

# PANTAENIUS MAGASIN

2023





## KJÆRE LESERE,

**D**u leser nå Pantaenius Magasin 2023, hvor våren har begynt å spire i våre tanker, så en ny sesong på vannet kan ta form, og vi håper på en lang og varm sesong på vannet.

Vi håper at alle de nye båteierne på vannet og mange flere vil oppleve en sesong hvor de kan nyte båtlivet på vannet fullt ut og føle seg velkommen blant alle de garvede båteierne.

I årets Pantaenius Magasin har vi valgt en rekke artikler som setter fokus på vilkårene omkring det å ha båt. Det er en artikkel om det å forsikre seg om at den båten som du tenker å anskaffe deg, ikke er stjålet, og at den du handler med, også er båtens reelle eier. Vi skriver om det å velge å bo i båten – fast i havnen eller på tur rundt i verden. Vi har også en presentasjon av en ildsjel fra den vestsvenske skjærgård. Sist om livet omkring det å ha båt, har vi en artikkel om å realisere langturseilas, og hva som gjør deg til et godt mannskap eller skipper.

Vi har selvfølgelig også noe om sikkerhet rundt båten. Denne gang med fokus på å sette båten i stativ, og hvordan båten sikkert transporteres på tilhenger. Så har vi også en oppfølging fra fjoråret rundt problematikken med spekkhoggere som angriper seilbåter langs den europeiske atlantehavskysten. Vi vil også gjerne, at mange flere – og gjerne alle kunder – oppretter en innlogging på vår hjemmeside.

Vi skriver derfor om hvordan du oppretter din egen innlogging og håper at hvis du ikke allerede har opprettet innlogging, at du nå ønsker det. Så vil jeg samtidig reklamere for at vi fremdeles gjerne vil komme på besøk til deres foreninger og havner og holde et opplegg om forsikring av båter.

Til sist vil jeg igjen minne om at du fremdeles kan velge å motta all kommunikasjon med oss direkte på epost. Du skal bare sende en epost til [info@pantaenius.no](mailto:info@pantaenius.no) og be om det, så sørger vi for resten.

Jeg håper du får en god opplevelse når du leser vårt magasin, og har du kritikk eller kommentarer til innholdet er du alltid velkommen til å kontakte oss om dette.

*God fornøyelse*  
**Gert Toft, Managing Director**

# HJELP, BÅTEN MIN ER STJÅLET...

*Været er nydelig for en seiltur. Du samler familien og kjører ned til havnen. Men hva er nå dette? Båten er borte!*

En del båteiere, særlig av mindre motorbåter, opplever at båten deres eller påhengsmotoren blir stjålet. Det blir også stjålet seilbåter og større motorbåter, men det skjer på langt nær så ofte i Norge/Danmark.

Risikoen for tyveri er naturligvis størst når båten ligger i en havn som ikke har oppsyn. Vi opplever dog en del tyverier av båter og motorer når båten står på henger hjemme på gårdsplassen.

Er det snakk om utenlandske tyver, kommer de ofte fra Øst Europa. De forsøker som regel å frakte tyvgodset ut av landet. Hvis det lykkes, er det veldig vanskelig å spore, og gjenstandene dukker som regel aldri opp igjen.

Dersom båten eller påhengsmotoren ikke blir fraktet ut av Norge/Danmark, vil gjerningsmennene ofte forsøke å fjerne lett gjenkjennelige kjennetegn. De vil typisk slipe bort skrog- og motornummer, male båten eller på annen måte endre utseendet.

Hvis du er interessert i en bruktbåt som er til salgs og oppdager at skrog- eller motornummer er forsøkt fjernet eller endret, skal alle røde lamper lyse. Du skal ikke kjøpe den. Dersom du kjøper i god tro og det viser seg at båt eller motor er meldt stjålet, vil den bli beslaglagt av politiet. Dette betyr at du taper pengene dine. I sjeldne tilfelle kan du til og med bli dømt for uaktsomt heleri.

Alle båter som er produsert i USA eller Europe etter juni 1998 er utstyrt med et unikt "WIN nr." Nummeret angir produksjonsland, produsentens id kode, serienummer og årstall for produksjonen. Det sitter på

styrbord side på akterspeilet, på motorbåter noen ganger under badeplattformen. For det meste er det preget inn i gelcoaten, men på eldre båter kan det være et metallskilt.

Alle påhengsmotorer er forsynt med et motornummer. Det er ofte et metallskilt eller et klistremerke, og kan sitte flere steder. En innenbordsmotor med Z-drev har også et transom nummer.

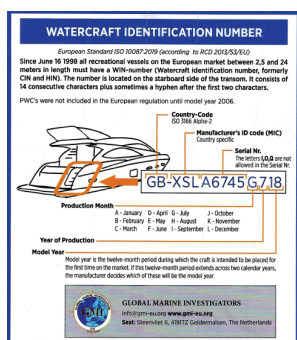
Hvis båt eller motor blir stjålet, er det disse numrene den blir etterlyst under. Det er derfor ytterst viktig at du som båteier noterer disse numrene og oppgir dem til forsikringsselskapet. På denne måten har vi opplysningene, og kan raskt etterlyse og igangsette etterforskning dersom du blir utsatt for tyveri. Det er samtidig en god ide å ta bilder av båten fra forskjellige vinkler. Hvis det er særlige kjennetegn, bør du også ta bilder av disse.

**Hvis du skal kjøpe en bruktbåt**, skal du be selger om dokumentasjon på eierskap. Det kan være en faktura eller sluttseddel fra den gang vedkommende kjøpte båten. Har båten en historikk fra tidligere eiere, skal dette også opplyses om og hvis mulig dokumenteres.

Du bør alltid sjekke om båt eller motor er meldt stjålet før du kjøper. Det er et par gode hjemmesider hvor man kan taste inn skrog eller motornummer: [www.stolenboats.dk](http://www.stolenboats.dk) og [www.stolenboats.info](http://www.stolenboats.info) og [www.baadbogen.dk](http://www.baadbogen.dk). Utover dette kan du henvende deg til politiet og få det sjekket.

Er uhellet ute og du blir utsatt for tyveri, skal du straks melde det til politi og forsikringsselskap. Det er viktig at det kommer ut en etterlysning så raskt som mulig mens sporene er ferske. Utover dette har vi erfart at Facebook er et sterkt medie. Der er det grupper hvor man kan etterlyse båt og motor, og budskapet kommer veldig raskt ut til mange. Det fungerer veldig bra.

Tyvene vil muligens forsøke å videreselge tyvgodset.



I tiden etter tyveriet bør du derfor jevnlig sjekke [www.dba.dk](http://www.dba.dk) og [www.guloggratis.dk](http://www.guloggratis.dk), samt [www.blocket.se](http://www.blocket.se) og [www.finn.no](http://www.finn.no)

**Påhengsmotorer** er populære mål for tyvene. Særlig når båten står på land er de forholdsvis enkle og stjele. De mindre motorene er bare å skru av båten, mens de større motorene krever at man fjerner monteringsboltene. Dette kan dog gjøres forholdsvis enkelt med et toppnøkelssett eller en vinkelsliper på batteri. Tyvene lar seg ikke avskrekke av størrelsen på motoren. Vi har eksempler på motorer på 300 hk med en vekt på over 300 kg som har blitt stjålet.

For et par år siden ringte en kunde til vakttelefonen hos Pantaenius på dagtid julaften. Han hadde lagt merke til noen mistenkelige personer i havnen der båten lå i vinteropplag. I tillegg hadde han også konstatert at monteringsboltene på hans påhengsmotor (300 hk) var kappet over, noe som betød at motoren bare var å løfte av.



Her sees den samme båten før den ble stjålet, og da den ble funnet.



Pantaenius kontaktet en lokal takstmann som var på vei til julegudstjeneste i kirken. Ved hjelp av en hel del sms korrespondanse mellom salmene, lyktes det å få kontakt med en transportør som kjørte ned til havnen og hentet hele båten. Dermed var problemet løst og alle kunne ha en fredfull julaften.

