



VARVET

Medlemstidning för Jordenruntseglare Nr 2, 2018



Redaktionen har ordet

Ännu en av våra medlemmar, Jonas Simonsson på S/Y Alma, har fullbordat Varvet. Dessutom har vi fått en ny lots, denna gång på Kap Verde. Vi fortsätter med rapporterna om orkanernas härjningar i Karibien. Lyckligtvis går återuppbyggnaden av allt det raserade förvånansvärt snabbt. Varvet önskar sina läsare en skön sommar på havet, vart än ni är i världen.

Temat i detta nummer är Öar i Atlanten. De som har beskrivits är inte de vanliga, utan de som ligger utanför allfartsvägarna och därför inte är så välbesökta.



Inger, Hans, Birgitta och Johan

Så här vill vi få nytt spännande material till tidningen

Skriv artiklar med max 7000 tecken. Spara texten i ett MS-word dokument. Bifoga bilder separat i .jpg format. Storlek på bilden skall vara minst 1 Mb.

Skicka materialet i e-post till varvet@jrsk.org senast nästa nummers deadline.

Upphovsrätten till insänt material är författarens. Insändande innebär ett tillstånd för redaktionen att publicera i såväl den tryckta som den digitala versionen av Varvet samt på föreningens webbplats.

Tidningen Varvet är en medlemstidning. Åsikter i signerade artiklar är författarens och behöver inte delas av redaktion eller styrelse.

Ordförande har ordet



Vår första segling för säsongen gick till Läsö och klubbens eskadersegling. Det är alltid lika trevligt att träffa nya och gamla vänner i klubben, på gemensam grillkväll, spabad eller som min favorit vid spontana möten i en sittbrunn. Det är förvånansvärt så många som får plats i en sittbrunn. Håll utkik efter funktionärsflaggan, modell större, eller klubbens vimpel när du ligger i vik eller hamn. Jag uppmanar dig att ta kontakt, även om det är någon du inte känner sedan tidigare. Det är roligt med nya och oväntade möten.

Så här inför sommaren vill jag önska alla medlemmar trevlig segling och många nya upplevelser. Du som ger dig iväg på långsegling, eller redan kastat loss, har många nya äventyr och möten framför dig. Lycka till! Men glöm inte bort oss andra, skriv och berätta för oss om dina möten och äventyr, så vi får vara med och dela dem. Och du som återvänder, eller redan har återvänt, kom och berätta för oss hur det var och glöm inte att du kan fortsätta att vara aktiv i klubben och att vi gärna vill se dig som funktionär framöver.

Inför sommaren vill jag påminna om att klubben söker ny kassör. Vår nuvarande kassör sitter detta år ut och ger dig mer än gärna information och uppdatering inför övertagandet nästa år. Fundera över om det är ett uppdrag du kan tänka dig i klubben och samtidigt bli en del av ett gott funktionärs gäng. Eller om du helt enkelt kan övertala någon annan.



Nils Andréasson, S/Y Moon River

Medlemsavgift 2018:
300 kr per besättning

Så här blir du medlem:
Betala in 300 kr på plusgiro
37 94 16-1
Ange "ny medlem" samt
namn och epostadress

Klubbprylar:
Styrelsen har flaggor; vimplar
och dekaler till försäljning på
klubbmöten

Ordförande och ansvarig utgivare:

Nils Andréasson
0705-984669
ordforande@jrsk.org

Vice ordförande:

Mats Wängdahl
070-3281900
v_ordforande@jrsk.org

Sekreterare:

Pia Fredriksson
0708-641924
sekreterare@jrsk.org

Kassör:

Stefan Oswaldson
0730-715084
kassor@jrsk.org

I styrelsen ingår
också en representant från
redaktionen och en av
klubbmästarna.

Övriga adresser:

webmaster@jrsk.org
webbredaktor@jrsk.org
tjejer@jrsk.org
klubbmastare@jrsk.org
varvet@jrsk.org

Innehåll

Lindisfarne mot Falklandsöarna.....	6
Fernando de Noronha	10
Anniara på S:t Helena.....	12
Kapstaden till S:t Helena	16
Ascension	20
Kap Verde - Sal	24
Flores, Azorerna	26
Cykeltur till Westray	30
Färöarna.....	32
Rapport från Barbuda	38
I fotspåren av en orkan.....	40
Dominica efter orkanen Maria.....	44
Hemtransport av Prima Donna	50
Eskader till Laesö	56

Korta notiser, flaskpost och nya medlemmar finns
instoppade här och där i tidningen

Omslagsbild: Johan Prison, "På väg till ö i Atlanten"

VARVET

varvet@jrsk.org

I redaktionen:

Inger Ludvig

Hans Fridén

0702-971639

0705-788108

Birgitta Prison

Johan Prison

0706-436465

0705-916270

Tidningen utkommer med
4 nummer per år.

Nummer	Månad	Deadline
1	Mars	15 Feb
2	Juni	15 Maj
3	Oktober	10 Sep
4	December	15 Nov

Annonspriser (per införande)

Antal inför.	Helsida	Halvsida
1	900 kr	550 kr
2	850 kr	525 kr
3	800 kr	500 kr
4	750 kr	475 kr

REBUS

Om en sjöman i kris



Lösning hittar du på sidan 53 (Fuska inte)

Bild och text: Ingemar Sjöstedt

Lindisfarne mot Falklandsöarna



Våra sista dagar i Mar del Plata blev klart hektiska. Det var mycket som skulle hinnas med och plötsligt uppenbarade sig ett fantastiskt sexdagars väderfönster för segling till Falklandsöarna. Det var bara att spurta med projekten och göra all inköp av färskvaror i flygande fläng. Även utefter kusten skulle förhållandena vara bra, så det blev allmänt uppbrott måndag den 27:e. Alla södergående båtar lämnade utom Sawubona från Arvika som hade en del pyssel kvar och Wild Rose från Malmö som just anlänt från Buenos Aires. Vi gick vid 9 tiden men Yaghan som sticker 2,5 fick vackert vänta på tidvattnet för att komma ut. Vi två var dom enda som valt

att gå via Falkland ett beslut som skulle visa sig mycket lyckosamt.

Yaghan seglade om oss efter några timmar och var framme sen fredag em, medan vi kom fram tidig söndag morgon. Efter att VHF räckvidden överskridits höll vi kontakt via mail om väderstatus mm.

Våra drygt 800 nm gick på sex dygn, Yaghan som är 62 fot avverkade sträckan på fyra och ett halvt! Sista dygnet blev en liten förevisning om vad som komma skall på sydligare breddgrader, grov sjö och upp till 35 knop på låringen. Innan vi fått revat och plockat ner spirbommen var det lite spännande. Lindisfarne nästan skenade fram i den grova sjön, men med lagom revat och preventerat storsegel blev det en förhållandevis lugn framfart hela natten fram till Falkland som vi angjorde strax före kl 8 på söndagsmorgonen.



Döm om vår förvåning när det står ett par på pontonen och tar våra tampar. Det var ”radioBob” och hans fru Janet som sett oss passera in genom the Narrows från sitt vardagsrum och gått ner för att ta emot oss. Man kan ju bli rörd för mindre! Snacka om välkomnande och gästfrihet. Dom bjöd oss

omgående upp till huset för dusch, tvätt mm. Överväldigade tackade vi stammande att efter lunch när vi fått sova lite...

Efter dusch och en massa snack om radio och andra gästande båtar, dom är ju inte så många per år, så körde dom runt Stanley med oss. Bland annat till Gypsy bay känt från Falklandskriget, eller som man ofta säger här "konflikten". Ingen av länderna förklarade ju varandra krig!



Minnena från konflikten är bland annat att flertalet stränder omkring Stanley fortfarande är minerade. Det är i huvudsak truppmminor av plast, nästintill omöjliga att hitta på ett personsäkert sätt. Argentinarerna som la ut dom har dessutom inga dokument eller ritningar över utläggningen, så där ligger dom. Tusan vet vad dom tänkte göra om dom lyckats behålla öarna. Falklandsborna har därmed blivit av med sina populära barbecuebeacher, för bada kan man ju inte i det iskalla vattnet.

Om man skall vara väldigt cynisk kan man säga att djurlivet har tjänat en del på detta. Pingvinerna får ha stränderna för sig själva. (Huruvida dom utlöst någon mina känner vi inte till)

Tillbaka i båten hälsade Helen och Arne oss välkomna med middag i Yaghan som låg för ankar ute på redan. Det är ju helt perfekt att bli välkomnad med söndagsmiddag efter sex dygns segling. Måndagen ägnade vi fyra åt en heldags Jeeputflykt till Kungspingvinskolonin vid Volunteer Point.

En tre timmar lång resa (enkel väg), varav sista timmen gick över obanad hedmark överkorsad med små vattendrag. Volunteer Point ligger på en öppen ostkust, så att segla dit och ankra var inte att tänka på. Dessutom har ju nästan bara Sverige allemansrätt, alltså måste man ha avtal med markägare osv. Allt detta gjorde att enda möjligheten var en synnerligen dyr arrangerad utflykt. Arrangemanget var egentligen bara resan, att promenera bland pingvinerna klarade vi själva. Vädret var mer lämpat för pingviner, men vi var nästan ensamma i kolonin, ja sänär som på flera hundra pingviner. Har man otur är man där när ett kryssningsfartyg ligger i Stanley Harbour. Då kan man få sällskap med ett hundratal turister, så i det perspektivet kändes



vädret inte så farligt. Det var verkligen en upplevelse. Kungspingvin och den något större Kejsarpingvinen är väl det som man tänker på när man talar om pingviner och det känns nästan andäktigt att se dom på så nära håll.

Helen och Arne lämnade för Ushuaia tidigt på tisdagsmorgonen och vi ägnade tisdagen till lite "relax" på svaj. Nån dag i veckan kommer ett kryssningsfartyg och då används pontonen och stora bryggan för fartygets gäster som bussas in i barkasser eller "zodiaker" beroende på typ av fartyg. Alltså tog vi det lugnt till kl fem då vi åter tog "vår" ponton i besittning och vandrade upp till Janet och Bob. Vi hade ju inte kollat internet på en hel vecka!

Vi har en pågående diskussion sen strax innan vi lämnade Mar del Plata med vårt försäkringsbolag och Svenska Polarinstitutet om Antarktis och våra möjligheter att få tillstånd att segla dit med Lindisfarne. Nu låg svaren där! Efter lite kompletterande frågor sa båda OK! Så nu har vi verkligen fått nåt att tänka på.



Väderfönster för segling mot Ushuaia
verkar det lite svårare med. Det är ju också

rätt mot den förhärskande vindriktningen och tyvärr även havsströmmen. Yaghan hade en sträckvis tuff resa med bortåt 40 knop vind och fyra knop motström. Vi kan bara konstatera att gör man nio knop genom vattnet så blir det trots allt fem över grund, men vi som bara gör sex knop...

Det gäller med andra ord att hitta en rutt som inte bjuder på så stark motström och



motvind. Yaghan gick söder om Staten Island för att bland annat undvika Strecho La Maire. Vi tror att nordsidan av ön bjuder på mindre motström och att med rätt timing så kan sundet nog också bemästras utan för mycket motström.

Sen det här med Antarktis. Nu har vi dom formella möjligheterna och nu skall vi bara bestämma oss om vi har dom fysiska förutsättningarna också. Vi skall suga på detta till Ushuaia där vi hoppas fira jul med flera yachtisar vi träffat under resan.

Lindisfarne 2009 / Annika och Björn
www.sailaround.info



Medlemspriser på ALLT i butiken!

Vi kan båtillbehör och levererar till hela världen. Hos oss kan du handla från bl.a. följande varumärken:

 **SELDÉN**
for sailing

HARKEN

LEWMAR

Raymarine

GARMIN 



Unlimited
Rope Solutions

isotherm
isotemp

spinlock



Wichard

Gill®
RESPECT THE ELEMENTS™

Refleks
värmekaminer

**KOMPLETT
RIGGVERKSTAD!**

Hälleflundregatan 16
426 58 Västra Frölunda
info@vikingyachting.se

Telefon: 031-69 61 60
Telefax: 031-76 90 600

Webshop och aktuella
öppettider på vår hemsida:
www.vikingyachting.se

VÄLKOMMEN TILL BUTIKEN FÖR JORDENRUNTSEGLARE!

Fernando de Noronha



I januari 2010 korsade vi Atlanten, från Kap Verde, och första angöring blev det fina Fernando de Noronha. Så här skrev jag då i vårt resebrev:

Efter tolv dagar till havs var det en skön känsla när det dök upp tre gråa knölar borta vid horisonten. Knölarna växte och blev, några timmar senare, till öar vid Fernando de Noronha, ett naturreservat ca 200 Nm utanför nordöstra Brasilien. En ögrupp med 21 öar, där vi bara fick ankra längs en liten kuststräcka på huvudön. Öarna har en lång och brokig historia, men är sedan 1988 nationalpark och idag bor här ca 2 900 personer. Med sitt rika djurliv, kristallklara vatten och fina sandstränder anses det vara ett av Brasiliens vackraste resmål och det är hit brasilianarna själva gärna åker på semester.

