være relevant til både som f.eks. Dufuor 34-36 og Bavaria fra ca. år 2000 og frem, hvor kølen sidder langt fremme, og dermed har stor tyngde i agterskibet.

3. Havnen indfører mobile bådstativer, men min båd er ret unik, så tror ikke den kan stå i et mobilt bådstativ, hvad gør jeg?

Mobile stativer leveres til sejl- og motorbåde fra 3 ton/26-28 fod og op til 30 ton/65 fod som standard, samtidig med mulighed for dybgang op til 3 meter, så båden skal være MEGET unik, hvis du ikke kan tilpasse et mobilt stativ. LPY er altid med på sidelinjen, hvis der opstår tvivl eller usikkerhed om det af havnen tilbudte stativ.

4. Havnen indfører mobile bådstativer, og vi har fået muligheden for at stå på land med mast. Kræver det noget ekstra?

Her tillader LPY sig at henvise til spørgsmål 2.

5. Hvad skal du være opmærksom på, når det mobile bådstativ skal bruges til en motorbåd?

Du skal være opmærksom på, hvor understøtningerne, som bærer hovedparten af bådens vægt, er placeret for at undgå trykskader. Understøtningerne kan flyttes trinløst under bunden, og det er altid en god ide at placere disse i forbindelse med tværgående skot osv. Ekstra ben for at øge stabiliteten anbefales til større og bredere både. Er du i tvivl, så kontakt havnen eller LPY.

6. Hvad skal du være opmærksom på, når det mobile bådstativ skal bruges til en sejlbåd?

Havnen sørger for, at det valgte stativ har den rette benhøjde i forhold til bådens dybgang. Sørg altid for at båden kommer så langt ned at stå som muligt, dvs. at kølen placeres mellem stativets længde vanger.

7. Hvis min båd skal stå på land vinteren over med masten stående, hvad skal jeg så være ekstra opmærksom på?

Alt, som kan påvirkes af vind, skal afmonteres såsom sejl og ZIP Pack m.m. Rigger skal slækkes, så båden ikke "hænger i rigger". Alle fald og hal fastgøres, så de ikke kan slå i vinden, og du skal være opmærksom på, at rullemaster har en ALU ROD, som skal sikres særskilt.

8. Er der krav til det underlag, som bådene sættes på?

Som ved alle andre typer af stativer fordres stabilt og fast underlag, f.eks. fast stabilgrus m.m. Er der tvivl om underlaget, kan dette afhjælpes med en plade under hjørnerne eller evt. montering af ekstra ben.

9. Hvad er forskellen på standard bådstativer, mobile bådstativer, flytbare bådstativer og kørestativer?

De forskellige betegnelser dækker alle sammen over ét og samme produkt: Et bådstativ, som man kan flytte med en hydraulisk løftevogn, når båden er sat i stativet. Der løftes kun i stativet, IKKE i båden.

10. Hvilke fordele er der ved de mobile bådstativer?

Mobile bådstativer giver fordele både for havnen og for bådejerne. Havnen kan enkelt og sikkert placere bådene præcis der, hvor den ønsker (pladsbesparende) og skulle der opstå behov for at flytte en båd senere, gøres dette problemfrit uden at røre selve båden. Der løftes kun i stativet. Ligeledes stables stativerne om sommeren i op til 15 stk. i højden og kan nemt flyttes til side, så der bliver frie arealer til andet brug på havnen som f.eks. parkering, autocampere m.m. Bådejeren slipper for selv at anskaffe et stativ, sejlbåde kan opstilles med masten oppe, og der er mulighed for at flytte båden fra optagestedet til vaskepladsen og videre til vinterpladsen. Efterhånden som der kommer flere og flere haller for vinteropbevaring, bliver håndteringen ud og ind af disse også nemmere.

DRØMMEN OM EN LANGTUR TIL SØS

Drømmen om langtur til søs i egen båd kender mange. Manglende erfaringer holder ofte mange sejlere tilbage fra at tage springet og vove sig ud.