Samme kunde hadde forøvrig fått stjålet en tilsvarende påhengsmotor, på samme måte, forrige vinter. Motoren var derfor under ett år gammel og kostet over 220 000 kroner. Ved dette tilfellet ble det stjålet tre påhengsmotorer i havnen. Samtidig viste den påfølgende undersøkelsen av gjerningsstedet at ytterligere tre båter hadde fått kappet over monteringsboltene. Disse motorene var altså klar-gjort for å kunne stjeles på et senere tidspunkt.

**Oppklaringsprosenten** på båt- og motortyverier er dessverre forholdsvis lav. Politiet bruker stort sett ingen ressurser på sakene, da det som regel ikke er særlig mange spor å etterforske ut fra. Er det snakk om en påhengsmotor eller båt som er stjålet på henger, er den dessuten raskt over alle hauger og kan enkelt gjemmes unna vei i løpet av ganske kort tid. Det blir fort litt mer kjøtt på benet dersom båten er stjålet mens den lå på vannet. I disse tilfellene

er den ofte seilt bort og befinner seg kanskje i et begrenset område.

Pantaenius benytter seg av en rekke takstmenn som utover det å saksbehandle skader på kundenes båter også etterforsker tyverisaker. Når en båt blir stjålet, blir saken derfor straks sendt ut til takstmennene. Takstmennene har sitt daglige virke i de ulike havnene og har et våkent blikk etter stjålne båter. Siden de ofte er lokalkjent, har de også kjennskap til områder som kan ha særlig interesse i forbindelse med etterforskningen.

Men båtene er ofte vanskelig å finne, da gjerningsmennene er ytterst kreative med å gjøre dem ugjenkjennelige. Under vises bilder av en rib som ble funnet sist sommer. Den var stjålet året før. Båten hadde hvite pontonger, men gjerningsmennene hadde malt dem sorte og foretatt andre endringer på båten. Det var meget profesjonelt gjort. Tyveriet ble oppdaget fordi takstmannen la merke til at malingen

på pontongene hadde begynt å skalle av.

**Forebygging** er alltid den billigste løsningen. Det sier seg selv at man ikke skal etterlate nøklene til båten ombord. Dette tilsvarende å unnlate å låse ytterdøren hjemme, hvilket ikke særlig mange gjør i dag. Man kan enkelt sikre båten med en wire eller kjettinglås selv om båten ligger på sin plass i havnen.

Står båten på en henger, skal denne sikres med en godkjent lås rundt koblingen. Her skal man velge en modell der lås eller tverrstang ikke er lett å kappe over. Fjern også hengerens lysbom. Tyvene vil helst ikke gjøre seg bemerket med å kjøre rundt med en henger uten lys og nummerskilt.

Til mindre påhengsmotorer kan det kjøpes enkle tyverisikringer som monteres rundt spindelskruer på motoren og som krever nøkler for å fjerne. Til større motorer som er montert med bolter gjennom akterspeilet kan det kjøpes spesielle låsemuttere. For begge løsninger finnes det utgaver i forskjellige kvaliteter, så søk råd og veiledning i din lokale båtutstyrsbutikk eller hos din mekaniker før du kjøper.

Disse foranstaltninger hindrer dog ikke tyvene fra å stjele båten eller motoren dersom de er godt forberedt. En medbrakt batteridrevet vinkelsliper kan som regel skjære over de fleste låser og bolter. Tyverisikringen kan dog forhindre de spontane tyveriene og dessuten medvirke til at tyvene kanskje velger å stjele nabobåten som ikke er låst.

Hvis tyvene forsøker å stjele båten når den ligger på vannet, må de først finne hovedbryteren. Den sitter som regel i en kistebenk eller stuverom på en mindre motorbåt og er derfor ofte lett å finne. Er nøkkelen fjernet, kan av bryteren "by passes" på baksiden. Tenningslåsen er ofte av dårlig kvalitet, og siden de fleste båter ennå ikke er utstyrt med startsperr eller andre finurligheter, kan en skrutrekker gjøre det uten nøkkel. Deretter er båten klar for å dras avgårde med.

Et par enkle anordninger kan være med på å hefte tyvene. En lukket drivstoffventil som monteres på et skjult sted på drivstofftilførselen kan forhindre at

sikre båt og motor mot tyveri. Mange modeller krever et sim kort og et abonnement, noe som har hindret mange fra å kjøpe dem. Nå har det endelig dukket opp flere nye produkter som ikke krever abonnement og som er gratis i bruk når du har kjøpt det. Trackeren plasseres et "hemmelig" sted i båten og ut fra et signal trackerne sender, kan du via en app på tlf eller pc se hvor båten befinner seg. Noen produsenter tilbyr en "båtpakke" som inneholder tre trackerne: til motor, båt og henger.

**Det er vanskelig** å sikre seg 100% mot tyveri. Med de nevnte tiltak og sunn fornuft kan du likevel selv redusere risikoen for at det skjer.

Tyverier skjer som regel når man minst forventer det. Det skjedde også for en Pantaenius kunde som hadde seilt til St. Vincent i det sydlige Karibien. Båten lå på svai ved kysten, mens han selv hadde dratt til land for å surfe. Da han senere på dagen kom tilbake, var båten borte. Kunden stod nå igjen kun med badetøy



Tyverisikringer finnes i mange utgaver og kvaliteter. De avbildede er kun et par eksempler.

tyvene kommer ut av havnen med båten din. I tillegg kan en skjult kontakt som avbryter strømmen til tenningslåsen være effektivt, da den vil forhindre motoren i å starte. Ingen av delene er rakett vitenskap å installere, og de fleste kan gjøre det selv.

**AIS** (Automatic Identification System) blir heldigvis mer og mer utbredt. Sikkerhetsmessig er systemet helt formidabelt, da andre båtens posisjon blir synlig på kartplotteren uten at du trenger å ha radar ombord. Dersom du har et MMSI nummer, sender din båt også ut et signal som innebærer at du er synlig for andre båter med AIS. MMSI nummer får du hos Telenor Kystradio og kan bestilles via deres hjemmeside.

Utover det sikkerhetsmessige ved AIS, er det en smart detalj som mange muligens overser. Med en app på telefonen eller PC kan du hele tiden se hvor båten din befinner seg. Skulle båten bli stjålet, kan du derfor følge den. Dette krever selvsagt at strømmen er tilkoblet, hvilket den formodentlig ikke er hvis båten står på en henger. Blir båten stjålet når den ligger på vannet, vil AIS sende ut signal når strømtilførselen og motoren startes.

**GPS Tracker** er tilsvarende en god mulighet for å

og uten penger eller eiendeler.

Kunden ringte til Pantaenius sin skadeavdeling og forklarte den ulykksalige situasjonen. Pantaenius kontaktet en av sine takstmenn som hadde seilt i området og som dermed var kjent med stedet.

Takstmannen, som befant seg i Sverige, kontaktet et firma på St. Vincent som leide ut småfly. Han fikk et fly på vingene og piloten fikk en beskrivelse av båten. Takstmannen var kjent med at det som regel blåser fra nordøst på St. Vincent. Tyver som ikke var seilvante ville trolig ikke seile mot vinden. Derfor ble piloten bedt om å søke etter båten i området syd for St. Vincent.

Etter noen timer fant piloten båten. Den var forlatt og drev mot klippene. Kunden fikk beskjed om posisjonen, hvorpå han raskt fikk leid en motorbåt og kjørte ut og hentet båten. Båten var ribbet for alt av verdi, men kunden var glad for å ha fått båten tilbake. Hele operasjonen tok åtte timer fra kunden kontaktet Pantaenius og til han igjen stod på sitt eget dekk.

**God vind og pass på båten din.**

# ”LIVE A’BOARD”

*Vi opplever at interessen for å bo fast i egen båt er økende. Vi har vært nysgjerrige på hvilke tanker som kan ligge bak en slik beslutning og om det er spesielle forhold som påvirker denne interessen. Er det en midlertidig trend, eller er det kommet for å bli?*

Vi har gjennom en lengre periode sett en tendens til at flere velger å benytte egen båt som fast bolig året rundt. Å bo i en husbåt, en ombygget kutter, en slepebåt eller en annen tidligere arbeidsbåt av en viss størrelse har lenge vært et ganske vanlig syn i større byer. Det kan selvfølgelig være en trend som ”Beha-familien” (Kurs mot fjerne kyster), Mads ”Blærerøv” Kristensen og forskjellige boligprogram har inspirert til. Sistnevnte boligformer er nødvendigvis ikke for seilere. Velger du derimot å bo fast i din Bavaria seilbåt eller Fairline motorbåt, er det ofte fordi du i forkant har seilt den eller en tilsvarende båt og så velger å flytte inn fast. Det er sistnevnte gruppe vi her er nysgjerrige på.