Sedan sommaren 2008 kan man som seglare också klarera in i landet här, något som underlättat för de båtar som kommer över Atlanten. Mycket enkel och smidig hantering, med vänlig och hjälpsam personal på plats. Allt gjordes på ett ställe och berörda

myndigheter kom helt enkelt dit istället för att vi skulle åka runt! Vi hade tidigare läst både att alla besökare betalar en miljöavgift och att det anses dyrt att komma hit. Hur dyrt fick vi nu veta! Varje person som besöker ön betalar drygt 150 SEK per dag, från dag 2. Det är väl ok, men dessutom fick vi betala en båtagift på 600 SEK per dag för att ankra utanför hamnen! Avgiften är statligt beslutad och inget som man bestämt i den lilla hamnen. Summan gällde båtar som var över 10 meter, mindre båtar betalade bara en tredjedel av priset. Ankarplatsen var dessutom utsatt för visst swell så gungigt blev det. Det uppvägdades i viss mån av den fina omgivningen med bland annat sköldpaddor och delfiner som simmade förbi båten.

Bankomat fanns vid flygplatsen och dit fick man ta bussen. Hamnkapten var snäll och gav oss pengar till bussen. Färden gick ge-

nom den mysiga huvudbyn med sina färgglada hus, stundtals på vägar som knappt hade ansetts farbara hemma i Sverige. Vi fick en första blick av ön och påföljande dag åkte vi runt och kikade ordentligt. Vad man främst slås av är vänligheten man möter överallt. Allt från fiskegubbarna som tipsade om bästa ankarplatsen och den hjälpsamme hamnkaptenen till busschauffören som kollade att vi tog rätt buss hem, och förstås alla människor vi mötte i vardagen.

En dag tog vi buss till viken Baia do Sueste på andra sidan ön. En rund vik med bara en liten öppning ut mot havet. Här var vattnet riktigt varmt och en organisation driver ett projekt med uppfödning av vissa sköldpaddsorter. Vad som gör det unikt är att här snorklar och simmar man bland både sköldpaddor, hajar och tropiska fiskar.

En fin upplevelse då man kom riktigt nära dessa djur.

På Fernando de Noronha finns en liten ö där sköldpaddor kläcks varje kväll under några månader, en vik där hundratals delfiner hoppar och leker varje morgon och massor av klart vatten som är perfekt att snorkla och dyka i. Kort sagt massor för den som gillar vattenliv. De vänliga människorna, atmosfären, den avslappnade levnadsstilen och den charmiga bebyggelsen gjorde att vi direkt trivdes och gärna hade velat stanna här ett bra tag. Den höga avgiften satte tyvärr stopp för det så efter bara tre dagar på ön var det dags att fortsätta

Helene Niklasson Hurtig fd. seaQwest

FLASKPOST Från S/Y Randivåg i Australien

Randivåg är just nu på land på The Boat Works, ett ställe strax utanför Brisbane (ungefär halvvägs upp längs ostkusten på Australien). The Boat Works är ett bra ställe för att ta upp båten, bra upptagning, underlag, stöttor m m. Här finns plats för ett 100-tal båtar där ungefär hälften får plats under tak. Här finns också ett 50-tal olika företag som serverar båtar, från vanlig båtbutik till all upptänklig service för motor, el, kyl, canvas etc. Och så de som polerar, målar botten och liknande service. Det går också att arbeta själv på båten, vilket vi gör och vi kan verkligen rekommendera detta ställe för allt båtjobb, vare sig man jobbar på båten själv eller hyr in hjälp. Snart är vi i vattnet igen och på väg norr ut längs Australiens långa kust!

Hälsningar Lisa och Sven-Gösta

Anniara på S:t Helena



I januari-februari 2015 besökte vi ön S:t Helena med vår båt Anniara. Det var året innan den stora internationella flygplatsen skulle öppna. Artikeln nedan är utdrag från vår blogg och berättar om hur vi upplevde ön och dess invånare vid den här tidpunkten.

Vi seglade från Simon's Town i Sydafrika till S:t Helena, mitt ute i Sydatlanten. Från att ha haft god vind i början så avtog den mer och mer och sista veckan guppade vi fram i sakta mak med dygnsetapper från så lite som 68 (!) till 90 Nm. Så det var skönt att komma fram. Det fanns stora plåtbojar för gästande segelbåtar att förtöja vid. Vi fick hjälp av taxibåten, det var svårt att komma intill så att man kunde få en lina genom öglan på bojstenen, så stora och breda var bojarna. Mellan oss och landningsstället, som man inte med bästa vilja i världen kan kalla kaj, låg öns flotta av småbåtar förtöjda. De låg på rad, sinnrikt fastbundna i flytande linor, nästan som pärlor uppträdda på en tråd. Vi nyttjade taxibåten istället för vår egen dinge. Föraren visste precis var han skulle passera respektive lina utan att fastna med propellern.

S:t Helena reser sig 823 meter över havet mitt ute i ingenstans. Hon upptäcktes först

av en portugis, Joao da Nova. Året var 1502 och han döpte henne till S:t Helena eftersom han kom dit den dag (21 maj) då man firade helgonet S:t Helena. Portugiserna höll öns existens hemlig under några årtionden. I mitten på 1500-talet kom engelsmännen och de har haft ön i besittning sedan dess. Tidigt byggde de kraftiga befästningar, för ön fick snabbt strategisk betydelse, både för trafiken till Indien men också för trafiken med slavar till Amerika. På ön fanns färskt vatten och färsk frukt vilket var mer än välkommet för segelfartygen som passerade.

När vi kom dit så hade RMS Helena, det kombinerade frakt- och passagerarfartyget som trafikerar S:t Helena precis löpt in på redan och höll på att lossa nya varor. "Så i morgon finns det färska grönsaker" förklarade tullaren, när jag frågade efter bästa livsmedelsbutiken. Vi hade sett små båtar och en något större pråm som ilade fram och tillbaka med last mellan fartyget och



så blev det aldrig någon succé och tillverkningen lades snart ner. Men flaxblomman finns kvar.

Mest känd är ön för att Kejsar Napoleon tillbringade sina sista sex år i fångenskap där efter att han och hans armé besegrats av engelsmännen 1815. Huset han bodde i finns bevarat och ägs av Franska staten.

På vår resa över ön så gick vägen i serpentinerna upp – och ner över bergen. Vi tog oss ända ner till Sandy Bay på södra sidan, en sandstrand med svart lavasand och en strandremsa på ungefär 200 meter. Det är öns enda egentliga badstrand, men hur lämplig den är för det ändamålet är osäkert, det var starka underströmmar utanför.

Att det är stora nivåskillnader märks om man vill gå till fots från Jamestown upp till samhället ovanför, Half Tree Hollow. Närmaste vägen går via en trappa, Jacob's Ladder, 699 steg hög.

Människorna och stämningen på ön kan bara beskrivas som – förtjusande! The saints, som de kallar sig, hälsade och nickade vänligt. Här finns inget mobilnät, så ingenstans såg man människor nedhukade över en svart liten tingest, febrilt

land, för i Jamestown finns ingen kaj som kan ta emot några fartyg. RMS Helena tar 156 passagerare och är det enda sätt du kan ta dig till ön om du inte kommer med egen båt. Hon går på turen S:t Helena – Ascension – Kapstaden men har ingen riktig turlista, hon går när hon har lastat om vid respektive destination och återkommer med ca tre veckors mellanrum. När vi skulle göra våra inköp av färskvaror så visade det sig att de fått äpplen, päron, apelsiner och plommon. Inga grönsaker den här gången. Det finns en viss grönsaksodling på ön men tillgången är sporadisk.

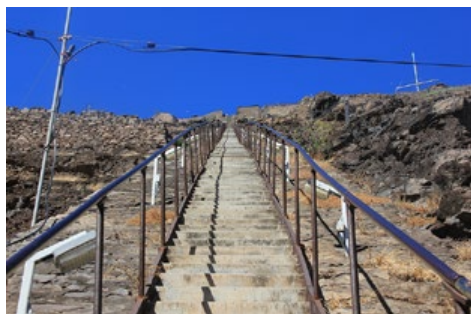
Vi hyrde bil en dag och åkte runt ön. Den är rätt karg och kal och vi såg inte mycket odlad mark. Kanske har engelsmännen tagit hit för mycket betesdjur, som betat ner den ursprungliga vegetationen och stört den ekologiska balansen? En sak som de tagit hit är Flax flower, den stora, blommande växten som maorierna på Nya Zeeland använder för att väva mattor och korgar mm. Här täcker den stora markområden och har verkligen brett ut sig, nästan som lågväxande skogar. Man kallar dem också för Flax forest. Jag läste på muséet inne i Jamestown att man hade tänkt sig att väva kläder av växtfibrerna ifrån flaxen, ungefär på samma sätt som lin. De fanns några små bedårande vävprover i klara färger på muséet men av någon anledning



tummande. Däremot så finns det Internet. Man måste också ha brittiska pund med sig. I reklambroschyrerna för ön så säger man att det går att betala med i kort i en del affärer men vi såg ingen som tog kort och det finns inga bankomater. Alla är ju också vana vid att saker tar tid. Går något sönder så ska reservdelar skickas med RMS Helena. Och det tar några veckor.

idyllen kvar och vi hoppas och tror att den nya flygplatsen gör livet lättare för invånarna på ön utan att den för den skull behöver förlora sin charm.

Gudrun o Göran Einefors S/Y Anniara



I oktober 2017 startade flygtrafik till och från ön i och med att den internationella flygplatsen var färdigbyggd. Vi tycker verkligen att ön är värt ett besök. Än finns

FLASKPOST Från S/Y Mon Ami i Portugal

Vår båt Mon Ami of Sweden, Beneteau 57, har legat på land över vintern på varvet Sopromar i Lagos Portugal medan vi varit hemma på Hammarö utanför Karlstad för att jobba. Vi planerar att sjösätta torsdag 3 maj och flytta in i Lagos marina några veckor.

Efter att vi seglat 7 säsonger i Medelhavet så är nu sommarens plan att i juni - juli segla via Madeira, Lanzarote och Fuerteventura till Las Palmas, Gran Canaria. I höst är vi anmälda till ARC+ över Atlanten men innan dess skall vi hem och jobba under hösten. Detta är Bit4Bit-Sailing around the world !

Hälsningar Mats & Louise Warnqvist

ÖCKERÖ MARINMOTOR AB



MOTORSERVICE • INSTALLATION • FÖRSÄLJNING

Öckerö Hamn • +46 (0)31 96 92 56
www.ockeromarinmotor.se

Dax att byta motor!

Yanmar - Dieselmotorer i världsklass!

Pålitliga • Kraftfulla • Miljövänliga • Från 9- 440 Hk

Segeldrev- backslag- drev

**Välkomna till en riktig
Motorverkstad**

**Reparationer • Service • Reservdelar
Konservering • Motorbyte**

**Vi är en av Sveriges
LEDANDE
serviceverkstäder för:**





Kapstaden till S:t Helena

Vi lämnade Kapstaden i ett strålande väder och bestämde oss för att göra en kort etapp till Saldana Bay. Det är bara 63Nm så vi var framme strax innan det mörknade. Vi gick in i en ganska ny marina som heter Mykonos. Man tror man kommit till Grekland. Det var skönt att komma från storstad till en lugn marina och vi laddade för S:t Helena.

Vi seglade norrut och hade 1640 Nm med hav framför oss. Det började lite oroligt men efter tre dagar stabiliserade sig vädret och vi kom in i passadvinden som här är sydostlig. Sjön var lite orolig ibland men vi hade en helt fantastisk segling. Vi satte upp spirbommarna och seglade wing to wing. Efter tolv dygn kom vi fram till S:t Helena, givetvis på natten så vi fick hålla igen några timmar och gick sedan in på ankringsplatsen.

S:t Helena har ingen hamn, bara en liten bukt där man får lite lä. Sjön slår runt ön

och det är ibland en mycket orolig ankring så vi rullar ordentligt. Då vi legat till sjöss i tolv dygn besvärar vi inte så mycket och det är gott att sitta fast i botten och kunna sova på natten. Här låg tio långseglare tillsammans med lokala små fiskebåtar för ankar. Vi ropade upp S:t Helena Radio och fick besked om att customs och immigration skulle komma ut till oss och att vi inte fick gå iland innan de varit ombord. Vi behövde inte vänta länge förrän det kom två trevliga tjejer och vi kunde ta ned den gula flaggan.

Det finns ingen tilläggsplats på ön så gumibåten behövde vi inte sjösätta. Vi ropade upp Ferry Service på VHF och strax kom en liten båt och hämtade upp oss. Det finns bara en kort stump med kaj som färjan använder. Sjön rullar in så han kör bara intill med bredsida och då gäller det att hoppa snabbt. Det finns hängande rep att ta tag i. Vissa dagar är det rent livsfarligt att komma iland. Postbåten får ibland lämna

utan att ha kunnat släppa iland passage-rare. Från sjösidan ser det inte mycket ut. Hopträngt mellan höga berg finns en smal svacka där staden Jamestown ligger. Det finns egentligen bara en gata som också är huvudgatan. På höger sida ser vi en av de längsta trapporna i världen, 699 steg. Rekordet har en holländare som tog trappan på under 6 minuter.