Her mine oplevelser som deltager i og som medarrangør af en flotillesejladts til og i det skotske højland i S/Y JOY, en Albin Ballad på 30 fod. En flotillesejladts med overvældende tilslutning, da næsten 40 både havde tilmeldt sig.

I efteråret 2010 foreslog FTLF (Foreningen Til Langtursejladts Fremme) en flotillesejladts over Nordsøen til Skotland. En flotillesejladts hvor der også deltog erfarne sejlere, som kunne give mange det sidste spring til at vove sig ud på egen hånd.

Der blev arrangeret et fællesmøde i foråret 2011, hvor alle fik en længere instruktion om forholdene under sejladtsen over Nordsøen. Instruktionen omfattede også forholdene i det Skotske højland og specielt anduvningen af Inverness, tidevandet ved søslusen ind til Caladonia Canalen, og i øvrigt i tidevand overalt i Skotland.

Nødvendige søkort, tidevandstabeller samt pilotbøger for at foretage sejladtsen:

Reeds Almanac - „Biblen“ som mange kalder den, indeholder tidevandstabeller, havneplaner, strømtabeller, radio frekvenser osv. Og selvfølgelig afhængig af, hvor du kommer fra i Danmark danske søkort, herunder som minimum kort over den vestlige del af Limfjorden med blandt andet Thyborøn. Derefter kommer der oversejlingskort over Nordsøen, Approx to Peter Head, Inverness Firth. Så kommer

der selvfølgelig hele Caladonia Canalen, men det er enkelt, for kortet får du udleveret, når du er kommet gennem søslusen. Den del af flåden, der ville ud til de Ydre Hebrider og nord om Skotland via Orkney øerne, havde behov for at købe yderligere kort over dette område samt de nødvendige Pilot bøger, som med fordel kunne købes derovre og ellers bestilles over nettet ved Clyde Cruising Club, se dem på www.clyde.org. Søkort kan med fordel købes hos Imray.

Sikkerhedsudstyr, som anbefales/kræves til denne type sejladts er:

Epirb, redningsflåde, nøddrakter til havsejladts, nødhjælpskasse, redningskrans med lille drivanker og vandlys, kasteline, 2 meter vage med lys, og selvfølgelig redningsveste og livliner til hele besætningen, dækløbeliner, drivanker, ankerudrustning samt dthingy inklusiv ankerudrustning.

Kommunikationsudstyr:

VHF/DSC: håndholdt VHF, kortbølgeradio evt. med Pactor modem/satellittelefon, Navtex modtager, AIS udstyr.

Navigations udstyr:

GPS, eventuelt håndholdt GPS, Kortplotter, papirkort til sejladtsområdet, alm. navigationsudstyr, log, ekkolod, radar, vindinstrument, eventuelt manuelt.

Bådene blev delt op i 4 grupper efter størrelse, hvor de blev knyttet til en erfaren sejler, som skulle lede gruppen over Nordsøen. Alle bådene skulle mødes i Thyborøn for delvis fælles afsejling, når vejrvinduet passede til strækket på de ca. 365 sømil over Nordsøen til Fraserburgh Havn, som er den første mulige havn at anduve på Skotlands nordøstkyst. Planen var et fælles mødepunkt i Inverness (ca. 420 sømil) inde på Caledonia Canalen, hvor alle ville blive introduceret yderligere til sejladtsen mod den vestlige side af Skotland. Sejladtsen blev planlagt således, at der var en 4 og en 6 ugers tidshorizont af hensyn til dem, der stadig var arbejdsramte. Der var i samarbejde med myndighederne i Skotland aftalt en del arrangementer i forbindelse flotillens ankomst og dens videre sejladts mod vest.



En flotillesejlad med overvældende tilslutning, da næsten 40 både havde tilmeldt sig.

Sejladsen over Nordsøen forløb uden de helt store problemer. Der var en enkelt båd, hvor et sallingshorn knækkede kort efter afsejlingen fra Thyborøn, og den måtte løbe med vinden og sejle ind til Hvide Sande Værft, som lovede at lave reparationen hurtigt. Fire både fik beskadiget eller fik rykket stævplatformen af, da bådene satte sig i de lidt store bølger, der kan være på Nordsøen.