Hvis du velger å bo fast i en båttype som langt de fleste betrakter som en ”ferie båt”, er du sikkert klar over at du kommer til å leve ganske minimalistisk. Det kan bli utfordrende hvis du lar deg friste i dagligvarebutikkens ”nonfood” avdelinger, da plassmangel raskt setter en stopper for mye av den slags i båten. Av hensyn til plassen vil du trolig også måtte overveie hvilket par sko du vil kassere før du kjøper nye. Med andre ord - det vil være en del ting som må gjøres annerledes enn det du pleier.

Med hensyn til valg av havn, kan det være havner som har flere fortrinn enn andre. Det vil dog ofte kreve et minimum av fasiliteter i havnen for at det skal kunne la seg gjøre å bo i båten. En fordel er at det er tilkoblet elektrisitet på bryggene året rundt. Ellers risikerer du å mangle strøm til lys, varme

og andre nødvendigheter. Tilgang til toalett- og dusjfasiliteter er for de fleste også et høyt vektet krav. Det kan også være en fordel å velge en havn med flytebrygger, da det ofte er større endringer i vannstanden i vinterhalvåret. Det er også en fordel om havnen ligger godt beskyttet mot de ofte dominerende vestlige vindene for å få litt mer ro i køya. Adgang til et klubbhus, varmestue e.l. og mulighet for fellesskap med andre som har valgt å bo fast i båten kan også gjøre opplevelsen vellykket.

**Vi har stilt noen av våre kunder som har fast bopel i båten disse spørsmålene:**

Hva er grunnen til at du velger å bo i båten? Hva er fordelene og ulempene? Er det noe som er viktig å ta i betraktning om du skal gi gode råd til andre som har drømmen? - does and dont's?

**Henrik:** Drømmen har vokst frem gjennom lang tid, helt siden jeg var liten og seilte optimistjolle. Jeg har alltid syntes at det er så hyggelig å være ombord i båter. På en ”guttetur” der min kamerat skulle få seilt en båt til Holland var det mye snakk om båter generelt, som seilere jo gjør når de er sammen, og den turen ble på mange måter årsaken til min beslutning om å leve ut drømmen. Jeg hadde egentlig alltid tenkt at det var noe som skulle leves ut når jeg en gang ble pensjonist, men etter denne turen konkluderte jeg med at det ikke var noen grunn til å vente, og nå har jeg altså bodd i båten i 14 år. Ja, det startet som en drøm, men jeg mener ikke at drømmer blir til virkelighet. Det gjør imidlertid mål. Da beslutningen



# EN LIVSSTIL

var tatt, solgte jeg rekkehuset og kjøpte en nyere båt i 40 fots klassen. Jeg hadde fortsatt krefter og overskudd, var i en arbeidsfør alder og hadde nå flyttet inn i en båt! Jeg kan ikke anbefale denne boformen for å spare penger. Lys og varme koster ca det samme i en 40 fots seilbåt når du bor fast i den, som i et rekkehus. Dersom du allerede har en båt i passende størrelse og stand, er ikke anskaffelse av båt nødvendig, men ellers koster en slik en solid sum penger.

Min klare anbefaling er, at hvis du drømmer om å kjøpe en båt for å bo fast i den, skal du ikke gå etter et "oppussingsobjekt". Det blir raskt surt og det kan ende med at du gir opp. Så er det utelukkende for å spare penger, er det ingen god løsning. Det er en god idé å bruke litt energi på å finne en god og velegnet havn som stiller de nødvendige fasiliteter du prioriterer til rådighet og som kanskje allerede har en kultur for "live a boards", da samhold er viktig. En av utfordringene er om du f.eks. kan ha adresse i havnen registrert i folkeregisteret? Er det strøm på bryggene? Er det flytebrygger? Hvilke fasiliteter har

du til rådighet i klubbhuset? Det fungerer best, hvis kulturen blant "Live on boards" gjenspeiler at det ikke er en samlet flokk med folk som bor i båtene, men at du er «seiler» som bor i din båt. Eksempelvis har vi i den havnen der jeg er "live a board" vedtatt et sett etiske retningslinjer for at det ikke skal oppstå gnissninger overfor øvrige brukere av havnen. Har du f.eks. lov til å dekke båten med plastpressenning? Og får du isolere båten utvendig med termomatter? Begge deler er eksempler på noe som ikke er greit ifølge de etiske retningslinjene vi har vedtatt.

Til slutt vil jeg si at om du har lyst eller drømmer om å prøve å bo i båten din, er det bare én ting å gjøre – prøv det! Det er mange praktiske oppgaver som skal løses underveis, men jeg vil heller håndtere de praktiske oppgavene i båten enn å rense takrenner og klippe gress rundt et rekkehus.

**Mads:** Etter et fall ned en trapp som 30-åring, bestemte jeg meg for å realisere min guttedrøm om å seile ut i verden. På det tidspunktet bodde jeg i et hus og hadde ikke råd til en båt i den størrelse jeg



gjærne ville seile i, med mindre jeg solgte huset først. Huset ble solgt, og jeg seilte min Albin Ballad til Skive Søsportshavn og flyttet ombord. Jeg endte med å bo ombord i min Albin Ballad i 6 år mens jeg renoverte en større båt av typen Warrior 38 (Athena) fra 1987. Min hustru Ava og jeg forlot deretter Danmark i 2021 om bord på Athena.

At jeg flyttet ombord på min Albin Ballad er en av de beste beslutningene jeg har truffet i mitt liv. Jeg tok avgjørelsen primært for å kunne realisere drømmen om langturseilas, og det er den drømmen min kone og jeg nå endelig har realisert. Vi er veldig fornøyd med tilværelsen, og det å møte mennesker fra forskjellige land og kulturer. Bokstavelig talt er vi i ferd med å utvide våre horisonter - også i overført betydning. Idag har vi absolutt ikke lyst til å flytte tilbake på land. For oss er en av de helt store fordelene ved å bo ombord at vi er tett på naturen, uten en hage og uten et hus å ta vare på.

Mine råd om å bo fast ombord i Danmark:

- finn en havn som tillater at du bor ombord og at du kan ha folkeregister adresse i havnen
- Overvei hvilken varmekilde du vil benytte om vinteren. El er dyrt. Jeg hadde en Refleks ovn (diesel), men har nå byttet til vannbåren varme (diesel) for å få en bedre varmedeling.
- En avfukter er uunværlig
- Et cockpit telt er fantastisk - særlig om vinteren.
- Fortøyningsfjærer er til stor hjelp når det stormer og gjør nattesøvnen mer rolig.

Å bo og leve livet på en båt kan begynne under enkle

former, men kan nødvendigvis endre seg over tid med de erfaringene du løpende gjør deg.

**Emil:** Jeg har seilt hele mitt liv, siden jeg var rundt 5 år gammel. Da jeg var 18 år og hadde fått en lærlingplass i Struer, skulle jeg finne et sted å bo. Jeg var enormt fascinert av tanken på å bo i en båt, og prøvde å regne på tre måter å bo på. Den ene var å bli boende hos mine foreldre, kjøpe bil og så kjøre frem og tilbake mellom jobben og barndomshjemmet. Den andre modellen var å få en leilighet i Struer, og den siste var å kjøpe en båt og bo i havnen i Struer. Faktisk var det kun DKK 200,- mellom den dyreste og den billigste varianten. Bankene var noe vanskeligere å overbevise, men det var en som trodde på prosjektet, så jeg fikk låne til en Albin Ballad.