Mest känt om S:t Helena är Napoleon, som var internerad här intill sin död. Efter katastrofen vid Waterloo den 18 juni 1815 tvingades Napoleon Bonaparte för andra gången att abdikera, 46 år gammal. Han överlämnade sig till britterna i hoppet att beviljas asyl i England.

När han anlände till Plymouth meddelades han att engelska regeringen efter samråd med sina allierade istället beslutat att internera honom på den mest isolerade och säkra ö de kunde tänka sig: S:t Helena.

Napoleon blev begravd på en vacker plats som han själv valt ut. The Tomb (graven)



står det på en enkel skylt vid vägen. Han lades i tre kistor, en av tenn, en av bly och den yttre av mahogny. Den kördes i procession längs The Devil's Punch Bowl (Djävulens punchbål) och nedför stigen till graven. Den täcks av en stenhäll utan namn, bara orden "Ci Git" (Här vilar).

Graven är omgärdad av ett gjutjärnsstaket. 1840 fördes kistan med fregatten La Belle Poule till Frankrike för att sedan hamna på Invaliddomen i Paris.

På kvällen fick vi radiokontakt med Dream Weaver och vi lotsade in honom till ankar-



platsen med hjälp av en ficklampa och ropade "drop it" där han skulle lägga ankaret. Nästa dag åkte vi tillsammans på tur på ön. Vi hade beställt en rundtur. Robert heter chauffören och han kom med en typ Pick Up, bil med flak med träbänkar. Turen var inte vidare bekväm men han stannade ofta och kom bak till oss och berättade vad vi såg och lite historia om ön. Vi fick se båda ställena där Napoleon bott och båda husen är museum. I ett av husen finns det en jättestor fågelbur inomhus. Det sades att Napoleon inte ville ha fåglar i buren för han sa att det räcker med en i bur. Napoleon fick röra sig ganska fritt på ön men när det kom eller skulle avgå ett fartyg låstes han in. Hela tiden seglade det fartyg runt ön för att han inte skulle kunna fritas eller smita.

Var fjortonde dag kommer den kungliga postbåten RMS (Royal Mail Ship) S:t Helena. Huvuduppgiften för fartyget är att betjäna S:t Helena och är en del av ön och dess enda transportmedel till och från ön. Det finns inget flygfält. Vid en tidigare omröstning om man ville ha flyg eller fartyg

valdes fartyget och golfbana. RMS trafikerar Kapstaden, S:t Helena och Ascension.

En dag kom RMS S:t Helena och ankrade upp ett par hundra meter akter om oss, hon ville väl komma in i lä bakom oss. Det dröjde inte länge förrän en febril aktivitet uppstod med motordrivna pråmar som lastades med containers och annat löst gods. Pråmarna körde in till en strandskoning och förtöjde tio meter från land, sedan lyfte en stor kran på iland containerna. Pråmarna åkte hit och dit i sjöhävningen. Containererna strippades genast på kajen och flera tullare prickade av och varor lastades på småbilar till de olika affärerna. Många privatpersoner hämtade beställda varor. De fick en varusedel och gick in i ett lagerhus och betalade tullavgiften, smidigt och enkelt.

Ett flygfält var under projektering och skall vara färdigt om fyra år. Ett par stora Volvo dumprar stod på däck som sedan lyftes på pråm och iland. Först skulle det byggas väg fram till där flygplatsen skall ligga vilket i sig är en utmaning. Flygfältet är nu färdigbyggt men det har visat sig vara ett misslyckat projekt då det är mycket svårt att landa flygplan då banan ligger mycket utsatt och ligger i fel riktning för vindarna. Man var tvungen att anlägga banan där det gick.

Karinya kom efter några dagar och tillsammans gjorde vi en tur med en fyrhjulsdriven jeep. Det var en tur Off Road och det var verkligen i naturen. Det var en skicklig ung chaufför och han tog oss till ställen som vi inte skulle fundera på att åka med bil. Han körde oss genom raviner och upp på branta sluttningar så vi trodde vi skulle rulla runt. Det var en häftig och spännande tur.

Vi stannade på S:t Helena i sju dagar och satte sedan kursen mot Ascension. Vi hade inte bestämt oss för om vi skulle stanna där men det är på vägen. Vi fick en helt fantastisk segling fortfarande i passadvind och med segelsättning wing to wing. Den sjunde april blev jag uppvaktad på min födelsedag och det blev extra förplägnad med "någonting att äta och någonting att dricka". Till frukost stekt ägg med bacon och ångbåtsbiff till middag.



Mats Wängdahl sy Hokus Pokus 2



Korta notiser

ÅRETS AVSEGLARE

- **s/y Alice, Lagoon 420**, med Monica och Per Samuelsson avseglade i april och befinner sig i Skottland i skrivande stund. Inga bestämda planer, kanske Medelhavet innan de tar språnget över till Karibien.
- **s/y MoChara**, Bavaria 40 Ocean, med Susanne Nordqvist och Joakim Lorensen, avsegling i maj mot Karibien.
- **s/y Sofia**, Bavaria 42C, med Tiina och Magnus Thölén, avsegling 1 maj mot Medelhavet.
- **s/y Too-ticki**, HR34, med Elisabeth Wahlström och Kaarina, avseglar i vår och har som mål att segla jorden runt.
- **s/y Doris**, Långedrag 40, med Kari och Sten Reckebo, avseglar 2 juni med Medelhavet som första mål.
- **s/y Xenia**, X372, med Gun Birgmark och Anders Sörensson, avseglar i juni för en ettårstur till Karibien.
- **s/y Draken af Göteborg**, HR34, med Malin och Marie Bartos samt barnen Ingrid 5 år och Arvid 2,5 år. De avseglar i juli och har en ettårsplan med övervintring på Kanarieöarna.
- **s/y Akka**, Colvic Victor 41, med Patrik Ullerud och Stig Ljungqvist, avseglar 11 augusti och har som mål att segla jorden runt.
- **s/y Lilla My**, L28, avseglar i augusti mot Karibien med Per-Erik Åkerblom.
- Annika och Thomas Svensson planerar att avsegla i september.

Hör gärna av er om någon saknas. / Birgitta, redaktör

NYTT PÅ HEMSIDAN

- Nu finns en adresslista till våra lotsar ute i världen. Den hittar du under Långsegling/Lotsar.
- Under Långsegling/Tips i vardagen ligger en mängd tips samlade av bl.a. avseglingsgruppen ”Vi som sticker eller 2-4 åringarna” som var verksam åren 2005-2009. Där ligger också 58 tips från s/y Sea Wind om förberedelser innan man ger sig av. Plus en massa andra tips!
- Artikelregister



Tisdag 21 februari 2012 Seglingen mellan St Helena och Ascension var smörsegling igen. Varmt så att smöret smälter, vinden bakifrån (30 grader från babord), solsken, nästan inga vågor. De 723 nautiska milen klarade vi på lite drygt 5 dygn. Till ankarplatsen på öns NW sida kan man komma från söder och från norr. Vi valde norr för att vi läste om en fågel-klipp-ö på den sidan som var sevärd. Anledningen är att antalet katter på ön har ”jagat” bort alla fåglarna som därmed var tvungna att flytta till den lilla klippön för sin överlevnads skull.

Efter en stor kattutrotningsinsats har en del fåglar börjat flytta tillbaka till huvudön på senare år. Medan vi styrde mot fåglarna blev vi välkomnade av en massa delfiner som eskorterade oss. Dessa var de största vi har sett hittills och var av den sorten som gör vackra simultanhopp. De var mycket uthålliga, följde med oss en längre sträcka. Vi har sett delfiner många gånger, men man blir glad varje gång och det är alltid lika

fascinerande att se hur de simmar med bara några cm vid sidan om fören för att sedan simma snabbt åt sidan och ge plats till en annan kompis.

Jag var så upptagen med att se på delfinerna att jag glömde fågelön, märkte först när hundratals stora svarta fåglar cirklade och väsnades över oss, de ville också se på oss eftersom det inte är mycket trafik häromkring. Färjan en gång varannan vecka och några enstaka segelbåtar. Fåglarna såg ut som ett stor svart moln över oss och som tur är har de inte lyckats ”pricka” oss.



Ön Ascension tillhör Storbritannien och har ingen lokalbefolkning som Santa Helena. Det bor och arbetar ca 800 personer här, varav hälften är amerikaner på en militär bas. En del engelsmän och servicepersonalen är från Santa Helena. Ön ser kal och tråkig ut med sina 44 vulkantoppar och som ett månlandskap, där enbart en liten



del mitt på ön är beväxt och lämplig för naturvandring. Det är mycket som skiljer från andra öar, var man än blickar ser man stora högteknologiska vidunder, gigantiska runda grejer eller stora fält med massor med antennledningar.

Det är amerikanerna som står för el och vattenförsörjning (avsaltning). Ön har en stor BBC station sedan 1961 samt en stor station för Ariane (Europeiska rymdbolaget) sedan 1990, samma år som NASAs station stängde. Ön hade stor militär betydelse i andra världskriget samt i Falklandskriget.

Öns enda attraktion som absolut gjorde det värt att stanna vid ön är de gröna sköldpaddorna. Från januari till maj kommer ca 4 000 sköldpaddor från Brasiliens grunda vatten. Med 3-4 års intervaller kommer honorna för att lägga ägg på Ascensions sandstränder efter en simtur på 4 000 km

tur och retur, ingen dålig navigering! De är de största i sin art och kan väga upp till 250 kg, vilket är kanske nödvändigt för att klara de kraftiga vågorna mot stränderna här. Innan de blir könsmogna vid 25 årsåldern ser hanarna och honorna likadana ut, då utvecklar hanarna en lång svans (!?) för att kunna befrukta honorna, detta sker nära stranden där honorna sedan ska lägga äggen. De kan hålla på i timmar, vilket vi har sett runt våra båtar, sköldpadds-live-show från sittbrunnen

På natten går honan upp på stranden, gräver en ca 1 meter djupt hål och lägger sina ca 100 st. vita, mjuka ägg, varefter omsorgsfullt täcker över med sand och går tillbaka i vattnet innan solen går upp. Där väntar hanarna på honorna för en ”ny omgång”, då honorna lägger ägg vid 3-4 tillfälle vid vistelsen här.



Efter 6-10 veckor kläcks äggen och de små sköldpaddorna gräver upp sig från sanden och rusar ner i vattnet och simmar ut i oceanen utan att stanna på minst 24 timmar. Efter att ha tillbringat de 25 första åren på annat håll i världen, hittar de tillbaka till exakt samma strand när det blir dags att lägga ägg. Vi har varit på stranden

vid 10-tiden på kvällen och har sett en sköldpadda som precis var färdig med ägg-läggning och började täcka dem och vi var på stranden en morgon klockan fem och såg många stora som var på väg ner mot vattnet. Det var en upplevelse vi kommer aldrig att glömma!

På ankarviken fanns det båtar från: Holland, Norge, Syd Afrika, Sverige(vi), USA,

Tyskland, England - så lite trevlig social samvaro hinner man alltid med.

Nästa stopp blir Karibien nånstans eller på Djävulsön i Franska Guyana.

*Bertil och Agnes S/Y Panacea
sypanacea.blogspot.se*

Nya Medlemmar

Vi, **Christer & Linnea Tångne**, är ett par som närmar oss pensionen. Vi har seglat i perioder sedan ungdomen och drömmer om att långsegla. Det har blivit många resor i Danska farvatten samt besök i Tyskland och i Holland.

Nu seglar vi **Disa**, en HR 36:a som vi har på östkusten. Det blir ytterligare 3 säsonger där innan vi är färdiga med våra grannar i öst.

Därefter vänder vi hemåt (Lanesund i Uddevalla) för resor i västerled.

Vi tänker oss då till Skottland, Shetland och Island, för att sedan sätta kurs mot Medelhavet.

Om vi gör varvet får tiden utvisa. Vi tar en bit i taget.

Med ett medlemskap i JRSK hoppas vi på trevligt umgänge med likasinnade på hav och land.





Det är lugnt, här är djupt

Pantaenius nya
Allriskvillkor

Allt kan hända på sjön! Med Pantaenius som partner har du marknadens bästa försäkringsskydd för dig och din båt. Du har alltid fast försäkringsvärde och aldrig åldersavskrivningar. För många skador har du inte ens en självrisk. Med våra nya Allriskvillkor har vi dessutom höjt beloppet för assistans till 100 000,- och för ansvarsskador till 100 000 000,-.



PANTAENIUS
Specialist på båtförsäkringar

Marstrand • Tel. 0303 44 50 00 • pantaenius.se

Kap Verde - Sal



Kap Verde består av tio öar. De var tidigare en portugisisk koloni och centrum för slavhandeln till Amerika. Det var också en viktig bunkerstation för fartygen på väg runt Afrika. År 1975 blev de tio öarna självständiga och bildade republiken Kap Verde. Idag lever c:a 500.000 invånare mest på bidrag från EU och på pengar som de många utvandrarna skickar hem.