Når tidevandet passerer (normalt 4 timer før og efter højvande) er det muligt at komme ind i søslusen, hvor British Waterways kontor også ligger. Her kan du betale for transit gennem kanalen. Du kan vælge at købe transit til en eller to uger, og du kan ligeledes købe en returtransit til halv pris, hvis du ønsker det. Da de fleste af bådene var kommet ud af søslusen og havde passeret den første åbne svingbro, var der kort vej ind til Seaport Marina. Mange af bådene kom selvfølgelig ikke til søslusen tids nok til at tidevandshøjden passede og måtte ankre op i bugten tæt ved sluseporten. Sluserne opererer kun fra kl. 8.00 morgen og til kl. 18.00 aften i sommertiden. FTLF havde under hele planlægningen af sejladsen

til Skotland været i dialog med British Waterways, da det selvfølgelig var en stor flotille, der pludselig anduvede og skulle igennem de første sluser, inden de blev delt lidt op for senere at skulle mødes til en planlagt udsejling af søslusen. Da de fleste både ankom og lå fortøjet i Seaport Marina, var det for størsteparten af dem den første havn efter afsejlingen fra Thyborøn. Jeg tror, der var mange, der trængte til et varmt og velfortjent dejligt bad.

Det var ikke alle, der var garvede langtursejlere. De både, som jeg havde i min flok, var jo stort set de mindste, som jo også passede til vores båd 30 fods „JOY“, hvor besætningen bestod af 2 uerfarne havsejlere samt 1 erfaren havsejler, der også var tidligere Nordsø fisker. Min kone Birthe, som var arbejdsramt, kom med fly fra Billund til Edinburgh og derfra videre til Inverness, hvor hun påmønstrede S/Y JOY.

En del af bådernes besætning var blevet ramt af søsygens kvaler på sejladsen, og var derfor noget inaktive.

Ponton broer til et stop, vejen følger Canalen de 97 km



Hele flotillen blev inviteret op på byens rådhus, hvor vi blev budt velkommen til Skotland af byens borgmester som bl.a. nævnte at vikingerne jo var kommet mange år tidligere. Et medlem af bestyrelsen takkede for velkomsten i fravær af vores formand, der var agterudsejlet pga. et knækket sallingshorn. Byen bød også hele den danske flotille velkommen med masser af danske flag rundt i gaderne og ikke mindst på lystbådehavnen.

Nogle af de større både, som var ankommet tidligere, fortsatte sejladserne vestpå gennem de første sluser, så feltet blev lidt spredt, inden vi igen skulle mødes ved Oban/Kerrera i Ardantrive Bay, hvor lystbådehavnen ligger. Tæt ved Oban, gik en lille færge over til fastlandet hver time. Det var i øvrigt en dansker, som drev marinaen. Nu håbede vi så på, at vores kære formand ville nå frem, da han skulle medbringe den danske whisky, som alle i marinaen havde mulighed for at smage.

var gode muligheder for at supplere provianten samt besøge „Canal Visitor center“, som omhandler byggeriet af den 97 km lange kanal bygget efter den berømte ingeniør Belford's tegninger.

Kanalen blev bygget med håndkraft fra 1802 til 1822. Den giver et løft over havet på 33 m. Sluserne er 45,76 m lange og 10,67 m brede. Dybden er kun 4,11 m. Verdens sidste sejlede brig TS K23 ROYALIST, som er bygget i England i 1971 kommer gennem Canalen et par gange om året. En oplevelse vi ikke fik. Jeg oplevede den i 2005, da jeg var på vej hjem fra min jordomsejling. Efter fort Augustus kommer sluserne først enkeltvis, når vi nærmer os Fort William, hvor der også er udsigt til bjerget Ben Nevis. Når vi kommer til Neptune's Staircase, er der 8 sammenhængende slusekamre samt en vej, jernbane og svingbroer, som der går næsten en halv formiddag med at passere. Også her er der et fantastisk slusepersonale som hjælper overalt, hvis du ikke er så erfaren. Jeg husker tydeligt, da jeg kom som singlesejler - da kastede