Nå har jeg bodd i båt i omtrent 8 år, og jeg har skiftet ut Balladen til noe større underveis. Etter at jeg ble utlært fikk jeg jobb i Thyborøn, og flyttet da båten til havnen i Thyborøn. Her fant jeg ut at det ikke er alle havner som er like velegnet til å bo i. Eksempelvis var toalettene plutselig stengt på grunn av at seilsesongen var slutt, men heldigvis kunne jeg få nøkkel til havnekontoret. Jeg jobber fortsatt i Thyborøn, men har flyttet båten til Skive. Det er viktig å finne en havn hvor fasilitetene er tilgjengelig året rundt. Toalett, bad og adgang til å fylle vann på båten, samt strøm på bryggene er viktig. Det er også viktig å finne en havn som fra før av har båter med faste beboere. Det er jo dem som blir dine naboer. Vi hjelper hverandre, eksempelvis når det er rigget med slanger for å fylle vann på båtene om vinteren, fyller vi alltid også naboens, selv om han ikke er hjemme.





Hvis du drømmer om å skulle bo i en båt, bør du nesten starte en vinter. Da er høsten allerede over, og det er lang tid til neste høst, – for høsten er nok den verste tiden. Vinter og frost er OK, men oljebrenneren jobber selvfølgelig noe mer, men heller litt kulde enn fukt. Generelt er været i Danmark faktisk bra hvis du vil bo i en båt. Skal du i gang med å bo fast i en båt, er det viktigere å finne riktig havn enn riktig båt. Som tidligere nevnt, er det viktig med et fellesskap, men også strøm og vann, vaskeri og åpne toalett – og badefasiliteter er vesentlig. I tillegg er muligheten for å fylle diesel viktig, da man bruker en del til oljebrenneren i løpet av vinteren.

Husk at når du bor i båten din året rundt, kan du også seile med den året rundt. Ingen ting er vakrere enn en vinterklar nattehimmel med frost ute på vannet.

#### **Noen råd fra din forsikringsformidler om mulighetene for å sikre båten din:**

Hvis du ønsker å bo fast i båten din året rundt, krever det ikke endringer i dine forsikringsforhold. Båten kan ligge på vannet året rundt med en forsikringsdekning hos Pantaenius. Ligger båten din i vannet året rundt, anbefaler vi dog at du sikrer båten mot det som kan betraktes som alminnelig forekommende. Dvs. når det blir høst, skal du tenke over hvilke påvirkninger været i vinterhalvåret kan by på. Du kan typisk forvente én eller flere stormer i området båten ligger i, så demontering eller sikring av seil og presenninger er en viktig faktor. Endringer i vannstanden er også mer vanlig, og du kan ofte følge ulike prognoser og være forberedt, slik at fortøyningene kan bli tilpasset løpende. Det vil også gi mening og være fornuftig å legge ekstra fortøyninger på båten. Har du en plan for hvordan du sikrer båten mot skader fra is og frost? Det finnes sirkulasjons”propeller” som senkes under båten og som sirkulerer vannet rundt båten så det ikke fryser til. Bor du ikke i båten, kan du sikre sjøventilene ved å sette en slange på ventilene som så holdes over vannlinjen. Du fyller slangen med frostvæske, åpner ventilen og lar væsken renne gjennom den og lukker så umiddelbart igjen. Heretter er kuleventilen sikret med frostvæske.

#### **Konklusjon:**

Når det er fler og fler som bor fast i båtene, er det ikke av økonomiske årsaker. Vi har møtt tre av våre kunder som alle har vært drevet av en drøm. De har ikke nødvendigvis valgt den billigste måten å finne seg en bolig på. Det er mest fundert i en kjærlighet til det å seile. Det er også en måte å forlenge den korte skandinaviske sesongen på, og så er det nok også tanken om å frigjøre seg fra de normer som dikterer hvordan det ”normale” liv skal leves. Å erstatte plikt til sneyding og hekkklipping med noe som er mer fundert på interesse.



# MØD ILDSJÆLEN ELLINOR

*Når man i Sverige hører navnet "Ellinor" assosierer man til nasjonaltrubaduren Ever Taube, som ofte synger om Ellinor i det nordlige Bohuslen.*

*Av Bent Elgaard*

Den Ellinor det handler om her ville være en god representant for skjærgårdsbefolkningen som lever av havet på øyene på den svenske vestkysten. Ellinor Rosén Eriksson er 29 år og lærer. Hun underviser barn med særlige behov og er bosatt på "Lilla Hamburgön" ved Hamburgsund i det nordlige Bohuslen. Her har familien bodd i generasjoner. Ellinors kjæreste og far fisker hummer og sjøkreps sammen.

Ellinor har en flatbunnet båt på 6 meter som hun bruker året rundt til forskjellige turer i skjærgården, sommer som vinter. På sine turer i skjærgården, ofte sammen med sin niese Anna, leter hun etter vrakdele og andre spennende ting som finnes på svabergene. Hun kaller seg selv "vraggare", som er et lokalt uttrykk for personer som leter etter vrakgods. Når hun er ute i skjærgården samler hun også avfall fra skipsfarten og tar det med til land.

Jeg fikk kontakt med Ellinor da en motorbåt på 60 fot gikk på grunn og sank i det område hun pleier å seile i.

Da Pantaenius spurte om hjelp til opprydding etter havariet hos et bergingsfirma, ville de, på grunn av

båtens høye vekt, bruke 3 mann og en bergingsbåt for å fjerne et panel fra skroget som lå i strandkanten ved en øy.

Jeg søkte derfor alternative muligheter, og det store panelet ble fjernet på et par timer av Ellinor, helt alene. I båten har hun et aggregat så hun har strøm med til sitt eget verktøy. Hun trakk de store skrogsiden opp på svaberget og sagde dem til håndterlige lengder. Så ble de kjørt i land og losset med hennes egen lille kran. Bergingsarbeidet utførte hun i de varmeste dagene i juli måned da svabergene var fylt med folk som badet og solte seg og nøt ferien. Ellinor hadde selv sommerferie fra jobben som lærer, men hun foretrakk å holde på med sitt ombord i båten. Hun ler litt av de tyske turistene som undrer seg over hva hun holder på med og sier hun må passe på så hun ikke kommer til skade på den store sagan.

Hittil har hun rensket skjærgården for mer enn 2500 kg vrakgods.

Jeg er sikker på at hvis Evert Taube hadde møtt denne kvinnen, ville det litt skrevet mange flere vers om Ellinor.



# FÅ ADGANG TIL MITT PANTAENIUS

Vet du at du kan skrive ut dine poliser og blått kort selv dersom du skal bruke dem som dokumentasjon til havnen eller politiet hvis de ber deg om det?

Med en kundeinnlogging til Pantaenius kan du enkelt få tilgang til egen konto og se og skrive ut de nyeste dokumentene vedrørende din båtforsikring på vår hjemmeside.

Når du har tegnet en forsikring hos oss, mottar du dine poliser, blått kort og en regning på e-post fra oss. I mailen fra oss finner du en link som gir deg mulighet til å opprette din personlige innlogging til kontoen din hos oss. Linken i mailen fører deg til vår hjemmeside der du kan velge adgangskode på minst 8 tegn. Når du har opprettet et passord, er du klar til å logge inn på din personlige konto.

I fortsettelsen vil brukernavnet ditt være den mailadressen vi har registrert på deg, og passordet er det du selv har laget.

Når du logger inn, kommer du til forsiden i "Mitt Pantaenius" hvor du får en oversikt over dine muligheter og dokumenter.

Du kan nå velge å se eller skrive ut dine dokumenter etter behov.

Har du vært kunde hos Pantaenius over lengre tid og ennå ikke aktivert kontoen din, kan du sende oss en e-post med følgende opplysninger:

- Ditt fulle navn og adresse
- Polisenummer på en aktiv polise
- Din e-post adresse som skal brukes til aktivering
- Ditt telefonnummer

Så står du og mangler en kopi av dine poliser eller blått kort, kan du alltid logge inn og se eller skrive dem ut, når det passer deg. Du har også muligheten til å endre adresse og legge til manglende data om båten din.

Er du i tvil eller møter utfordringer med å aktivere kontoen din, er du naturligvis velkommen til å kontakte oss. Våre kontaktopplysninger finner du på baksiden av dette magasinet.



pantaenius.no



# PASSER STATIVET?

*Pantaenius blir jevnlig kontaktet av våre kunder med spørsmål knyttet til mobile båtstativ. Vi har derfor kontaktet produsenten LP Yacht (heretter kalt LPY) for å få svar på ofte stilte spørsmål.*



① 42 fots motorbåt med 2 stk. Z-drev/motorer akter. 3 stk. støtter korrekt plassert for å bære båtens vekt hindrer risiko for trykkskader. Samtidig er det mulighet for å gjøre service på drev da det er høyde nok til at Z-drev kan trimmes ned.