Efter 6 dygns segling från La Gomera på Kanarieöarna angör vi den lilla staden Palmeira på den nordostligaste ön, Sal. Vi ankrar i lä innanför vågbrytaren bland ett tjugotal långseglare. Tar jollen in till stranden, betalar en boatboy en slant för att vakta jollen och insuper atmosfären.

Här får man en känsla av att vara i Afrika. De flesta invånarna är ättlingar till slavar eller har invandrat från Västafrika. Enkla färgglada hus kantar gatorna i det lilla samhället. Här är lugnt och stilla. Männen

sitter i grupper under trädens skugga och spelar tärning. Arbetslösheten är mycket hög. Barnen går till skolan klädda i ljusblå skjortor. Människorna är öppna och glada. De är mycket nyfikna och tillmötesgående mot oss seglare och vi får många trevliga och roliga möten med flera av invånarna.

Mataffäerna består av små, enkla lokaler med torrvaror och konserver på hyllorna. Frukt och grönsaker lyser med sin frånvaro. Sal är en torr, ökenliknande ö och allt



måste importeras. Det enda som produceras här är salt i stora salinas, därav namnet Sal. De västligare öarna är grönnare och där drivs en del jordbruk.

Dagens stora begivenhet är när de små fiskerbåtarna kommer in med sin fångst. Folk samlas på den lilla kajen under högljutt köpslående och färggranna fiskar byter ägare.



Aluguera, minibusstaxi, tar oss till Espargos, öns huvudort. Omtumlade och halvdöva stiger vi ur minibussen efter en halvtimmes färd med högtalarna på högsta volym. Här blir det penninguttag i öns enda

bankomat. På torget finns t.o.m. trådlöst internet! Här hittar vi färska grönsaker och frukt, men tyvärr ingen färskmat.

Fortsätter med Aluguera till Santa Maria på öns sydudde. Det är en turistort med hotell, bungalows, restauranger och barer. Lyckligtvis bara lågbebyggelse, så det stör inte så mycket. Går ner till den härliga sandstranden med gul finkornig sand. Medan turisterna solar, badar och kitesurfar, landar fiskarna tonfisk, som rensas och styckas på kajen och säljs på plats. Vi föredrar det enkla och genuina Palmeira i öns andra ände dit alugueran tar oss tillbaka.

Birgitta Prison s/y Xavita



FLASKPOST Från S/Y Alila på Balearerna

Vi har just plockat upp en boj i naturreservatet Islas Cabrera, söder om Mallorca. Ovanför oss tronar en liten borg och in vid stranden ligger en enkel bar, i övrigt finns det bara några få hus som bebos av parkvakter. Enstaka turistbåtar från Mallorca lägger till då och då, men här är likväl rofyllt. Vattnet skall vara det klaraste i Balearerna och det kan mycket väl stämma. Det är tyvärr bara 18-19 grader varmt, men i solen är det väl över 25. För att skydda den känsliga botten i viken får man inte ankra utan måste boka en boj i förväg. Det är inte dyrt och fungerar väldigt enkelt och bra.

Hälsningar Kalle, Johanna och David

Flores, Azorerna



Det tog Bengt, vår Bruce-Roberts 44 offshore, 22 dygn att segla från det varma Antigua till den mest västliga ön, av nio, i Azorerna, Flores. Den sista dagen, 29 maj 2017, på överfarten passerade en varmfront med mycket kall (?) och fuktig luft oss. Flores kom inte i sikte förrän vi närmade oss den stora hamnpiren som skyddar den lilla hamnen, Lajes, från Atlanten. Efter flera månader i Västindien tog det ett par dagar att vänja sig vid 'kylan'.

Det regnade och blåste de första dagarna och vi hade elementen på för att torka ut Bengt. Senare lärde vi oss att vädret på Azorerna är oerhört växlande och att man ofta kan uppleva alla årstider på en dag, ibland inom tio minuter. Men ... när högtrycket tar plats blir det varmt och torrt med ljusa ljumma kvällar. Vinden däremot är frånvarande och mellan öarna blir det mest motorgång på sommaren.

Lajes är en mycket liten hamn och det finns inte plats till så många båtar, framförallt inte till stora. Därför ligger en del på svaj, utanför i viken, men ankarplatsen är öppen mot nordost och när den vinden blåser blir den mycket orolig. I hamnen ligger man bra men dyningen är konstant märkbar och det är trångt. Det gäller att ha många fendrar. På vintern är hamnen ofta stängd på grund av vädret och alla pontoner och fiskebåtar tas upp.

Hamnkapten i Lajes, Antonio Chaves, är också ansvarig för småbåtshamnen och sitter i ett litet kontor vid färjehamnen. Han är en mycket upptagen ung man och folk kommer och går hela tiden. Stora högar med papper ligger på skrivbordet och telefonen ringer konstant. Semester har han inte haft på länge men han tar sig tid ändå. Han klarerar in oss samtidigt som han sitter i telefon och berättar i minst en timme om

Azorerna och om sin ö. En karta får vi också och han markerar 'must see' punkterna på den. 'You know, people go crazy here in vinter' svarar han när vi frågar om hur det är att bo här. Han är typisk för de allra flesta människorna man möter på Azorerna. De är vänliga, hjälpsamma och ingen stres-



sar, dessutom talar många lite engelska så kontaktproblem har man inte.

Det finns ingen dieselpump vid hamnen så man måste gå upp för backen till byn och köpa diesel vid bensinstationen där. Eftersom vi behövde diesel tog vi våra fyra tjugolitersdunkar och gick uppför den långa branta branta backen. Tyvärr hade vi glömt att Annandag Pingst är en helgdag här och macken var tyvärr stängd. Kortautomaten tar bara lokala kort men Elisabeth gick till affären bredvid, som inte var stängd än, och bad om hjälp. Ägaren till affären äger också bensinstationen så han kom och hjälpte oss med tankningen och betalade med sitt eget kort. Vi gav honom summan i kontanter och sedan körde han oss och dunkarna ner till hamnen. En väldig trevlig kille som gillar att åka snowboard i Alperna.

Mat och andra förnödenheter kommer med färjan. Den kommer torsdagar varannan vecka och då finns det gott om färskvaror

i butikerna (uppför backen, 10 minuters promenad från hamnen). Kommer man, som vi, i slutet på de två veckorna finns inte mycket färskvaror kvar på hyllorna. Bröd bakas på ön och är bland det godaste vi har ätit.

I hamnen finns kallvattendusch, toalett, Wi-fi, vatten och el. Ganska enkel standard men mysig. Alldeles intill hamnen finns en fin grillplats, en segelklubb, ett kafé och ett litet valmuseum. Det var länge sedan vi hade el och vatten så vi tvättade kläder och städade ut hela båten. Vår granne, Tom från England, hade haft en besvärlig översegling från Bermuda och på grund av kylan och fukten lånade vi honom vår värmefläkt så han kunde torka ut båt och kläder. Senare blev vi goda vänner med honom och vi gjorde en del utflykter tillsammans på de andra öarna.

Efter att högtrycket kom på plats började vi utforska ön. Det bästa sättet att se Flores är att vandra. Det finns många fina vandringsleder och de är väldigt bra markerade. Efter



det lata livet i Västindien fick våra kroppar vänja sig vid branta stigningar och höga höjder men ön är oerhört vacker och det är väl värt alla svettdropar. Blommor finns överallt och i början av juni har de flesta

slagit ut, framförallt de tusentals blommande Hortensior och Azaleor imponerade på oss. Öborna verka gilla trädgårdar och parker så det finns väldigt mycket att titta på och allting är välskött. Det sägs att trädgårdsintresset kommer från engelsmännen som har besökt ön av och till, framförallt



under kriget med Spanien och Frankrike. Utsiktspunkter (miradouro) och rastplatser med grill, rena toaletter, ibland med dusch, finns överallt på ön.

En dag hyrde vi bil tillsammans med Mats och Eva från 'Angelina' och vi körde runt hela, den inte så stora, ön. Det bor bara 4000 människor på Flores så det är lugnt på vägarna. Flores finns med på UNESCOs världsarvslista på grund av den unika naturen.



Man undkommer inte att bli imponerad av det dramatiska landskapet med branta stup, höga toppar och vattenfall. Som alla öar i Azorerna är Flores av vulkanisk ursprung och den är Europas mest västliga punkt. Det finns flera döda vulkaner, bland annat Caldeira Funda das Lajes. I kratrarna har det samlats vatten och bildats sjöar. Caldera Lagoa Funda är bland de mest imponerande vi har sett. Mitt på ön finns tvillingsjöarna Lagoa Negra och Lagoa Comprida. Lagoa Comprida är 'grön' på grund av att vattnet är surt och mättat med vulkaniska gaser och Lagoa Negra, som är 100 meter djup är 'svart'.

Mycket imponerande är också Ribeira Grande med minst 20 vattenfall som faller 300 meter. Flores är 915 meter hög och utsikten från toppen är underbar men det gäller att välja en solig dag utan moln annars ser man inte ens vägen framför sig. Om man inte vill hyra bil finns bussar men tidtabellen är gles fast det funkar om man inte har bråttom.

Efter dryga två veckor lämnade vi hamnen i Lajes för att segla till de andra öarna i ögruppen

Wim och Elisabeth van Blaricum
JRSK 276





Välkommen till landets äldsta familjeföretag i båtbranschen!

I över 100 år har Wahlborgs förknippats med båtar och livet till sjöss. Kunskap och traditioner har gått i arv under fyra generationer. Vi säljer produkter och tjänster som uppfyller våra - och dina- höga krav.

Vid vår marina finner du vår stora tillbehörsbutik med båttillbehör från ledande tillverkare, bunkerstation, båtar från Terhi, gummibåtar och aluminiumribbar från Highfield, Volvo Penta och Lombardini motorer, tillbehör och reservdelar, Tohatsu utombordare, tillbehör och reservdelar.

Varmt välkommen önskar besättningen på Wahlborgs!

Vi hjälper dig med bl.a.

- Reparationer av plastbåtar
- Reparationer och service av utombordare
- Reparationer och service av inombordare och drev
- Installationer av motorer
- Installationer av båtutrustning
- Vinteruppläggning utom- och inomhus med fullservice
- Bärgningar, assistans, haveri- och skadeservice
- På- och avmastningar med specialbyggd mastkran
- Båtlift med truck upp till 16ton



Hinsholmskilens Bryggväg 50, V. Frölunda
N.57°39'5" E.11°51'2"

Tel: 031-69 71 50 Fax: 031-69 71 69

www.wahlborgsmarina.se info@wahlborgsmarina.se

Cykeltur till Westray



Vilka öar kan tänkas tillhöra Atlanten? Är det öar som helt omslutes av Atlanten? Kan det också vara öar som "gränsar" till Atlanten? Ofta betraktar vi öar som tillhör ett visst hav, några som ligger ensamma långt ut. I Atlanten ligger exempelvis Kanarieöarna, Kap Verde, Madeira, St Helena, Tristan da Cunha osv. Öar som tillhör en viss ögrupp och har en del av sin kust ut mot Atlanten, kan denna ö ha tillhörighet till detta hav? I så fall tycker jag att vi bestämmer dessa öar till "kanten av den blå Atlanten" och inkluderar dessa till vårt tema "Öar i Atlanten".

Långt norrut på Orkneyöarna och med västsidan mot Atlanten ligger ön Westray. Vår första Prima Donna seglade till Orkneyöarna under försommaren 2005. Vi hade kommit från Shetland efter en natts segling. Kirkwalls marina, på Mainland, blev vår fasta punkt under en vecka. Häriifrån hyrde vi bil och reste runt. Orkney har mycket att bjuda på för turister. Våra cyklar var också framme för att ta oss runt i

närområdet. I Kirkwall finns bl.a. Highland Park, det berömda destilleriet, på bekvämt cykelavstånd.

Vi satt en kväll och tittade i vår guidebok för att hitta något spännande utflyktsmål som kunde genomföras per cykel. Vårt intresse för fyrar ledde oss fram till fyren Noup Head, längst ut på ön Westray. Vi kunde ta oss upp till Westray med färja. Den gick dagligen och kunde kanske ge oss tillräckligt med tid för att ta oss ut till fyren och tillbaka. Nu låg färjeläget, på Westray, på den södra sidan av ön. Avståndet upp till fyren var ca 16 km. Skulle vi hinna göra detta på en dag utan övernattnings? Vi letade vidare efter information och hittade en busslinje på Westray. Den gick från färjeläget till Pierowall längst norrut.

Tidig morgon rullade vi ombord våra cyklar på färjan och var framme på Westray efter några timmar. Bussen stod och väntade på oss. Våra hopfällbara cyklar fick plats i bagageutrymmet. Efter en dryg mil stan-

nade bussen och släppte av oss i Pierowall. Vädret var hyfsat med molnbetäckt himmel och inget regn. Idealiskt för cykelfärd.

Vägen upp mot Noup Head var väldigt omväxlande med asfalt och grusväg. Vi passerade sparsamt med bebyggelse och en och annan kohage. Efter ca 5 km kunde vi se fyren sticka upp över landskapet. Det var skönt att vara framme. Bakdelen av oss var inte van vid så långa turer med cyklarna. Våra små hjul hade det lite besvärligt i gruset.