Skipper fru en nyder det stille vand gennem Canalen

Da vi sejlede igennem Caladonien Canalen, kom vi selvfølgelig også gennem Loch Ness søen, hvor der var mulighed for at se "Nessie". Der var også en lille havn, hvor dybgangen kun var 1,5 meter, hvor der var masser af muligheder for at købe souvenirs. Det er i øvrigt i den samme bugt, hvor det berømte slot Urquhart Castle ligger på hjørnet, og det er altid et besøg værd. Jeg tror, at jeg har besøgt ruinerne 5 af de 7 gange, når jeg har sejlet gennem Caladonien Canalen.

Efter Loch Ness søen kom vi til Fort Augustus, hvor der var 5 slusekamre lige efter hinanden. Det var en rigtig god oplevelse. Specielt fordi området generelt er meget turistet, og der kommer et stort antal turister, som får oplevelsen af de mange forskellige både fra mange forskellige lande. Nogle skulle sluses op og andre skulle sluses ned. Der var selvfølgelig ventepontoner på begge sider af sluserækken. Der

jeg bare linerne op til en af slusevagterne, som satte dem på pullerterne over slusevæggen. Normalt skal der altid være et besætningsmedlem, der går på land og klarer det med fortøjningerne. Efter sluser og de to svingbroer, kom der to sluser, som vi hurtigt kom igennem. Nu var vi jo ved at være en del både, der var samlet her i Corpach, hvor vi var ankommet til den lille transithavn, som var ved at blive fyldt godt op af danske både. Mange samledes her for at fortsætte sammen til Oban. Her er der mulighed for at gå eller tage toget til Ford William (ca. 15 minutter) og for at handle ind. Den mulighed er der selvfølgelig også i Oban. En god oplevelse er det at tage det gamle damplokomotiv så langt ud som til Mallieg, og det at køre over den historiske bro. Og så er der selvfølgelig Ben Nevis med sine 1343 meters højde. Det kræver dog en hel dag at komme derop og tilbage igen, og ja så har du selvfølgelig to trætte ben, der gerne vil have ro dagen efter.

Tiden løb, så vi måtte tage afsked med Caladonian Canalen og komme videre til Oban. Vi havde lige en søsluse, vi skulle igennem først. Vi samledes i slusen, og jeg talte 16 både, men så var der heller ikke meget plads tilbage. Alle danske både, der lå i transithavnen var med i første slusning, og så var det ellers kurs mod Oban efter udslusningen. Desværre var der ikke meget vind at sejle på, men til gengæld havde vi lidt medstrøm de første timer. Vel ankommet til øen Kerrera efter en rolig sejlads, fandt vi pladser ved flydeponterne i marinaen. For nogle både gik sejladsen så øst på igen. Der var jo stadig nogle, der var arbejdsramte. Først måtte vi lige have whisky smagning af den medbragte danske whisky. Heldigvis havde vi også her dejligt vejr, selv om det skotske klima kan være regnfuld i perioder. Jo whiskyen fejlede skam ikke noget. Et mindre kor blev samlet, og det blev sandelig også til skotsk folkedans. Der er nogle danskere, der også kan træde den takt. Det blev en lang aften. Vi skulle

en bil og kørte en rundtur på øen. Vi oplevede en ø der lignede noget fra 1950'erne med masser af områder, hvor de stadig skar tørv til opvarmning af husene på landet. Der var selvfølgelig masser af får og kreaturer, som gik på marker med stendiger som hegn. Tiden forsvandt næsten som dug for solen, så vi måtte forlade de Ydre Hebrider og sejle op mod Kirkwall på Orkney øerne, som også blev det sidste område, vi besøgte på denne flotille sejlads.