② 42 fot oppstilt med mast. 5 m langt stativ med ekstra ben gir optimal sikkerhet og støtte. Bom, seil m.m. er demontert for å minske vindpresset.

③ Princess motorbåt oppstilt på 5 m stativ med et sett ekstra ben, 4 motorbåtbukker for jevn fordeling av vekten, i alt 10 støttepunkter. Båten er plassert ca. 30 cm. over bakken for å holde vekt så lavt som mulig.

④ LM 30 oppstilt med mast. Stativet er montert med et sett ekstra ben ut ved masten for å avlaste og fordele vindpress. Støtteplatene er utstyrt med neopren gummi mot skrog og fribord.



**1. Hvem bestemmer hvilket mobilt båtstativ som passer til en spesifikk båt?**

Det er personalet i havnen/havnesjef som anbefaler passende størrelse og modell i samarbeid med LPY. Det er utarbeidet en liste over stativer versus båter i de fleste havner, og oppstår det tvil, avhjelpest dette i tett samarbeid mellom havnen og LPY.

**2. Kreves det ytterligere tilbehør?**

Dersom du ønsker opplag med masten stående eller ønsker å sette på en stor vinterpresenning, er ekstra ben en betingelse i de fleste havner. (Gir større bredde og stabilitet)

Som ekstra hjelp/sikkerhet kan stativene utstyres med hekk eller baug støtte. Baug støtte er f.eks. laget til Granada 27-31, Grinde o.l. Hekk støtte kan være relevant til både f.eks. Dufour 34-36 og Bavaria fra ca. år 2000 og fremover, da kjølen ble plassert langt fremme, og dermed har stor tyngde i akterskipet.

**3. Havnen innfører mobile båtstativer, men min båt er helt unik og jeg tror ikke den kan stå i et mobilt båtstativ. Hva gjør jeg?**

Mobile stativer leveres til seil- og motorbåter fra 3 tonn/26-28 fot og opp til 30 tonn/65 fot som standard. Samtidig er det mulig med dypgang opp til 3 meter, så båten skal være SVÆRT spesiell for at du ikke skal kunne tilpasse et mobilt stativ. LPY er alltid med på sidelinjen dersom det oppstår tvil eller usikkerhet rundt det stativet havnen har tilbudt.

**4. Havnen innfører mobile båtstativ og vi har fått muligheten til å stå på land med mast. Krever det noe ekstra?**

Her tillater LPY seg å henvise til spørsmål 2

**5. Hva skal du være oppmerksom på når det mobile båtstativet skal brukes til en motorbåt?**

Du skal være oppmerksom på hvor understøttene som bærer mesteparten av båtens vekt er plassert for å unngå trykkskader. Understøttene kan flyttes trinnløst under bunnen, og det er alltid en god idé å plassere disse i forbindelse med tverrgående skott osv. Er du i tvil bør du kontakte havnen eller LPY. For å øke stabiliteten, anbefales det ekstra ben til større og bredere båter.

**6. Hva skal du være oppmerksom på når det mobile båtstativet skal brukes til en seilbåt?**

Havnen sørger for at det valgte stativet har riktig behøyde i forhold til båtens dybgående. Pass alltid på at båten kommer så langt ned som mulig, dvs. at kjølen plasseres mellom stativets lengdevanger.

**7. Hvis båten min skal stå på land med masten stående gjennom vinteren, hva skal jeg da være spesielt oppmerksom på?**

Alt som kan påvirkes av vind skal demonteres, slikt som seil og ZIP Pack mm. Rigger skal slakkes slik at båten ikke "henger" på riggeren. Alle fall og hal gjøres fast så de ikke kan slå i vinden, og du skal være oppmerksom på at rullemaster har en ALU ROD som skal sikres særskilt.

**8. Er det krav til underlaget båtene settes på?**

Som ved alle andre typer stativ fordres stabilt og fast underlag, f.eks. fast stabilgrus mm. Er det tvil om underlaget, kan det avhjelpest med en plate under hjørnene eller evt. ved montering av ekstra ben.

**9. Hva er forskjellen mellom standard båtstativ, mobile båtstativ, flyttbare båtstativ, stablebare båtstativ og kjørestativ?**

De forskjellige betegnelsene omfatter alle ett og samme produkt: Et båtstativ man kan flytte med en hydraulisk løftekran når båten er satt i stativet. Det løftes kun i stativet, IKKE i båten.

**10. Hvilke fordeler er det med de mobile båtstativene?**

Mobile båtstativ gir fordeler både for havnen og for båtneiere.

Havnen kan enkelt og sikkert plassere båtene nøyaktig der de ønsker (plassbesparende), og skulle det oppstå behov for å flytte en båt senere, gjøres det problemfritt uten å røre selve båten, som kun løftes i stativet. Om sommeren stables stativene opp til 15 stk. i høyden, og de kan enkelt flyttes unna så det blir frie arealer til annen bruk av havnen som f.eks. parkering, bobiler mm.

Båtneierne slipper å anskaffe stativ selv, seilbåter kan stilles opp med masten oppe, og det er muligheter for å flytte båten fra opptakstedet til vaskeplassen og videre til vinteropplagsplassen. Etterhvert som det blir fler og fler haller for vinteropplag, blir håndteringen ut og inn av disse også enklere.

# DRØMMEN OM EN LANGTUR TIL SJØS

*Drømmen om langtur til sjøs i egen båt er kjent for mange. Mangel på erfaring holder ofte mange seilere igjen fra å ta steget og tørre å kaste seg ut i det.*

**H**er følger mine opplevelser som deltaker i og som medarrangør av en konvoi til og i det skotske høylandet i S/Y JOY, en 30 fots Albin Ballad. En konvoi med overveldende oppslutning med nesten 40 påmeldte båter.

Høsten 2010 foreslo FTLF (Foreningen Til Langtur-sejladsens Fremme) i Danmark en kon-voiseilas over Nordsjøen til Skottland. I konvoien deltok også erfarne seilere som kunne gi mange det siste puffet til å våge seg ut på egenhånd.

Det ble arrangert et fellesmøte på våren 2011 der alle fikk inngående informasjon om forholdene under seilasen over Nordsjøen. Instruksjonen omfattet også forholdene i det skotske høylandet og spesielt innseilingen til Inverness, tidevannet ved havsslusen inn til Caledoniakanalen og forøvrig om tidevannet i hele Skottland.

## **Nødvendige kart, tidevannstabeller og pilotbøker for å foreta seilasen:**

Reeds Almanac - "Bibelen" som mange kaller den, inneholder tidevannstabeller, havnekart, strømtabeller, radio frekvenser osv. Og selvfølgelig, avhengig av hvor du kommer fra, danske sjøkart. Et minimum vil være kart over den vestlige delen av Limfjorden med blant annet Thyborøn. I tillegg kommer overseilingskart over Nordsjøen, ca. til

Peter Head, Inverness Firth. Så er det selvsagt hele Caledoniakanalen, men det er enkelt, siden du får utlevert kartet når du har kommet gjennom havsslusen. Den delen av flåten som ville ut til de Ytre Hebridene og nord om Skottland via Orkenøyene hadde behov for å kjøpe ytterligere kart over dette området, samt de nødvendige pilotbøker. Disse kan med fordel kjøpes lokalt der borte, eller bestilles over nettet hos Clyde Cruising Club, se [www.clyde.org](http://www.clyde.org). Sjøkart kan med fordel kjøpes hos Imray.

## **Sikkerhetsutstyr som anbefales/kreves til denne type seilas er:**

EPIRB, redningsflåte, nødrukeretter til havseilas, førstehjelpsskrin, livbøye med drivanker og vannlys, kasteline, 2 meter bøye med lys, og selvfølgelig redningsvester og livliner til hele mannskapet, dekksløpelinere, drivanker, ankerutrustning samt jolle inklusive ankerutrustning.

## **Kommunikasjonsutstyr:**

VHF/DSC: håndholdt VHF, kortbølgeradio evt. med Factor modem/satellittelefon, Navtex mottaker, AIS utstyr..