Det var få besökare runt fyren. Desto mer fåglar i de höga bergssidorna ut mot havet. Ljudvolymen steg när vi närmade oss kanten på bergen. Kaffe och macka smakade gott i gräset utanför fyren. Noup Head verkade vara obemannad och förmodligen



automatiserad. Fyrhuset var vackert att skåda i eftermiddagsljuset. Det är alltid spännande att komma till avlägsna platser där fyrar ofta ligger. Efter några timmar var vi tvungna att lämna fyrplatsen för att ta oss tillbaka ner mot Pierowall. Vi gjorde en liten avstickare ut mot den norra kusten av Westray. Det blev inte lätt att cykla sista biten till bussen.

Vägen övergick i en sandstrand som gjorde att vi fick leda cyklarna en bra bit. Vi hade lite tid över så vi cyklade upp till hamnen i Pierowall. Den ligger väl skyddad bakom höga pirar för västvinden. En ganska lång



pontonbrygga underlättar vid tilläggning med tidvatten. I Pierowall fanns det affärer och något hotell.

Vi hann fram till bussen i tid. Det var skönt att slippa cykla sista biten till färjeläget. Snart satt vi på färjan tillbaka till Kirkwall. Vår sista dag på Orkney gick mot sitt slut. Nu väntade ett par dygn över Nordsjön tills vi kom till Mandal i Norge, i lagom tid för att fira midsommar.

Prima Donna / Lisbeth o Hans Fridén



Färöarna



Nordatlanten kan vara stor oh vresig. Vi fick erfara motsatsen när vi seglade mellan Island och Färöarna. Vi lämnade Vestmaneyar söder om Island i dimma och bleke, och det blev en fridfull färd söderut. Vi gick för motor i tre dygn. Det var totalt stiltje, platt vatten och ingen vind på Atlanten dessa dagar. Till slut började vi bli oroliga att dieseln skulle ta slut. Vi närmade oss Sudurey, den sydligaste av de bebodda öarna på Färöarna. Vi gick i land i Sandvik, en lite hussamling på norra sidan av ön, här fick vi hjälp att åka till en tapp och fylla på dieselreserverna. Kvinnan som mötte och hjälpte oss var skön, och hon var stolt över sin hembygd. Vi minns hennes ord med glädje – ”det ska ni veta, här är paradiset på jorden!” Så vi har varit i paradiset- ett av många fina platser i världen.

Öarna ligger utsatt för alla lågtryck som ska över Atlanten. Det är mycket begränsade möjligheter för odling, så de har traditionellt fiskat och jagat val. Grindvalarna simmar i flockar och passerar Färöarna under juli och augusti på väg mot fiskevatten vid Svalbard. En djup vik som Sandvik är ett bra ställe för valfångsten- grindadråp. Fångstmännen omringar grindvalarna med en stor halvcirkel av båtar och driver därefter de skrämda valarna in i viken. När de kommer nära land och strandar, blir valarna dödade med ett knivförsett spjut.

Även om flertalet valar slaktas på land, färgas vattnet rött. Fångsten delas lika mellan alla invånarna. I vår tid lever traditionen kvar, men den har blivit ett hot i stället för en tillgång. Valarna innehåller så mycket giftiga föroreningar t ex PCB och kvicksilver, så att den som i huvudsak

lever på valkött riskerar att själv råka ut för miljöförgiftning.

Fårskötsel är viktig, det finns nästan dubbelt så många får som invånare på öarna. Fåren kan gå ute året om, och gräset är nog det grönaste vi har sett. Men när vi skulle köpa fårkött i butiken så fanns det bara fryst fårkött från New Zealand för oss utbölingar. De berättade att fåren oftast hamnar i privata frysboxar, ungefär som älgköttet hos oss. Vi lät oss väl smaka med köttet från kiwiland och tittade i stället på flockarna som inte visste att deras dagar skulle sluta i någons frys.

Vi såg också väldigt många gäss och ankor. Landet tillhör Danmark, och är präglat av moderlandet. Det ska vara stekt fågel på julafton, med rödkål och god sås. Så i stället för grisar har många av invånarna ankor eller gäss gående på tomten. Ute på vägarna gick fåglarna omkring utan att bry



sig om bilarna- vi fick vara försiktiga. De var nyfikna och de kunde nypas.

Den näst största staden på Färöarna är Klaksvik. När vi var där 2004 höll de på att bygga en undersjöisk tunnel som skulle förbinda öarna och göra det möjligt att köra bil till Torshavn. Nordöytunneln blev klar 2005, den är 6300 m lång och går ner



till 150 m under havsytan. Danmark lägger mycket stora pengar på att utveckla kommunikationen på öarna.

En man vi mötte sa att all vägutbyggnad på öarna hade fått en oväntad effekt, nu blev det lättare att flytta från alla småställen och vägarna hade snarast ökat på avfolkningen.

Det var inte bara tunnelprojekt som lockade oss till Klaksvik. Vi hade sett Lasse Holmkvists program med Aina Cederblom, Här har du ditt liv. Hon körde i en liten båt med aktersnurra från Stockholm via Donau till Svarta havet och sen till Istanbul. Sen tog hon vägen hem via Europas kanaler. Båten hette Rospiggen I, och hennes bok om resan "På snurrefärd genom Europa".

Hennes nästa äventyr var att försöka nå Amerika via Shetland, Färöarna och Grönland. Hon fick ge upp utanför Grönland, motorn gick sönder vid en krock med drivis. Hon bodde i Klaksvik och kom tillbaka dit året efter Atlantturen för att starta en vävskola. Vi letade reda på vävstugan som fortfarande användes, och vi hittade hennes båt Rospiggen II som då var omdöpt och omgjord till fiskebåt. En märkvärdig kvinna!

S/Y Juliette Inger o Bengt Ludvig

BÅTKÖKET - En ny kokbok för båtfolk

I ett och ett halvt år har jag jobbat och pysslat med mitt lilla projekt och nu är det så att kokboken faktiskt till slut kommer att tryckas. All matlagning ombord och matprat med andra långseglare har lett till att det som började som ett eget litet hobbyprojekt växte sakta men säkert när fler ”cruisers” ville vara med och dela med sig av sina erfarenheter.

Allt detta har lett till en 100-sidors bok i A5-format som heter Båtköket, 13 långseglares recept och tips. Som titeln säger är det jag och tolv andra långseglare som delar med oss av våra erfarenheter och favoritrecept från just våra båtkök och långseglingar, eller längeseglingar som jag brukar kalla det. I boken resonerar vi kring allt från bunkring och småkrypshantering till enkla tips för konservering och tryckkokarens många olika användningsområden. Boken innehåller recept och bilder på både snabblagade grytor och lite mer avancerad mat. Vi pratar såklart om matlagning i dåligt väder och vilka varor som egentligen

behöver förvaras i kylskåpet. Många av recepten är influerade av de länders kök som långseglarna och vi besökt men samtidigt är de anpassade för att även fungera med svenska råvaror. Boken är något för alla som gillar att tillbringa tid i sin båt.

Båtköket är tänkt som en inspiration och idéskapare. Det är inte svårt att laga god mat ombord. Det är bara roligt!



Boken kan förbeställas till rabatterat pris (150 kr) för leverans den första klubbkvällen i höst. Du gör det till batkoket@gmail.com

Liv Bryngelsson S/Y Nanny



www.kapellhono.se

Kapell och Industrisöm på Hönö finns om du behöver

- Nytt kapell eller reparera det gamla
- Vindskydd, solskydd, byte av markisdukar mm
- Tvätt och impregnering
- Tillbehör



Hanse



Najad Formsydd vintertäckning



Röd Sparyhood



Viknes 880

Från bildarkivet



Eskadern återvänder hem



Den blomster tid nu kommer

Nya Medlemmar

Vi heter **Annika o Thomas Svensson** och är nya medlemmar sen ett litet tag. Har idag en X-yachts 382, **Wips X**, som vi älskar men på väg att sälja för att ge oss ut på ett längre äventyr till havs.

Är just nu i båt letar fasan, seglingsegenskaperna byts mot mer komfort och utrymme.

Till hösten tänkte vi lämna vardagen och segla omkring i Medelhavet där vi kommer befinna oss ett bra tag för att lätt kunna flyga hem och avsluta vissa praktiska saker. Kanske blir vi kvar i Medelhavet eller så seglar vi över. Har idag ingen plan utan kommer göra det som känns bra.

JRSK känns jättekul då det är likasinnade och man kan få massa input och dela upplevelser. Slipper uppfinna hjulet själv varje gång.



FLASKPOST Från S/Y Rubicon i Stilla Havet

Nu är vi på Marquesasöarna. Helt fantastiskt. Vi hade en kanonsegling från Galapagos och hit. Exakt 3000 nm som gick på 20 dygn. Även Galapagos var otroligt. Många seglar förbi numera pga strul med administration och höga kostnader. Gör inte det! Det är verkligen värt det. Annars är allt bra på Rubicon. Nu blir det 3 månader i Fransla Polynesien.

Hälsningar Johan & Lisa Persson

Rapport från Barbuda

Hej, Nu har vi varit längre norrut och här kommer lite mer färsk rapport.

Guadeloupe: Vi såg inga skador och jag tror inte de är drabbade.

Antigua English Harbour/Falmouth Harbor, St John och Jolly Harbour:

Inga skador vi har sett.

Barbuda: Vi har precis varit några dagar på Barbuda (lämnade 7:e mars). Vi har inte varit där förut så vi kan inte jämföra med tidigare bara ge våra intryck. Först av allt – Om man vill uppleva drömmen om Karibien med milslånga sandstränder helt utan folk och fritt från turister är Barbuda ön att segla till! Vi ankrade vid Coco Pt. Lodge Harbour och tog en lång cykeltur till Codrington.

- Området runt Cocoa Point Lodge: Ingenting är gjort sedan orkanen. Palmer ligger kvar tvärs över vägarna och inget återuppbyggnadsarbete pågår. Det är givetvis mycket tråkigt men innebär att där är inga människor, de fantastiska sandstränderna är tomma och man kan ankra var man vill. Området är fantastiskt, mycket få båtar, turkost vatten, skyddande rev, fisk finns på reven men vi kan inte avgöra om det är mindre än tidigare.
- Mobilsignalerna på södra ön är väldigt svaga och vi kunde inte få någon 3G kontakt.
- Vägen från kajen för båten till Antigua till Codrington är i uppröjd och i perfekt skick med betong eller asfaltbeläggning.
- I Codrington finns hus i alla stadier från raserade till återställda.
- Man ser att ett antal hjälporganisationer på plats och många tält står kvar som kommit med Rotary Shelterbox.
- Tull och Immigration är ännu inte tillbaka vilket innebär att man måste klarera in och ut på Antigua. Utklaring kan nog göras i förväg på Antigua om man vet avseglingsdatum.
- I Codrington: 3G fungerar utmärkt, banken är stängd men det finns ATM som fungerar, det finns mataffär och en mycket liten och enkel restaurang.
- De vilda hästarna och åsnorna finns överallt.
- Båten till Antigua (Barbuda Express) är i trafik.
- Det finns folk och bilar på ön men befolkningen måste vara mycket mindre än före Irma om man ser till hur många hus som är obeboeliga.
- Vi såg några polisbilar och området kändes vänligt, lugnt och säkert.
- Vi upplevde inga större fel på våra nyligen uppdaterade Navionics sjökort. Man kan gissa att reven och koralltopparna inte flyttar sig så lätt.

Hälsningar Björn på Think Twice



KAPELL & SITTBRUNNSKAPELL SPRAYHOOD • MARINSÖMNAD MATTLANGETTERING



Redegatan 9 • Långedrag • 0705-92 31 96 • www.kapellteknik.se

I fotspåren av en orkan



Vi ankom viken strax söder om Roseau på Dominica på eftermiddagen den 15 januari. Vi möttes av den vänliga mannen som kallade sig Mr Bean som anvisade oss en boj i viken. Mr Bean berättade för oss om allt möjligt vi behövde veta om ön och om katastrofen "Maria" som ödelade Dominica den 18 september 2017. Det glada leendet ändrades snabbt till ett sorgset uttryck i takt med berättelsen. Han berättade om hur människor hade skadats och mist sina liv i den orkan som var den värsta i mannaminne.

Från vår ankarplats i viken slogs vi av den förödelsen som orkanen Maria hade orsakat fem månader tidigare. Många hustak var bortslitna och alla bryggor och pirar var sönderslagna. Stränderna var fulla av bråte och alla hotell på ön var stängda. Mr Bean och hans vänner var noga med att välkomna oss till ön. Seglarna är de enda turister som kan komma till ön eftersom det inte finns några alternativa boenden, och turisternas pengar är viktiga för öns ekonomi. Tyvärr är det många seglare som undviker öarna just nu eftersom de tror att

det inte finns någon infrastruktur avseende affärer, vägar, el, vatten osv, och dessutom en ökad kriminalitet. För Dominicas befolkning är det viktigt att de får tillbaka turismen så snart som möjligt och därför gör de allt de kan för att välkomna de få båtar som kommer. Bland annat har restauranger återuppbyggts snabbt, och bojplatser och pirar har renoverats. För att båt-turisterna skall känna sig trygga har de även frivilliga vakter som patrullerar vikarna om nätterna. Vi har nog inte känt oss mer välkomna eller tryggare på någon annan ö i Karibien.