Vi skulle dog lige forbi Cape Wrath, hvor der kan være meget barsk nordvestlig kuling. Den korte vej til Kirkwall er ind i sundet mellem Mainland og Rousay. Også her skal du ramme tidevandet rigtigt, da der kan være masser af stående bølger, når tidevandstrømmen specielt ved fuldmåne, kan løbe med op til 4 knob. Den sidste gode oplevelse inden nordsøen og den jyske vestkyst kaldte, blev en dagstur i bus ud til Skara Brae (en velbevaret boplads fra oldtiden) og Standing Stones (et oldtidsmonument



selvfølgelig også en tur ind til Oban for at smage på deres lokale whisky. Scotlands Colosseum eller McCaig's Tower, som ligger på toppen af byen, er et kolossalt bygningsværk. Selvom byggeriet aldrig blev færdigt, er det skam også et besøg værd.

Efter nogle dage begyndte de både, der skulle sejle retur gennem Caladonian Canalen at forlade Oban/Kerrera sejlklub. Vi var 6 både, der havde planlagt at sejle ud til de Ydre Hebrider og planlagde også at forlade sejlklubben næste morgen, hvor vi skulle have sendt et besætningsmedlem hjem, da arbejdet kaldte. Vores sejlads mod Hebriderne gik op gennem Sound of Mull og længere nordpå gennem Inner Sound, og så var det NNE op mod Stornoway. Sejladsen fra Oban til Stornoway var også en sejlads med masser af tidevand, som der måtte regnes på for at undgå for meget modstrøm i de smalle sunde. Stornoway og øen Lewis var skam også et besøg værd. Vi lejede

af store opretstående sten) og øen Hoy.

Min kone Birthe havde ikke tænkt sig at sejle med mig hjem. Hun fandt ud af, at der var bus, tog og fly fra Edinburgh. Lars og jeg, som nu var besætning, lovede, at vi ville få en fin sejlads til Thyborøn. Det fik vi selvfølgelig også. Ingen søsyge og kun 72 timer, så var vi i Nykøbing Mors - ja lige med et kort stop med stævnen mod et bildæk på molen ved isværket i Thyborøn. Lars skulle til købmand efter en flaske god rødvin til skipperens kone, der nu kunne kalde sig Nordsø Rotte, og ja så lidt tobak til styrmanden.

En sommersejlads, som mange af deltagerne vil huske som, at det var dét år, vi tog springet til havsejlads og mindeværdige oplevelser.

Flad vand på Nordsøen med dønninger

Hans Peter Kokholm
B284 S/Y JOY

SPÆKHUGGERNE KOMMER

Vi giver dig her en opdatering på, hvordan spækhuggerangreb har bredt sig siden sidste år.

I 2022 udgaven af Pantanius Magasin bragte vi en artikel om et sejlerpar, som oplevede et spækhuggerangreb ved Gibraltar. Blandt andet var roret ødelagt, og de måtte tilkalde slæbeassistance til nærmeste havn, hvor de kunne få skaden repareret. Den gang var spækhugger-angreb noget, som stort set kun skete i området ved Gibraltar.

Nu har spækhuggerangreb bredt sig og sker stort set overalt langs den portugisiske kyst. De typiske skader er, at roret og lejebuk bliver ødelagt samt generelle skader på bunden. Som regel må både, der har været udsat for spækhuggerangreb, på grund af beskadiget rør, tilkalde assistance til at blive slæbt ind. Vi har ikke hørt om, at spækhuggerangreb har medført personskade.

På hjemmesiden www.orcaiberica.org/recommendations kan du se udbredelsen af spækhuggerangreb. På samme hjemmeside er der råd om, hvordan du bør forholde dig, hvis din båd bliver angrebet af spækhuggere.



Orca Attack
Reporting



SKAL EN BÅD VÆRE SPÆNDT FAST PÅ TRAILEREN? – JA

Vi ser det igen og igen. Hvert år bliver både tabt fra bådtrailere. I denne artikel, vil vi gerne forsøge at vejlede om transport af både på offentlige veje.

Nogle både har fast plads på en trailer, mens andre har en fast havneplads. De både med fast havneplads kører således bare et par ture om året, når de skal til og fra havnepladsen. Nogle bådejere har en landevejstrailer til båden og andre har en bådvojn. Som udgangspunkt er sidstnævnte ikke et lovlig transportmiddel på offentlige veje. Bådvojnene er alene til intern transport på havnens område, samt kørsel ind og ud af et bådhus. Derfor må du ikke transportere din båd fra eksempelvis din hjemadresse og til havnen eller omvendt.