## **Navigasjonsutstyr:**

GPS, eventuelt håndholdt GPS, kartplotter, papirkart over seilingsområdet, vanlig navigasjonsutstyr, logg, ekkolodd, radar, vindinstrument/vindmåler, eventuelt manuelt.

Båtene ble delt opp i 4 grupper etter størrelse, hvor hver gruppe ble tilknyttet en erfaren seiler som skulle lede gruppen over Nordsjøen. Alle båtene skulle møtes i Thyborøn for delvis felles avreise når værvinduet stemte for strekningen på de ca 365 sjømil over Nordsjøen til Franseburgh havn, som er den første mulige havnen å anløpe på Skotlands nordøstkyst. Planen var et felles møtepunkt i Inverness (ca 420 sjømil) inne i Caledoniakanalen der alle ville bli informert ytterligere om seilasen mot den vestlige delen av Skottland. Seilasen ble planlagt med en fire og en seks ukers tidshorison av hensyn til de som var i arbeid. I samarbeid med myndighetene i Skottland var det avtalt en del arrangement i forbindelse med konvoiens ankomst og dens videre seilas mot vest.



## I konvoien deltok også erfarne seilere som kunne gi mange det siste puffet til å våge seg ut på egenhånd.

Seilasen over Nordsjøen forløp uten de helt store problemene. Det var en båt som fikk salingshornet knekt kort tid etter avreise fra Thyborøn og som måtte følge vinden og seile inn til Hvide Sande Værft som lovet å reparere raskt. Fire båter fikk ødelagt eller revet av baugplattformen da båtene satte seg i de ganske store bølgende som kan forekomme i Nordsjøen.

Når tidevannet passerer (normalt 4 timer før og etter høyvann) er det mulig å komme inn i havslusen der British Waterways kontor også ligger. Her kan du betale for transit gjennom kanalen. Du kan velge å kjøpe transit for en eller to uker. Du kan også kjøpe returtransit til halv pris om du ønsker det. Da de fleste båtene var kommet ut av havsslusen/saltvannsslusen og hadde passert den første svingbroen var det kort vei inn til Seasport Marina. Mange av båtene kom naturlig nok ikke til havsslusen/saltvannsslusen tidnok til at tidevannsnivået stemte og de måtte ankre opp i bukten like ved sluseporten. Slusene driftes kun fra kl. 08.00 om morgenen til kl. 18.00 på kvelden på sommerstid.

FTLF hadde under hele planleggingen av seilasen til Skottland vært i dialog med British Waterways. Det var jo en stor konvoi som plutselig ankom og som skulle gjennom de første slusene før de ble delt opp for senere å skulle møtes til en planlagt utseiling av havsslusen. Da de fleste båtene ankom og lå fortøyd i Seasport Marina, var det for størsteparten av dem den første havnen etter avreise fra Thyborøn. Jeg tror det var mange som så frem til et velfortjent varmt og deilig bad.

Det var ikke alle som var garvede langturseilere. Begge de som jeg hadde i min gruppe var stort sett de minste, som da også passet til vår båt 30 fots "JOY". Mannskapet bestod av to uerfarne, samt en erfaren havseiler, som også var tidligere nordsjø fisker. Min kone Birthe, som var i jobb, tok fly fra Billund til Edinburgh og derfra videre til Inverness der hun mønstret på S/Y JOY.

En del av båtens mannskap ble rammet av sjøsykens kvaler på seilasen og var derfor noe inaktive. Alle i konvoien ble invitert opp til byens rådhus.

Flytebrygge stopp underveis, veien følger kanalen alle 97 km.



Der vi ble ønsket velkommen til Skottland av byens borgermester, som bl.a. nevnte at vikingene jo var kommet mange år tidligere. I fravær av vår formann, som var akterutseilt pga et knekt salingshorn, var det et medlem av styret som takket for velkomsten. Byen ønsket også hele den danske konvoien velkommen med masser av danske flagg rundt i gatene og ikke minst i fritidsbåthavnen.

Noen av de større båtene var ankommet tidligere og fortsatte seilasen vestover gjennom de første slusene slik at feltet ble litt spredt før vi igjen skulle møtes ved Oban/Kerrera i Ardantrive Bay, der fritidsbåthavnen ligger. Like ved Oban gikk en liten ferge over til fastlandet hver time. Det var forøvrig en danske som drev marinaen. Nå krysset vi fingrene for at vår kjære formann ville rekke frem, siden han skulle ha med den danske whiskyen som alle i marinaen skulle få smake.



Skipperfruen nyter blikkstilte vann gjennom kanalen

Da vi seilte gjennom Caledoniakanalen kom vi også gjennom Loch Ness innsjøen der vi hadde muligheten til å se "Nessie". Det var også en liten havn der dybden kun var 1,5 meter der det var rikelig med muligheter til kjøpe souvenirer. Det er forøvrig i den samme bukten der det berømte slottet Urquhart Castle ligger på hjørnet. Det er alltid verdt et besøk. Jeg tror jeg har besøkt ruinene fem av de syv gangene jeg har seilt gjennom Caledoniakanalen.

Etter Loch Ness innsjøen kom vi til Fort Augustus der det var fem slusekamre rett etter hverandre. Det var en særdeles fin opplevelse. Spesielt fordi området generelt er veldig turistifisert, og det kommer et stort antall turister som får oppleve alle de ulike båtene fra mange forskjellige land. Noen skulle sluses opp og andre skulle sluses ned. Det var selvsagt ventepontonger på begge sider av sluserekken. Det var gode muligheter til å supplere provianten, i tillegg til å besøke "Canal Visitor center" som viser

byggeprosessen av den 97 km lange kanalen, bygget etter den berømte ingeniøren Belford's tegninger.

Kanalen ble bygget for hånd fra 1802 til 1822. Den gir et løft over havet på 33 meter. Slusene er 45,76 meter lange og 10,67 meter brede. Dybden er kun 4,11 meter. Verdens siste seilende brigg, TS K23 ROYALIST, som er bygget i England i 1971, kommer gjennom kanalen et par ganger i året. En opplevelse vi ikke fikk. Jeg opplevde det i 2005 da jeg var på vei hjem fra min jordomseiling. Etter fort Augustus kommer slusene først enkeltvis når vi nærmer oss Fort William, der det også er utsikt til fjellet Ben Nevis. Når vi kommer til Neptune's Staircase, er det åtte sammenhengende slusekamre samt en vei, jernbane og svingbroer som det tar nesten en halv formiddag å passere. Også her er det et fantastisk slusepersonell som hjelper overalt hvis du ikke er så erfaren. Jeg husker tydelig da jeg kom som singelseiler - da kastet jeg bare linene opp

til en av slusevaktene som satte dem på pullertene over sluseveggen. Normalt skal det alltid være en av mannskapet som går på land og sørger for det med fortøyningene. Etter sluser og de to svingbroene var det to sluser som vi raskt kom gjennom. Nå hadde vi blitt en del båter som var samlet i Corpach der vi hadde ankommet den lille transitthavnen som var i ferd med å bli fylt opp av danske båter. Mange samlet seg her for å fortsette sammen til Oban. Her er det mulig å gå eller ta toget til Fort William (ca 15 minutter) og for å gjøre innkjøp. Den muligheten har du også i Oban. En positiv opplevelse er å ta det gamle damplokomotivet så langt ut som til Malling, og det er køer over den historiske broen. Og så er det selvsagt Ben Nevis med sine 1343 meters høyde. Det krever dog en hel dag å komme opp dit og tilbake igjen, og så får du så klart to trette ben som gjerne vil ha ro dagen etter.

Tiden fløy og vi måtte ta avskjed med Caledonia-



kanalen og komme oss videre til Oban. Vi hadde bare en havssluse vi skulle gjennom først. Vi samlet oss i slusen og jeg talte 16 båter, men så var det heller ikke mye plass igjen. Alle danske båter som lå i transitthavnen var med i første slusing, og så var det kurs mot Oban etter utslusing. Dessverre var det ikke mye vind å seile på, men til gjengjeld hadde vi litt medstrøm de første timene. Etter en rolig seilas og trygg ankomst til øya Kerrera, fant vi plasser ved flytepontongene i marinaen. For noen båter gikk seilasen nå østover igjen. Det var jo fortsatt noen som måtte på jobb. Først måtte vi ha whisky smaking av den medbrakte danske whisky. Heldigvis hadde vi også her deilig vær, selv om det skotske klimaet kan være regnfullt i perioder. Og whiskyen manglet så visst ingen ting. Et mindre kor ble samlet, og det ble til og med skotsk folkedans. Det er noen dansker som også kan henge med i den takten. Det ble en lang kveld. Vi skulle selvfølgelig også en tur inn til Oban for

ut torv til oppvarming av husene på landet. Det var også mengder med får og kyr som gikk på jordene med gamle steinmurer som avgrensning. Tiden forsvant som dugg for solen og vi måtte forlate Ytre Hebridene og seile opp mot Kirkwall på Orkenøyene, som også ble det siste området vi besøkte på denne konvoiseilasen.