Under vår vistelse på Dominica åkte vi runt på ön med en taxichaufför/guide som visade oss runt och berättade om öns historia. "Seacat" som mannen kallade sig, berättade om förödelsen på ön medan han körde oss. Runt om oss låg avblåsta tak och välta träd. Vi såg också många som arbetade med att reparera hus och vägar. Dominicas invånare verkar vara arbetsamma och har kommit långt på kort tid utan större hjälp från omvärlden. Enligt guidens utsago erbjöd Frankrike bistånd till Dominica, men Dominica tackade nej till hjälp då de menar att de kan lösa sina problem själva. Hur det är med den saken vet vi inte, men vi fick förståelsen att öns innevånare arbetar hårt med återuppbyggnaden.

Under vår färd besökte vi flera vackra vattenfall, sjöar, berg och byar. Spåren av Marias framfart är tydlig, men ändå är Dominicas natur fantastiskt vacker. Vid våra stopp var vi nästan alltid ensamma turister och vi var överraskade av allt vackert som Dominica hade att erbjuda trots naturkatastrofen. Bland annat besökte vi flera vattenfall och badade i varma källor utan ett spår av andra turister. Varje gång vi nämnde för vår guide att vi tyckte platsen vi var på var vacker, svarade han alltid, "ja, men det är inte vad det har varit". Ur vårt perspektiv var det såklart väldigt fint, men vi förstår såklart vår guides perspektiv också.

Efter två dagar i Roseau lämnade vi viken och seglade upp till norra delen av ön, till byn Portsmouth. I viken fick vi en trygg ank-

ring för natten trots att vinden var stark. Vi tog oss in till byn för att handla. Flera affärer var öppna trots att utbudet var tämligen begränsat. Vid fiskepiren fanns flera grönsaksförsäljare och vi handlade det vi behövde och mer där till. Vi upplevde en stor desperation bland försäljarna. Turisterna var få och behovet av inkomst var stor för de många försäljarna.



Även i Portsmouth gick renoveringsarbetet framåt, om än i långsammare takt. Många hus var förstörda även här, men färre renoveringsprojekt pågick. En anledning till det kan vara att många av Dominicas medborgare lämnade/flydde från ön strax efter orkanen för att finna sitt levebröd på någon av Karibiens andra öar. Uppemot 10 000 människor lämnade ön veckorna efter orkanen sägs det. Den siffran kan säkert variera med vem som berättar den, men att många har lämnat ön märks tydligt.



Vi stannade bara en dag i byn innan vi lättade ankar för att ta oss upp till ögruppen Iles des Saintes som tillhör Guadeloupe. Vi ankrade i den lilla men blå-

siga viken Petite Anse, som ligger på andra sidan berget av byn Terre de Haut. På stranden i viken fanns bebyggelse som var skadad av orkanen Maria, men i betydligt bättre skick än många hus på Dominica. I den andra viken låg en öde turistanläggning, men som på håll såg väldigt ny och fin ut. Det visade sig att anläggningen förvisso hade skadats i orkanen, men var redan nästan helt återställd. Det samma gällde de flesta andra byggnader i den lilla ögruppen. Husen var betydligt bättre byggda och hade därför klarat sig ganska bra trots allt. Många av de byggnader som hade skadats mer allvarligt hade redan hunnit återställas.

Turisterna vandrade runt i byn som om inget hade hänt och kommersen i alla de små butikerna var redan i full gång. Avståndet är mindre än 20 sjömil mellan Iles des Saintes och Dominica, men skillnaderna är stora. Guadeloupe tillhör Frankrike och har därför bättre ekonomiska förutsättningar för återställande. Vidare kan man reflektera över vilken roll den europeiska kulturen har i sammanhanget med anledning av god infrastruktur och ordningsskapande.



Kommande dagar spenderades på olika platser och vikar i Guadeloupe. Överallt kan man se skeppsbrutna båtar liggandes på stränder och rev. Flera av dem kan såklart ha blivit skeppsbrutna innan orkanen Maria, men många av dem ser ut att



hamnat där mer nyligen och är nog ett verk av den senaste orkansäsongen. Även långt in på land syns spåren tydligt med sönderblåsta skogar och en del bråte här och var.

Vår uppfattning är att Dominica har drabbats allra hårdast av orkanerna under 2017. Dessutom har öns befolkning kanske de sämsta ekonomiska förutsättningarna för återuppbyggnad. De gör dock så gott de kan och arbetar hårt för att återbygga sitt

samhälle. Det viktiga är att vi "turister" inte ger upp och seglar förbi den ö i Karibien där de kanske behöver våra pengar som bäst. Guadeloupe och andra öar norrut har bättre förutsättningar för återuppbyggnad och har hittills lyckats bättre i sitt arbete. Dessutom är det möjligt att öar som Guadeloupe blev mer förskonat i jämförelse med Dominica.

I skrivande stund befinner vi oss ankrade vid Marie Galante,

Guadeloupe. Det är en vacker ö som förtjänar ett besök trots att det kan bli en del kryssande att ta sig hit i en alltför ofta hård östlig vind. Vädret är gott och fridfullheten är slående.

Oskar och Lisa på s/y Hilma



FLASKPOST Från S/Y Balance i USA

I slutet april tog vi s/y Balance på land hos Green Cove Springs Marina i norra Florida. Där förvaras hon under orkansäsongen. Vi återvänder hit i slutet oktober. Under tiden ska vi njuta av en härlig svensk sommar på Bohus-Malmön.

Hälsningar Kerstin & Staffan Agnetun

Dominica efter orkanen Maria



Natten mellan 18 och 19 september 2017 drog orkanen Maria in över den lilla önationen Dominica mitt i de Små Antillerna, Karibien, med fullständigt förödande kraft. När den träffade Dominica var den klassad som kategori 5, vilket innebar vindstyrkor på 260 km/h (över 70 m/s). Landet är ett av de fattigaste i Karibien och hade just återhämtat sig från orkanen Erica tre år tidigare. Maria blev ett dräpshot mot den redan hårt prövade befolkningen.

Vi besökte Dominica i februari 2017 för första gången och blev helt betagna i dess skönhet och otroligt rika natur. Ön är bara 48 km lång och 22 km bred men hela dess inre består av höga berg genomkorsade av djupa dalar och raviner. Flera av de högsta topparna är på nästan 1500 meter och ön har nio aktiva vulkaner vilket gör den till det vulkantätaste området på jorden. Här finns otaliga floder med många vackra vattenfall och en av jordens två kokande sjöar. Vi ville väldigt gärna återvända

denna säsong för att återuppleva den sagolika naturen. Naturligtvis ville vi också komma för att stödja den lilla nationens turistindustri som kämpar hårt för att ta sig tillbaka efter orkanen. Det var med en viss bävan över vad som väntade när det gällde förstörelse som vi seglade in i viken vid huvudstaden Roseau. Vattnet är mycket djupt nästan ända in till strandlinjen så det är svårt att ankra men det finns ett antal bojar som man kan förtöja båten i. Liksom förra året välkomnades vi av flera killar i båt som hjälpte oss att förtöja.

Strandlinjen vid ankarplatsen var helt förändrad. Husen och växtligheten nära strandlinjen drabbades svårt av de enorma brottsjöar som sköljde upp på land, även på västsidan av ön som i vanliga fall är en lä-kust. Dessutom sattes större delen av Roseau under vatten av floden som rinner genom staden. De ofantliga regnmängderna som kom uppe i bergen mångdubbade omfånget på alla floder och kraften i

vattenmassorna spolade bort allt i sin väg. Broar, bilar, hus, jordmassor, ja allt följde med och lämnade staden i ett lerigt kaos.

De flesta bryggorna hade försvunnit helt eller raserats så svårt att de var obrukbara men en av dem var restaurerad av en vänlig besökande seglare som skänkt både virket och själv gjort jobbet. Långseglarna var de



första turisterna att återvända och många har bidragit till återuppbyggnaden, både handgripligt samt genom att skänka material och pengar. Fortfarande tar man tack-samt emot saker som spik, skruv, verktyg, solcellslampor och liknande. Vi hade själva handlat en hel del saker på Martinique som vi överlämnade till några av killarna vi mötte.

Vi förtöjde vår jolle i den nyrenoverade bryggan och gav oss iväg på promenad i Roseau. Staden är mycket charmig med många vackra trähus i glada färger. Även om vi nu stötte på ett flertal byggnader som saknade tak så såg vi också många där man redan lagat taken och arbete pågick på många ställen. Gatorna var städade från bråte och lera och vi kunde bara föreställa oss vilket enormt arbete som öborna lagt ner på uppröjning. Det största hotellet i Roseau, Hotel Fort Young, hade skadats svårt eftersom det ligger alldeles vid vattnet men

hade åter öppnat redan i december. Vi åt lunch där på den trevliga restaurangen och pratade en hel del med personalen. Delar av hotellet var fortfarande under renovering men de var glada att driften var igång igen även om det inte var med full kapacitet.

Vi tittade in i en större livsmedelsbutik som också den var under renovering. Man hade installerat nya, moderna kassar och höll på att sätta in nya frysar och kyldiskar. Det mesta fanns att köpa utom kött och fisk, varken färsk eller fryst. Men alla typer av konserver, hygienartiklar, ris, pasta, mjöl, bönor och likande fanns i god tillgång. Vi handlade gott bröd och fina grönsaker varje dag vi var på ön.

Det återstår mycket att göra för att få vägar, elnät och hotellbyggnader i ordning. Förra säsongen hade man besök av många kryssningsfartyg varje vecka, vilket gav inflöde av pengar. Efter Maria kommer hittills en-



dast ett rederi som besöker ön en gång per vecka. Detta är ett enormt avbräck för alla som jobbar med att ta ut kryssningspassagerare på turer, guider, taxi- och busschaufförer, försäljare, restaurangägare med flera. Dominica saknar en internationell storflygplats så därför är kryssningsturister extra betydelsefulla.

Vi ville även se hur det var längre in på ön och anlätade Octavious Luray, eller Sea Cat som han också kallas, som guide för en heldag. Octavious är en stor personlighet som vi gjort turer med tidigare och han älskar sin ö och dess natur. Han kan allt om regnskogen, växter och fåglar och bjuder dess utom på sig själv i varje läge. Denna gång började vi med en biltur tvärs över ön upp till det nordöstra hörnet. Vägen dit gick genom de höga bergen mitt på ön och



den var reparerad på många ställen där vatten hade slitit bort delar av den. Alla stolpar för elektricitet var förstörda också omkullblåsta. Därför är stora delar av ön ännu utan elektricitet.

Uppe i nordost finns ett område som är vikt åt ursprungsbefolkningen kalinagos. De lever av jordbruk, kokosoljefram-

ställning och försäljning av hantverk till turister. Kalinagos utvandrade en gång från Sydamerikas nordkust och befolkade många öar bland de Små Antillerna innan européerna kom dit och dödade de flesta. Dominica var den bergigaste och mest svårtillgängliga av alla öarna så här överlevde en spillra genom att gömma sig i skogarna. Det är ordet kalinago som européerna förvrängde till Karibien. Man kan se på många av kalinagos att de stammar från Sydamerika.

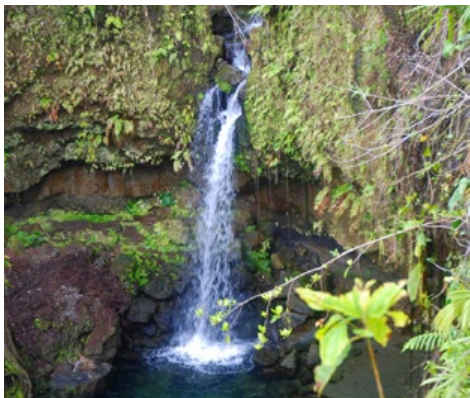


Skogen på den östra sidan av ön var mer illa åtgången av de hårda vindarna än på västsidan. Många träd hade fallit och de som fortfarande stod upp var helt avlövnade. Nya blad började komma på en del träd men några skulle nog aldrig mer hämta sig. Detta har drabbat de endemiska papegojarterna, Sisserou och Red-necked parrot.

Efter besöket i nordost for vi till de centrala delarna av ön där en av många vackra vattenfall är beläget. Under fallet finns en naturlig bassäng som kallas Emerald Pool. Också här var skogen svårt skadad och flera av stigarna var blockerade av nedfallna träd eller raserade genom jordskred. Man hade återställt huvudstigen från bilvägen och fallet var förstas lika vackert

som någonsin även om omgivningarna var tilltufsade. Vi passade på att simma i den smaragdgröna poolen och njöt av detta paradiset som Dominica trots allt fortfarande är.