Har du til gengæld en indregistreret trailer, så må du køre med din båd på landevejen. Det forudsættes dog, at du overholder en hel del regler, for at det er sikkert både for dig, din båd og trailer, samt dine medtrafikanter. Når du anskaffer en trailer til din båd, er det afgørende at traileren må belastes med

netop den type båd, du har anskaffet traileren til. Du bør tage højde for vægten på båden, motoren, udstyr og grej i båden, samt tankindholdet.

Forsikringsbetingelserne for en kaskoforsikring ved Pantaenius undtager skader på båden, som opstår, når båden bliver transporteret på et transportmiddel, der ikke er egnet til formålet – dvs. hvis båden eksempelvis er tungere end den tilladte lastvægt på traileren. Når du har sikret dig, at traileren er tilpasset båden, er det mindst lige så vigtigt at bilen er godkendt til at trække den pågældende trailer. Den sidste afgørende faktor er, at du er i besiddelse af et kategori-BE kørekort (trailerkort), hvis det samlede 'vogntog' kræver det. Reglerne for hvilke bil-/trailer kombinationer der kræver et kategori-BE kørekort, kan du finde på www.sikkertrafik.dk

Når du har sikret dig, at båd, trailer og bil passer



Stroppen er monteret, så båden ikke kan forskubbes bagud.

sammen, skal båden lastes og sikres korrekt. I begrebet lastes og sikres ligger, at båden står det rigtige sted på traileren, og at den er rigtig spændt fast. Grunden til at dette er vigtigt, er at kugletrykket ikke bør overstige 50-75 kg (kan variere afhængig af trailerens størrelse). Bliver kugletrykket for højt, bliver belastningen på bilens bagaksel for stor. Dette vil påvirke bilens evne til at manøvrere korrekt i sving og kurver. Omvendt må kugletrykket heller ikke blive for lavt, da dette kan resultere i, at der vil blive et træk opad i kuglekoblingen (negativ kugletryk). Dette er lige så slemt som for højt kugle tryk, og vil igen påvirke bilens evne til at manøvrere i sving og kurver i negativ retning. Hvis dit kugletryk er for højt eller for lavt, kan du ofte flytte 'spiltårnet' på

skride bagud. Ved at anvende 4 bånd i stedet for 2, sikrer du dig at båden ikke kan flytte sig sideværts. Har du løse genstande liggende i båden, skal du gøre dem fast/lukke dem inde, eller evt. transportere dem i bagagerummet på bilen. Har båden en kaleche, så pas på, at den ikke har en åbning, som kan fange vinden på landevejen, når du kommer op i fart.

Husk at ALLE disse forhold skal være i orden, hvis du ønsker fuld dækning for en eventuel skade fra din kaskoforsikring hos Pantaenius.

§4 stk. 1 lyder således ang. dækning af transport-skader i vores betingelser:

Transporter af fartøjet over land samt på flod og



Korrekt lastet og sikret båd

traileren, så båden kan blive korrekt placeret på traileren. Kugletrykket kan kontrolleres ved at sætte næsehjulet på en badevægt.

Når båden er korrekt lastet, skal den sikres. Her går det ofte galt, og vi kan ikke understrege nok – spiløjet i stævnen på båden er IKKE tilstrækkelig surring! Både bliver ofte tabt under kørsel, når kun denne sikring af båden er anvendt. Spillet er alene til at trække båden op af vandet med, og kan ikke betragtes som en lastsikring. Køb i stedet 4 surringsbånd, så du har et til hvert hjørne af båden. Brug 2 surringsbånd til at sikre, at båden ikke kan flytte sig fremad, og 2 til at sikre, at båden ikke kan

transporter på trailer med færge er dækket af forsikringen i Europa eller i det større sejladsområde, der er anført i policen, medmindre transportmidlerne er uegnede, eller den forsikrede genstand ikke er forsvarligt lastet og sikret. Løse genstande er dækket mod tyveri, såfremt de er låst inde eller på anden måde forsvarligt sikret.