Vi skulle bare forbi Cape Wrath, hvor det kan være meget sterk nordvestlig kuling. Den korteste veien fra Kirkwall er inn i sundet mellom Mainland og Rousay. Også her skal du treffe tidevannet riktig, da det kan være mye stående bølger når tidevannsstrømmen, spesielt ved fullmåne, kan renne med opp til fire knop. Den siste gode opplevelsen før Nordsjøen og den jyske vestkyst kalte, ble en dagstur i buss ut til Skara Brae (en vel bevart boplass fra oldtiden) og Standing Stones (et oldtidsmonument av store oppreiststående stener) og øya Hoy.



å smake på deres lokale whisky. Scotlands Colosseum eller McCaig's Tower, som ligger på toppen av byen, er et kolossalt byggverk. Selv om bygningen aldri ble ferdig, er den absolutt verdt et besøk.

Etter noen dager begynte de båtene som skulle seile retur gjennom Caledoniakanalen å forlate Oban/Kerrera seilkubb. Vi var seks båter som hadde planlagt å seile ut til de Ytre Hebridene og planla også å forlate seilkubben neste morgen for å sende hjem en fra mannskapet som måtte på jobb. Vår seilas mot Hebridene gikk opp gjennom Sound of Mull og lenger nordpå gjennom Inner Sound, og deretter NNE opp mot Stornoway. Seilasen fra Oban til Stornoway var også en seilas med mye tidevann vi måtte kalkulere med for å unngå for mye motstrøm i de smale sundene. Stornoway og øya Lewis var også mildt sagt verdt et besøk. Vi leide bil og kjørte en rundtur på øya. Vi opplevde en øy som lignet noe fra 50-tallet med store områder hvor de fortsatt skar

Min kone Birthe hadde ikke tenkt å seile med meg hjem. Hun fant ut at det var buss, tog og fly fra Edinburgh. Lars og jeg, som nå var mannskapet, lovet oss selv at vi ville få en fin seilas til Thyborøn. Det fikk vi selvfølgelig også. Ingen sjøsyke og kun 72 timer, så var vi i Nykøbing Mors - ja kun med et kort stopp med baugen mot et bildekk på moloen ved isverket i Thyborøn. Lars skulle i butikken etter en flaske god rødvin til skipperens kone, som nå kunne kalle seg Nordsjø Rotte, - også litt tobakk til styrmannen.

En sommerseilas som mange av deltakerne vil huske som at det var det året vi tok spranget til havseilas og minneverdige opplevelser.

**Hans Peter Kokholm  
B284 S/Y JOY**

Flatt vann på Nordsjøen med dønninger

# SPEKKHOGGERNE KOMMER

*Her gir vi deg en oppdatering om hvordan spekkhoggerangrep har spredt seg siden ifjor.*

I 2022 utgaven av *Pantaenius* Magasin hadde vi en artikkel om et seilende par som ble utsatt for et spekkhoggerangrep ved Gibraltar. Blant annet var roret ødelagt, og de måtte tilkalle assistanse for slep til nærmeste havn for å få utbedret skaden. Den gang var angrep fra spekkhoggere noe som stort sett bare fant sted i området rundt Gibraltar.

Nå har imidlertid spekkhoggerangrep spredt seg og inntreffer stort sett overalt langs den portugisiske kysten. Typiske skader er at ror og rorskjegget ødelegges i tillegg til generelle skader i bunnen.

På grunn av skader på roret må som regel båter som har vært utsatt for spekkhoggerangrep tilkalle assistanse for å bli slept inn til havn. Vi har ikke hørt om at spekkhoggerangrep har medført personskade.

På hjemmesiden [www.orcaiberica.org/recommendations](http://www.orcaiberica.org/recommendations) kan du se utbredelsen av spekkhoggerangrep. På samme nettside er det råd om hvordan du bør forholde deg hvis båten angripes av spekkhoggere.



# SKAL EN BÅT VÆRE FASTSPENT PÅ HENGEREN? – JA

*Vi ser det igjen og igjen. Hvert år faller båter av båthengere. I denne artikkelen vil vi forsøke å veilede om transport av båter på offentlig vei.*

Noen båter har fast plass på en henger, mens andre har en fast bryggeplass. Båter med fast bryggeplass kjører dermed kun et par turer i året, - når de skal til og fra båt-plassen. Noen båteiere har en båthenger godkjent for ferdsel på offentlig vei, andre har en enkel båtvogn. I utgangspunktet er sistnevnte ikke et lovlig transportmiddel på offentlig vei. Båtvognen er kun til intern transport på havneområdet, samt kjøring inn og ut av et båthus. Derfor har du ikke lov til å frakte båten din eksempelvis fra hjemmeadressen og til havnen eller omvendt på en båtvogn.

Har du derimot en registrert henger, kan du kjøre med båt og henger på offentlig vei. Det forutsetter imidlertid at du overholder en hel del regler for at det skal være trygt og sikkert både for deg, båt og

henger, samt dine medtrafikanter. Når du anskaffer en båthenger er det avgjørende at hengeren er registrert for å tåle belastningen av den type båt du har kjøpt den til. Du bør ta høyde for vekten av båt, motor, utstyr og løsøre i båten, samt innholdet i drivstoff - og evt. vanntank.

Forsikringsvilkårene for en kaskoforsikring hos Pantaenius dekker ikke skade på båten dersom den fraktes på et transportmiddel som ikke er ment til formålet. Det vil eksempelvis si hvis båten er tyngre enn den tillatte vektgrense på hengeren. Når du har forsikret deg om at hengeren er tilpasset båten, er det minst like viktig at bilen er godkjent for å trekke den aktuelle hengeren. Den siste avgjørende faktor er at du har et gyldig BE førekort (hengerkort) dersom det samlede "vogntoget" krever det. Reglene



Stroppen er montert slik at båten ikke kan skli bakover

for hvilke bil/hengerkombinasjoner som krever et kategori BE førekort finner du på [www.vegvesen.no/tilhengerkalkulator](http://www.vegvesen.no/tilhengerkalkulator)

Når du har forsikret deg om at båt, henger og bil passer sammen, skal båten lastes og sikres korrekt. I begrepet "lastes og sikres" ligger at båten står på rett sted på hengeren og at den er riktig spent fast. Årsaken til at dette er viktig, er at kuletrykket ikke bør overstige 50–75 kg (kan variere avhengig av hengerens størrelse). Blir kuletrykket for høyt, bli belastningen på bilens bakaksel for stor. Dette vil påvirke bilens manøvreringsevne i svinger og kurver. Omvendt må kuletrykket heller ikke bli for lavt, da

til å sikre at den ikke kan skli bakover. Ved å bruke 4 bånd i stedet for 2 sikrer du at båten heller ikke kan flytte seg sideveis. Har du løse gjenstander liggende i båten skal du feste dem/lukke dem inne, eller evt. transportere dem i bagasjerommet på bilen. Har båten kalesje, må du passe på at det ikke er noen åpning som kan fange vinden når du kommer opp i fart på veien.

Husk at ALLE disse forholdene må være i orden hvis du vil ha full dekning fra kaskoforsikringen hos Pantaenius ved en eventuell skade

**§4 del 1 i våre betingelser lyder som følger angående**



Korrekt lastet og sikret båt

dette kan resultere i et trekk oppover i kulekoblingen (negativt kuletrykk). Dette er like ille som for høyt kuletrykk, og vil igjen påvirke bilens evne til å manøvrere i sving og kurver i negativ retning. Har du for høyt eller for lavt kuletrykk, kan du ofte flytte "vinsjtårnet" på hengeren slik at båten blir plassert riktig på hengeren. Kuletrykket kan kontrolleres ved å sette neshjulet på ven badevekt.