Vi besökte även de två vattenfallen som heter Trafalgar Falls. Man kan se fallen från en kulle efter tio minuters promenad. Ännu bättre blir det om man törs klättra ett par hundra meter på stora, slippriga stenbumlingar, vada i det starkt strömmande vattnet i den vänstra floden. Så småningom når man några avsatser där varmt, svavelhaltigt vatten strömmar ut från heta källor på ena sidan och blandar sig med huvudflödet från fallet ovanför. Här kan man bada i vilken temperatur som man tycker bäst om från riktigt hett till svalt.



Efter några dagar i Roseau seglade vi vidare till den stora bukten Prince Rupert Bay och staden Portsmouth som ligger i nordväst. Här hade man skaffat ett stort antal nya bojar att förtöja vid och PAYS som organiserar alla guider för seglare här uppe hade gjort ett fantastiskt jobb med att återställa detta populära mål för långseglare. Man hade lyckats reparera sitt hus och åter dragit igång grillkvällarna för seglare

då båtfolk samlas för att äta grillmat och dansa i sanden. Vi hade en trevlig kväll och träffade både gamla och nya seglarvänner.



Vi gjorde en tur med en av PAYS guider, Alexis, upp för Indian River i roddbåt. Detta var en tur vi även gjorde förra året och floden hade verkligen förändrats av orkanen, tyvärr. Vegetationen som förra året varit överväldigande och nästan bildat en tunnel över floden var nu uttunnad och gles. Vår guide, en ung man i trettioårsåldern, var ganska dämpad och tyckte att livet var tufft. De kämpar så hårt och samtidigt vet de att en ny orkan kan komma redan i år och åter slå sönder allt de byggt upp. Många vi pratade med var emellertid mer optimistiska och underströk att öborna är ett segt släkte som inte ger upp.



Mats och Marie Rydén på s/y Isa



FLASKPOST Från S/Y Lira i Joniska havet

Vårhälsning från oss på Lira! Vi har snurrat runt i Joniska i någon månad, besökt gamla favoritställen och mött vänner. Nu har vi gått med dingien uppför floden Acheron, ligger ankrade strax utanför. Planerar fortsätta upp mot Corfu, och sedan över till Italien. Allt är bra, och vi har det väldigt gott!

Hälsningar Thomas&Irene

FLASKPOST Från S/Y Alice i Belfast på Irland

S/Y Alice som nu ligger förtöjd i Belfast Marina. Efter en snabb passage över Nordsjön och en underbar färd bland snöklädda bergstoppar genom Caledonian Canal nådde vi Skottlands Atlantkust. Där har vi besökt flera kända platser såsom Oban, Tobermory och Islay. Efter det seglade vi över till Rathlin Island på Nordirland. Vi har sett mycket naturliv såsom delfin och lunnefåglar. En del whisky har vi också hunnit prova. Snart sätter vi kurs söderut genom Irländska sjön.

Hälsningar Per och Monica Samuelsson



-Allt i lager
för båt och
besättning!



- Se vårt sortiment, aktuella kampanjer
eller bläddra i vår katalog på
www.erlandsonsbyggga.se

Solna	Kungens Kurva	Haninge	Sickla	Västervik	Göteborg
Vardagar: 9-19	Vardagar: 10-19	Vardagar: 10-18	Vardagar: 10-20	Vardagar: 10-18	Vardagar: 10-19
Lördagar: 9-15	Lördagar: 10-18	Lördagar: 10-15	Lördagar: 10-18	Lördagar: 10-14	Lördagar: 9-15
Söndagar: 10-14	Söndagar: 11-17	Söndagar: 10-14	Söndagar: 11-17	Söndagar: 10-14	Söndagar: 10-14

Tel: 010-722 20 00

www.erlandsonsbyggga.se

Hemtransport av Prima Donna



När båtäventyret börjar gå mot sitt slut skall vi fatta beslut kring frågor hur vi skall ta oss och båten hem till den ”kalla” Norden? Hur långt hemifrån är vi? Hur lätt kommer det vädermässigt att bli? Hur snabb behöver hemfärden bli? Skall det bli en transportsträcka eller en del i äventyret? Finns det med i budgeten? osv.

Vårt beslut blev att ta Prima Donna på lastbil från Adriatiska havet upp till Östersjön och sedan ”segla” sista biten till Göteborg. Tiden för transporten bestämde vi till hösten 2017. Vi ville få ytterligare en säsong i Medelhavet för att besöka bl.a. Albanien, Montenegro, Kroatien och Slovenien. Längst upp i Slovenien ligger staden Koper. Marinan i Koper är ofta anlitad för att hantera lastbilstransporter till och från Medelhavet.

Det finns en hel del företag som är specialiserade på transport av små och stora båtar. Vi tog in offerter från ett antal kända företag och valde ut ett, baserat på pris och rykte. Detta gjorde vi hösten 2016, året innan, för att säkra upp önskad tid för transport. På försommaren 2017 fick vi besked att transporten inte kunde ske på grund av sjukdom. Vi hade valt ett enmansföretag. Vi var nu på ruta ett. Hur skall vi kunna ordna en ny transportör med kort varsel? Valet blev att fråga en av de största transportörerna i Tyskland, Glogau Yachttransporte AG.

Som tur var kunde transporten genomföras vid samma tid som innan. Vi slapp ändra alla bokningar vi gjort i marinor, hotellrum och resebiljetter hem för oss själva. Även kostnaden för transporten var vi hyfsat

nöjda med. Det är tur att man idag kan kommunicera relativt enkelt med yttervärlden. Inom Europa har man numera med sig mobilt internet i båten om man inte är allt för långt ut på havet. Nu var det bara att ta oss från Messolonghi i Grekland upp till Koper i Slovenien i tid för transporten. En färd på ca 1000 Nm. Transporten var beställd till den 31 augusti.



När vi kommer till Koper har vi några dagar på oss att göra i ordning Prima Donna. Nedtagning och packning av masten lämnas åt ett serviceföretag i marinan. De har lång erfarenhet och gör sitt arbete snabbt och elegant. Det vi får göra är att ta ned ställningen för solpanelerna, och avlägsna allt som finns "löst" på båten. Seglen skall ner och packas. Sedan gäller det att stuva

undan allt inne i båten på ett betryggande sätt. Vindrutan kan sitta kvar, för att vi klarar maximihöjden för broar och tunnlar m.m.

Allt löper på bra. Vi får till och med någon dag över till lite sightseeing i Koper. När vi kommer tillbaka till marinan har lastbilen, från Glogau, redan kommit. Vi bekantar oss med chauffören och får lite information kring transporten. Vi kan sova en "sista" natt i båten. Nästa dag påbörjas flytten av Prima Donna från vattnet till lastbilens speciella båtsläp. Det är ett långt och brett ekipage som fordrar följebil. Allt går smidigt med lastningen, "vår" chaufför är mycket noggrann. Vid middagstid ser vi Prima Donna försvinna ut genom marinans grind, inför sin långa färd genom Europa mot Östersjön. Vi flyttar till ett närbeläget hotell inför vår egen resa upp till Kiel.

Prima Donna står på ett lastbilssläp någonstans i södra Tyskland. Det är helg, stora och tunga transporter får inte köra på Tyska Autobahn från fredag em till söndag kväll. Vi själva tar oss till busshållplatsen i Koper, för buss till München. Bussen kommer från Pula och är nästan full. Det blir en hel del stopp på vägen för att lämna och ta upp nya resenärer. När bussen når gränsen mellan Slovenien och Tyskland börjar det ösregna. Vädret följer oss hela vägen till Münchens busstation. Vi har bokat ett hotell som skall ligga i närheten. Vädret gör att vi tar en taxi som kör oss runt en bit innan den hittar fram till hotellet.

Morgonen därpå antrar vi snabbtåget som tar oss ända upp till Kiel utan byte. Åtta timmar senare anländer vi till "Kiel Hauptbahnhof". Utanför tar vi en buss som går till Laboe, dit Prima Donna förväntas



anlända om några dagar. Vi installerar oss på ett hotell som verkar vara en kvarleva från 60-70-talet, enkelt men charmigt.



Badorten Laboe ligger längst ut i inloppet till "Kieler Förde". Här finns en privat och en kommunal marina. Den privata är mycket välordnad med flytbryggor och fingerpontonier.



Vi får en ledig dag till att bekanta oss med orten. Solen skiner och det är lite höst i luften. Det är några få som badar på den fina stranden. Den är fylld av dessa speciella badstolar/vindskydd som finns bl.a. längs Östersjöns södra stränder. Framåt kvällen äter vi på en asiatisk restaurang. Det är många månader sedan vi åt något asiatiskt.

Nästa dag har Prima Donna kommit fram till Laboe. Hon ligger redan i vattnet när vi anländer till marinan. Bokad service har startat med "återmontering" av henne till en segelbåt. Det tar hela dagen och en bit av nästa, innan vi kan flytta henne till en plats i marinan.

Summerar vi våra kostnader för transporten inkl service i de båda marinorna hamnar vi på ca 7500 - 8000 Euro. Själva transporten för båten landade på 5600 Euro. Inte billigt men vi tycker det var "värt" det med tanke på rådande omständigheter. Servicen från marinorna är väldigt proffsiga. Hade vi kunnat använda vårt ursprungliga transportföretag, hade kostnaden "bara" sjunkit med ca 600 Euro.

Vädret har börjat försämrats efter några soliga dagar. Prognosen pekar på annalkande stormvindar för norra Tyskland och kuling över Kattegatt. Nu är vi redo för den sista biten upp mot Göteborg, men behöver komma hem till den 15 september. Vi betalar extra dagar i marinan och bokar "hemfärd" med Stena Line. Prima Donna överges och vi kommer efter en kväll och natt på "Olssons båt", till Göteborg.

Några dagar senare är vi tillbaka i Kiel/Laboe med bättre väderutsikter. Det blir en skön och mestadels solig färd upp genom Stora Bält och Kattegatt. Vi mellanlandar på Langeland, Samsö, Grenå och Anholt, innan vi i mulet och regnigt väder kan angöra Amundöns Marina, den 22 september. Prima Donna är hemma igen, där hon lämnade på morgonen den 2 juli 2008.

Lisbeth o Hans, S/Y Prima Donna



FLASKPOST Från S/Y Bijou i Stilla Havet

Efter att ha upplevt många paradiser i Marquesas och bland Tuamotos atoller befinner vi oss nu på Moorea bland Sällskapsöarna.

Hälsningar Roger och Elisabeth

Lösning till Rebusen på sidan 5: ***”Man överbord, han dukar under”***

Korta notiser

FULLBORDAT VARV

Efter 840 dagar har nu s/y Alma fullgjort sin jordenruntsegling. Den 19 mars kom Jonas Simonsson med sin Allegro 27 till Tobago där varvet fullbordades. Seglingen startades i Gottskär, Kungsbackafjorden, 2015. I skrivande stund befinner sig Jonas på Guadeloupe. Vi säger **GRATTIS!** och välkommen hem när tiden lider. / Birgitta Prison

ÄNTLIGEN ETT ARTIKELREGISTER

Tidningen Varvet har funnits i snart 20 år. Många har bidragit och mycket har skrivits. Nu har vi i redaktionen sammanställt ett register i en Excel fil, så att du lättare kan hitta bland alla artiklar. Tidningar från 2002 och framåt är scannade och ligger på hemsidan. Använd registret och klicka på neråtpilen vid kategori om du söker ett tema. Klicka på pilen vid båtnamn om du söker en speciell båt. Vi uppdaterar registret för varje nytt nummer av Varvet. Vi hoppas att registret gör det lättare och roligare att läsa om allt som har skett i JRSK under åren.

LOTS PÅ KAP VERDE

Genom Gunnar Bulukins kontakter har JRSK fått sin första lots i Mindelo på Kap Verde, Luis Almeida. Luis har tidigare arbetat som sjöman och har en hel del erfarenhet av livet på sjön. Han talar engelska, spanska, portugisiska och som en extra bonus, svenska! Tidigare i sitt liv bodde han i Sverige och har fortfarande sin dotter kvar här i Göteborg. Ni som tänkt segla över Atlanten – Missa inte ett besök på Kap Verde, som har flera intressanta öar. Luis har ett stort kontaktnät och kan hjälpa oss att hitta rätt kanal för det vi söker. Det är roligt att vi fått en lots på Kap Verde, som kan ge oss information och vara oss behjälplig vid behov. Välkommen till JRSK, Luis Almeida!

Luis.almeida@live.se Telefon +2389319004

Glöm inte att uppdatera era egenangivna positioner på vår sida "Båtar på havet". Vi har positionsappar för IOS och Android, du kan mejla din position och du kan logga in och editera alla dina tidigare och uppdatera din nuvarande position. Behöver du hjälp så står jag gärna till tjänst. Fair wind / Gunnar, Webmentor JRSK

gunnar@bulukin.se, Mobil: 070-5933051

XLNT YACHTING

ÄR DU INTRESSERAD AV ATT KÖPA ELLER SÄLJA EN PREMIUM SEGELBÅT?

XLNT Yachting är en oberoende internationell Segelbåtsmäklare, specialiserad på premium segelbåtar från välmeriterade Svenska båtvarv.