Det er altså helt afgørende at transportmidlet er egnet og at båden er sikret så den ikke kan falde af. J.fr. færdselslovens §82 stk. 3, må gods ikke kunne frembyde farer for personer eller medføre skade på ejendom. Det må ikke kunne slæbe eller falde af på vejbanen. Hvis disse få punkter ikke er overholdt kan det få konsekvenser for forsikringsdækningen.



Anvend de øjer til surring, som er konstrueret til det på traileren.

Vi har spurgt færdselspolitiet, hvilke udfordringer, der er på dette område, og hvad konsekvenserne kan blive for dig som fører af en bil med en utilstrækkelig lastsikring og øvrige forseelser. Færdselspolitiet udtaler:

Det vi nok mest oplever derude er manglende registrering af bådtrailere, idet bådene forår og efterår bliver transporteret på uregistrerede trailere, som ofte ikke har bremses. Derudover tror mange, at de kan bruge en hvilken som helst traktor til at transportere disse både.

Når først uheldet sker, oplever vi, at den måde, som folk har surret deres både på, er utilstrækkelig. Her skal man altid sikre sig:

1. at godset, som surres i, er holdbart. Altså at du surrer i vanger eller øjer, der er beregnet til det.
2. at båndene/surringerne, som du anvender, er kraftige nok til at holde en båd, hvis traileren vælter eller kommer i slinger. Tænk altid på en nødopbremsning eller en dobbelt undvigemanøvre, når du surrer din båd.

Vi er ikke i tvivl om, at der er et stort mørkeområde med mange ulykker, som ikke kommer til politiets kendskab. Vi holder løbende øje i vores analyseafdeling, som kan søge på gernings-koderne for færdselsuheld og sorteret på søgeord som eksempelvis trailer, både, joller m.v. Dette for at blive klogere på området.

Lidt om reglerne for, hvilket kørekort du skal have:

Reglerne for, hvad du må føre med et kategori B kørekort siger, at bilens tilladte totalvægt og trailerens tilladte totalvægt ikke må overstige 3500 kg. Hvis du har en trailer med en tilladt totalvægt på 1000 kg, og bilen har en tilladt totalvægt på 3000 kg, så er den samlede tilladte totalvægt over 3500 kg, og et kategori B kørekort er ikke længere nok.

Kategori B kørekortet giver altid ret til at trække en trailer på under 750 kg i tilladt totalvægt, uanset om den samlede tilladte totalvægt overstiger 3500 kg. Som eksempel må du med et kategori B kørekort trække en trailer med en tilladt totalvægt på 750 kg, og bilen har en tilladt totalvægt på 3000 kg. Bare trailerens tilladte totalvægt ikke overstiger 750 kg.

Når man har et kategori BE kørekort, er den tilladte totalvægt på traileren 3500 kg forudsat, at bilen må trække traileren - altså teoretisk 3500 kg tilladt totalvægt på bilen og 3500 kg i tilladt totalvægt på traileren. Hvis du har dine tal på bil og trailer, kan du kontrollere, om der skal et kategori BE kørekort til dit vogntog, eller om et kategori B kørekort er nok. Det kan du kontrollere på www.FDM.dk ved at søge på beregner til trailer og campingvogn.

DEN GODE SKIPPER & DEN GODE GAST

I en båd på er vi tæt sammen, og vi kan ikke komme væk. Derfor er vi på vandet mere afhængige af hinanden end på land. På vandet oplever vi mange pressede og stressende situationer, hvor alle må kende deres opgaver for at være trygge. For at alle kan være trygge, skal kommunikationen besætningen imellem være på plads, så de rigtige beslutninger kan blive taget.

Skipperen er ansvarlig for alle beslutninger, som tages ombord. Skipperen er derfor lederen ombord, og hun/han er ansvarlig for hele besætningens sikkerhed og tryghed. Vi vil her se på denne lederrolle, og hvad det betyder.