Når båten er korrekt lastet skal den sikres. Her går det ofte galt, og vi kan ikke understreke nok at øyekroken i baugen på båten IKKE gir tilstrekkelig sikring alene. Båter faller ofte av under kjøring når kun denne sikringen av båten er benyttet. Kroken er kun for å trekke båten opp av vannet og kan ikke ansees som en lastesikring. Ved å bruke 4 stropper i stedet så du har en til hvert hjørne av båten. Bruk 2 lastebånd til å sikre at båten ikke kan forskyve seg forover og 2

#### **dekning av transportskader:**

*Transport av fartøy over land samt i elv og transport på henger med ferge er dekket av forsikringen i Europa eller i det utvidede seilingsområdet som er påført politen, med mindre transportmidlene er uegnet, eller den forsikrede gjenstanden ikke er forsvarlig lastet og sikret. Løse gjenstander er dekket mot tyveri såfremt de er innelåst eller på annen måte forsvarlig sikret.*

Det er altså helt avgjørende at transportmidlet er egnet og at båten er sikret så den ikke kan falle av. Jfr. færdselslovens §82 stk. 3 skal ikke gods kunne frembringe fare for personer eller medføre skade på eiendom. Det må kunne slepe eller falle av i veibanen.

Hvis disse få punktene ikke er overholdt, kan det få konsekvenser for forsikringsdekningen.



Benytt de festepunktene som er dimensjonert for dette på tilhengeren

***Vi har spurt politiet om hvilke utfordringer det er på dette området og hva konsekvensene kan bli for deg som fører av en bil med mangelfull sikring av last og øvrige forseelser. Politiet uttaler:***

Det vi nok opplever mest av ute på veiene er manglende registrering av båthengere, idet båtene vår og høst blir transportert på uregistrerte hengere som ofte ikke har bremses. Dertil tror mange at de kan benytte en hvilken som helst traktor til å transportere båtene.

Når uhellet først er ute, opplever vi at det som regel skyldes at folk ikke har sikret båtene godt nok. Man skal alltid sikre seg:

- A. at godset det festes i er holdbart. Altså at du fester i vanger eller øyer som er beregnet på det.
- B. at stropper/tauene du bruker er kraftige nok til å holde en båt dersom hengeren skulle velte eller få sleng.

Tenk alltid på nødbremsing eller en dobbel unnamanøver når du surrer båten. Vi er ikke i til om at det er store mørketall mht ulykker som ikke blir gjort kjent for politiet. I analyseavdelingen følger vi med på årsakskodene for trafikkuhell, og sorterer eksempelvis på søkeord som henger, båter, joller o.l. Dette for å få mer kunnskap om området.

***Litt om reglene for hvilket sertifikat du skal ha:***

Reglene for hva du har lov til å kjøre med klasse B førekort sier at bilens tillatte totalvekt og hengerens tillatte totalvekt ikke må overstige 3500 kg. Har du en henger med tillatt totalvekt på 1000 kg. og bilen har en tillatt totalvekt på 3000 kg, er den samlede tillatte totalvekten over 3500 kg, og et klasse B førekort er ikke lenger nok.

Et førekort i klasse B gir imidlertid alltid rett til å trekke en henger på under 750 kg i tillatt totalvekt, uansett om den tillatte totalvekten overstiger 3500 kg. Som eksempel kan du med et klasse B førekort trekke en henger med tillatt totalvekt på 750 kg med en bil med tillatt totalvekt på 3000 kg så lenge hengerens tillatte totalvekt ikke overstiger 750 kg.

Når man har et klasse BE førekort er den tillatte totalvekt på hengeren 3500 kg, forutsatt at bilen har lov å trekke hengeren. Altså teoretisk 3500 kg tillatt totalvekt på bilen og 3500 kg tillatt totalvekt på hengeren. Hvis du har tallene dine for bil og henger kan du kontrollere om du må ha et klasse BE førekort til ditt vogntog, eller om et klasse B førekort er tilstrekkelig. Du finner informasjon og kan kontrollere tallene med ”tilhengerkalkulatoren” på [www.vegvesen.no/tilhengerkalkulator](http://www.vegvesen.no/tilhengerkalkulator)

# DEN GODE SKIPPER & DEN GODE MATROS

I en båt er vi tett sammen og vi kan ikke komme bort. Derfor er vi mer avhengige av hverandre på sjøen enn på land. På vannet opplever vi mange pressede og stressende situasjoner, der alle må kjenne sine respektive oppgaver for å være trygge. For at alle skal kunne være trygge, må kommunikasjonen mellom alle ombord være på plass slik at de riktige beslutningene kan bli tatt.

Skipperen er ansvarlig for alle beslutninger som tas ombord. Skipperen er derfor lederen ombord, og hun/han er ansvarlig for hele mannskapets sikkerhet og trygghet. Vi vil her se på denne lederrollen og hva det innebærer.

Det at du er skipper betyr ikke at du er alene om ansvaret for at turen på vannet blir en god og trygg

opplevelse. Hvis ikke mannskapet samarbeider og aksepterer deg som skipper, kan det raskt utvikle seg til konflikter og potensielt farlige situasjoner. Derfor er det alltid viktig at mannskapet ombord aksepterer skipperen og dennes rett til å ta beslutninger på alles vegne. Dette betyr ikke at mannskapet skal være passive i planleggingen av turen eller en manøver. Det er her den dyktige skipper gir plass til mannskapets meninger og forslag og delegerer oppgaver til den enkelte ombord.

Når du som skipper involverer mannskapet i oppgaver ombord gjennom å delegere, tar du også presset bort fra deg selv for å kunne bevare overblikket og du kan gripe inn dersom noe ikke går etter planen, eller forholdene har endret seg siden planen ble lagt

## Den gode skipper

- Bevare alltid roen (i hvert fall utad).
- Delegerer oppgavene så han/hun kan bevare overblikket.
- Skjeller aldri ut noen, men støtter og hjelper
- Har alltid en plan b,c og d.
- Skal være samlingspunkt for all informasjon slik at de rette beslutningene blir tatt
- Tar hånd om mannskapet og hjelper hvis noen har problemer

## Den gode matros

- Hjelper og støtter skipperen i planleggingen av turen
- Utfører sine oppgaver slik skipperen har anvist.
- Er klar til å korrigere sine handlinger hvis skipperen gir ordre om det.
- Rapporterer til skipperen det som observeres slik at eventuelle planer og manøvre kan korrigeres.
- Bidrar til god stemning ombord ved å være positiv og konstruktiv.



# MESSER OG ARRANGEMENT I 2023

*Covid 19 er de fleste steder kommet godt på avstand, og det betyr at de fleste messer og arrangement igjen er tilbake slik vi kjenner dem. Pantaenius vil naturligvis være representert som vanlig, og vi gleder oss til igjen å møte kunder og samarbeidspartnere i 2023.*

*Håper vi ses!*

## Norge:

### Messer:

Dra til Sjø, 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

### Arrangement:

Færdern 9/6 – 13/6 2023

## 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



# KLUBBKVELD MED PANTAENIUS?

Pantaenius besøker gjerne motorbåt- og seilforeninger eller havner, for eksempel til en klubbkveld, der vi kan holde et foredrag om våre betingelser og dekning ved skader m.m.

Har dere spesielle temaer dere ønsker belyst, vil vi tilstrebe å tilpasse opplegget deretter.

Foredraget er gratis og har en varighet på 1 1/2 - 2 timer med rom for spørsmål og diskusjon. Dersom din klubb eller havn er interessert i en uformell kveld med gode råd om båtforsikringer og seilas, kan du kontakte oss her:

Trond Vika Furu +47405 50 553 [info@pantaenius.no](mailto:info@pantaenius.no)



Foredraget er gratis og har en varighet på 1 1/2 - 2 timer med rom for spørsmål og diskusjon.

# KONTAKT

## NORGE

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

## DANMARK

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

## INTERNATIONAL

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

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

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

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

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

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

Australia  
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  
+47 2283 4111  
info@pantaenius.no

## AKUTTE SKADER HOTLINE

Døgnåpent alle dager  
+45 9614 7 9 13  
skader@pantaenius.dk