Hallberg-Rassy 42 / 1998



Najad 410 / 2009



Najad 460 / 2003



Sweden Yachts 54 / 2007



Najad 355 / 2007



Hallberg-Rassy 40 / 2008



Najad 511 / 2003



Najad 570 / 2009

Se hela vårt utbud av premium segelbåtar på xlntyachting.com

Magnus Kullberg +46 701 692 398 / Birgitta Andersson +46 701 692 358
Doreen Ranisch +46 76 400 35 45 / Lasse Frennäs +46 79 079 55 45



Den nionde maj samlades 4 stycken båtar i Grötö hamn för att segla till Läsö över Kristihimmelfärdshelgen.

Kl. åtta nästa morgon gav sig alla iväg. Vi började seglingen i ostliga vindar på ca 5 m/s. Solen sken och det var härlig segling. När Trubaduren passerades så avtog vinden lite men kom snart tillbaka och så gick det fram och tillbaka ett tag. Vinden saktade till sydost och strax innan framkomst var vinden sydlig. Alldeles utanför Engelsmannen så tog vinden i och gick upp i 17 m/s men då var vi nästan framme så det var ingen ide att reva något segel.

Vi kom in i en hamn som var full av båtar. Platser hade reserverats åt oss så det var inget problem med att få plats trots att det var fullt i hamnen. Kryssarklubben var där med ett tjugofemtal båtar, däribland ett femtal andra JRSKBåtar. Senare på eftermiddagen kom det ytterligare ett par JRSKBåtar. Totalt var vi 13 st.

På fredagen valde ett par deltagare att åka vill Västerö för att bada på ett Spa. En härlig avkoppling och därefter åt vi en gemensam lunch. Resten av tiden var det

fria aktiviteter och på kvällarna samlades vi i någon båt för ett samkväm.

På lördagen var det fria aktiviteter och på kvällen hade vi gemensam grillning. Stämningen var god bland deltagarna och många seglingshistorer berättades. Mycket skrott och glam.



Kl. nio på söndagen lämnade vi Läsö i svaga vindar om det var några vindar att tala om alls. Jag tror att alla gick för motor hem. Det var en bra ordnad esakdersegling och ett stort tack till vår klubbmästare som tillsammans med två andra fixat detta.

Hans webbredaktör

Båtfixaren

MARINT / ROSTFRITT

Telefon 0702-56 67 08

www.batfixaren.se

- Pulpit
- Badbryggor
- Tankar
- Targa bågar
- Peke
- Sprayhoodbågar med handtag



Nya Medlemmar

Mitt namn är **Jonny Sörensen** och är 53 år gammal. Jag är en bland de senaste medlemmarna, gick med i början av April 2018. Här kommer en liten presentation av mig och mitt flytetyg. Jag seglar en Malö 40 från 1976 som heter **S/Y TAPTO**. Jag har haft denna båt i 5 säsonger nu 2018. Tidigare har jag haft Maxi 95, OE 32, Ballad, Albin Express och Shipman 28. Jag har seglat i större delen av Danmark, Tyskland och Sverige mest på västkusten eftersom att jag bor i Göteborgstrakten. 1997 var jag med och seglade till Västinden ihop med mina föräld-

rar, deltog då i ARC. Jag har som målsättning att ta mig ner till Medelhavet när det blir dags för att sluta arbeta, antingen utsidan eller kanalvägen, vi får se hur det blir.



FLASKPOST Från S/Y Alma på St Martin

S/Y Alma är nu ankrad i Marigot Bay, St Martin. Allt väl ombord och sista förberedelserna för seglingen tillbaka till Europa är igång. Kan glädjande meddela att jag sedan senaste meddelandet från St Helena slutit cirkeln för min ensamsegling jorden runt då jag efter 840 dagar återigen droppade ankaret i Man of War Bay, Charlotteville/Tobago

Hälsningar Jonas Simonsson

FLASKPOST Från S/Y Pangaea Ultima på Kanarieöarna

Vi ligger i Las Palmas och väntar på vindar för att segla till Azorerna där vi kommer att tillbringa sommaren. Vintern och våren i Las Palmas har varit ganska så sval så nu väntar vi på solen och värmen även vi. Sé gla ut!

Hälsningar Bitte och Per

NEWSLETTER FROM PANAMA MAY 2018

We are now getting close to the end of our Summer (Dry-Season) here in Panama, which is also the sailing season, and the Rainy Season will be present the following months to about November. June is also the start of the Hurricane Season in the Tropical Atlantic, The Caribbean and Eastern Pacific.

The latest reports covering El Nino and La Nina in the Pacific indicates weak conditions or neutral covering the balance of 2018.

Regarding transits of the Panama Canal during the past months by yachts and other small vessels no real change, and no immediate increase of transit expenses anticipated. In general little or no extensive transit delays experienced during this past season. Regarding the Panama Canal Pilots negotiations with the Canal Authorities covering more control of small vessels transits no developments to report. As usual reference is made to the Panama Canal Authority's Customer Form "Procedures for securing a Handline Transit of the Panama Canal" covering small vessels transit, inclusive yachts, (Rules, Regulations, Requirements and Expenses) which can be found on the Panama Canal Web-Site: www.pancanal.com (go to section "Customer Forms").

Cruising Panama without any significant changes, at times regulations somewhat confusing, specially relating to Immigration. The latest information Immigration. Regulations for crew on non-commercial Yachts indicates that yacht crew will be cleared as other tourist and generally no visa required. Again it must be said the attendance at various Immigration Offices often inconsistent!!

Galapagos Islands, most yacht's destination after Panama, I refer to my previous. Newsletters and no significant changes has been reported.

Communication: Many yachts are contacting me for information and advise prior to their planned arrival to this area. Presently contacts via SSB voice radio not very favourable due to poor propagation and a weak Cycle 24, and to day more and more yachts are being equipped with specially Satellite Communication for receiving and sending e-mails, weather information and tracking etc., workable also when at sea.

Any yacht is welcome to contact me for information etc. This is not a commercial service and I will assist as my time permits. I am Panama contact for various Scandinavian Ocean Cruising Associations (FTLF/DOCA, OSK & T JRSK) and also OCC as well as assisting WCC's noonsite with updates etc.

KARSTEN E-Mail: karstenpanama@hotmail.com and Radio: H P 1 X B M

RESEBREV Från S/Y Moon, Annika och Björn

Nu har vi nästan gjort hela ICW från Florida till North Carolina.

Moon anlände till Key West i Florida direkt från San Blas, Panama i slutet av mars. Ett planerat stopp i Miami hos Bosse o Heléne, fd SeaQwest, gjorde att vi började sniffa på AICW, Atlantic IntraCoastal Waterway. Efter att ha konstaterat att broarnas höjd generellt ska vara 65 fot, 19,8m, och vi mätte vår mast till 19,5m inklusive VHF antennen började vi titta på om det var möjligt för oss att ”segla”, dvs köra inomskärs långa bitar av kusten norrut när vädret till havs var emot. En av dom första broarna var lägre, men efter att ha vänt på VHFantennen krympte vi till 62,5 fot, alltså skulle vi kunna gå vidare.

Djupet är ju inget problem då vi bara sticker 1,5 meter, dvs 5 fot. Det ”ska” inte vara grundare än 10 fot...vilket visade sig vare fel! I början av april startade vi norrut över stock och sten, nåja vi drog kölen i leran några gånger... Vi fick också hålla andan vid flera bropassager men klarade alla 44 fasta broar utan missöden (efter att ha vänt på antennen) och passerade 58 klaff- och svängbroar.

Aprilvädret bjöd inte på någon lockande passage till Bermuda som vi planerat utan vi fortsatte norrut i 1000 sjömil. Då, vid nästan sista möjligheten att komma ut på havet, öppnade sig ett väderfönster som gjorde att vi hoppade över dom sista 20 broarna (och 200 sjömil) på ICW och styrde 450 sjömil ut till havs mot New York istället. Resan på ICW var imponerande, fascinerande och gav en bild av den Amerikanska ostkusten vi inte hade en aning om. Flackt och grunt, sanddyner och träskområden. Södra delen genom Palm Coast är verkligen palmtät och folktät, längre norrut dominerar stora höga vida träd med en fantastisk grönska. Inte så mycket mygg, men knott däremot. Den där sorten som man inte ser och som kryper igenom glesa myggnät. Ungefär halva sträckan går genom obebyggda områden. Amerikanska villor är enorma oavsett hur liten tomten är och byggnadsstilen ändrar karaktär längs vägen. Det blev givetvis mycket motorgång och när vi nu ser tillbaka var resan värd både tiden och pengarna för bränslet.



Efter New York är planen att fortsätta norrut längs kusten för att från Newfoundland, via Grönland och Island nå Norge i slutet av augusti/början av september.

Nya Medlemmar

På bilden ser ni **Mary II** en Hallberg Rassy 55 som seglas av **Michael, Helena och Martin 5 år**. Vi har haft båten sedan 2013. Vi seglade 2 säsonger i Sverige innan vi styrde till Tyskland för att frakta Mary II till Turkiet.

Från 2014 har vi seglat i Turkiska vatten och började styra hemåt våren 2017. Vi visste inte hur långt vi skulle komma den säsongen och vi bestämde oss för att övervintra i Kroatien.

Denna säsong skall vi fortsätta resan vidare väster ut och vid Gibraltar skall vi bestämma om vi går korta vägen hem, eller den långa via Karibien.

Vi har erfarenhet av andra båtar över åren och vi har seglat olika modeller av Arcona innan vi bytte till Mary II. Innan

dess har jag även byggt båtar som Smaragd, Omega 42 och renoverat en Lady Helmsman.



FLASKPOST Från S/Y Lady Mys på S:t Martin

I skrivande stund ligger vi nu på St. Martin och rustar och förbereder oss för att segla tillbaka över Atlanten mot södra Europa. Som planerna är nu så hoppas vi att komma iväg och lämna St. Martin någon gång omkring den 10 maj Vi hoppas nu bara på att vindarna är med oss och att det inte blir allt för tuff segling.

Hälsningar Alice och Björn Bergkvist

FLASKPOST Från S/Y Caramelle i Portugal

Vi befinner oss i Lagos Portugal och börjar strax vår segling mot Kroatien

Hälsningar Bodel Sjöholm och Hans Åhlund

Nya Medlemmar

Vi heter **Kjell Nordström, Jeanette Mudifaj och vår hund Anita**. Vår båt heter **Ariadne** och är en Oceanis 461. När vi köpte den tänkte vi att vi skulle byta namn. Men med lite vidskeplighet och att vi kollat upp betydelsen av namnet så fick det en annan innebörd. Nu tycker vi att det är passande att vi "ledtrådar" oss framåt i livet. Kjell har seglat sedan barnsben medan Jeanette har levt vid havet i stor del av livet men inte vågat sig på havets tjusning. Vi började segla tillsammans för fem år sedan då vi först köpte en Bavaria 30. Efter två år bytte vi till Ariadne. Sedan dess håller vi på att utrusta, gå kurser och renovera Ariadne. Vi seglar året runt. Vi har seglat mest till Danmark och Tyskland. Våra seglingsplaner är att

ta oss till Skottland sedan kanske Medelhavet och därefter över till Karibien, sedan får vi se. Vi tänker väl att vi ger oss av om två, tre år. Att vara med i klubben är för oss också ett steg då vi vill ha tips, råd och kontakter med andra som har långseglat.



FLASKPOST Från S/Y Tina Princess i Indonesien

De senaste tre veckorna har spenderats på öarna utanför Sumatras västkust. Oerhört exotisk natur och underbara människor. Vi har det bra och räknar ner inför nästa längre segling till Mauritius.

Hälsningar Peter och Eva



FÖLJ OSS PÅ FACEBOOK

JRSK finns nu också på facebook. Det finns flera sidor på facebook med namnet jordenruntsegklarklubben. Den ena är den öppna **jrsk jordenrunt** som alla kan se. Den andra är **jordenruntsegklarklubben jrsk** som är sluten och kräver en inbjudan.



Göteborgs **BåtElektriska**

Göteborgs BåtElektriska inriktar sig på elektroniken och dess elsystem i din båt. Felsökning, uppgradering och nyinstallationer av ex. AIS, ankarspel, WiFi-förstärkare, navigationsutrustning, stereo, batterier samt övrig utrustning och lösningar för långsegling.

Vi har ett stort kontaktnät och kan därför erbjuda kvalitativa produkter i samband med installation, ex. laddningsoptimering från Sterling Power.

gbgbatel.se - 0701 494 494
info@gbgbatel.se

Returadress:
JordenRuntSeglarKlubben
c/o Stefan Oswaldson
Böletvägen 8B
428 35 Källered

POSTTIDNING **B**

SVERIGE
PORTO BETALT

Här finns loftet!



Albatross Segel AB
Backa Bergögata 2J, 422 46 Hisingen Backa
Tel: 031-45 55 56, Fax: 031- 58 55 88
E-mail: info@albatrosssegel.se, www.albatrosssegel.se

Öppettider:

Vardagar: 8.00-17.00, Lunch: 12.00-13.00