Det, at du er skipper, betyder ikke, at du er alene om, at turen på vandet bliver en god og tryk oplevelse, for

hvis ikke gasterne ombord samarbejder og accepterer dig som skipper, kan det hurtigt udvikle sig til konflikter og måske farlige situationer. Derfor er det altid vigtigt, at gasterne ombord accepterer skipperen og dennes ret til at tage beslutninger på besætningens vegne. Dette betyder ikke, at gasterne skal være tilbageholdende i planlægningen af turen eller en manøvre. Det er her, den gode skipper giver plads til gasternes mening og forslag samt uddelegerer opgaver til de enkelte ombord.

Når du som skipper inddrager dine gaster i opgaverne ombord ved uddelegering, tager du også presset af dig selv til at bevare overblikket, så du kan gribe ind, hvis noget ikke går efter planen, eller forhold har ændret sig siden den blev lagt.

Den gode skipper

- Bevare altid roen (i hvert fald udadtil)
- Uddelegerer opgaverne, så han/hun kan bevare overblikket
- Skælder aldrig ud, men støtter og hjælper
- Har altid en plan b, c og d. Skal være samlingspunkt for al information, så de rette beslutninger bliver taget
- Tager hånd om besætningen og hjælper, hvis nogen har det svært

Den gode gæst

- Hjælper og støtter skipperen i planlægningen af turen
- Udfører sine opgaver, som skipperen har anvist.
- Er klar til at korrigere sine handlinger, hvis skipperen giver ordre hertil
- Rapporterer til skipperen, hvad der opserveres, så eventuelle planer/manøvre kan korrigeres
- Bidrager til den gode stemning ombord ved at være positiv og konstruktiv



MESSER OG EVENTS I 2023

Covid 19 er de fleste steder kommet godt på afstand, og det betyder, at de fleste messer og events atter er tilbage, som vi kender dem. Pantaenius vil naturligvis også være repræsenteret på almindelig vis igen, og vi glæder os til atter at møde kunder og samarbejdspartnere i 2023.

Håber vi ses!

DANMARK

Messer:

Boat Show, Fredericia 24/2 – 26/2 2023 og 2/3 – 5/3 2023

Events:

Palby Cup, Bogense 2/6 – 4/6 2023

Classic Fyn Rundt, Kerteminde 9/6 – 11/6 2023

AFI Two Star, Århus 17/6 – 18/6 2023

DM Fladfisk, Onsevig 9/9 – 10/9 2023

Norge:

Messer:

Dra til Sjøen, Sotra, Bergen 9/2 – 12/2 2023

Sjøen for Alle, Oslo **ER FLYTTET TIL 2024**

Båter i Sjøen, Aker Brygge, Oslo 31/8 – 3/9 2023

Events:

Færdern 9/6 – 13/6 2023



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



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

KONTAKT

DANMARK

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

NORGE

Pantaenius NUF
Fjordalléen 16 (besøksadresse)
Postboks 1433 Vika, NO-0115 Oslo
Tlf. : +47 22 83 41 11 - info@pantaenius.no

INTERNATIONAL

Tyskland
Hamborg · Tlf.: +49 40 37 09 12 34
yacht@pantaenius.com

Østrig
Wien · Tlf.: +43 17 10 92 22
info@pantaenius.at

Storbritannien
Plymouth · Tlf.: +44 17 52 22 36 56
info@pantaenius.co.uk

Monaco
Monaco · Tlf.: +377 97 70 12 00
monaco@pantaenius.com

Spanien
Palma de Mallorca · Tlf.: + 34 971 70 86 70
info@pantaenius.es

Sverige
Marstrand · Tlf.: +46 303 44 50 00
info@pantaenius.se

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

Polen
Gdansk · Tlf.: +48 58 35 06 131
info@pantaenius.pl

KONTAKT

Mandag - Torsdag 9:00 - 16:00
Fredag 9:00 - 15:00
+45 9751 3388
info@pantaenius.dk

AKUT SKADE HOTLINE

Døgnåbent alle ugens dage
+45 9614 7 9 13
skader@pantaenius.dk