



VARVET

Medlemstidning för Jordenruntseglare Nr 4, 2020



Pantaenius allriskvillkor – vad som än händer!



Med Pantaenius som partner har du det bästa tänkbara skyddet för dig och din båt. Du har alltid fast försäkringsvärde och aldrig åldersavskrivningar. För många skador har du inte ens en självrisk.


PANTAENIUS
Specialist på båtförsäkringar

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

Ordförande har ordet

Hej på er alla! Nu är vi inne i den mörka årstiden, vintern har blivit mildare, flera har kvar sina båtar i sjön och jag får rapporter om fina seglatser.

Ovanför mitt skrivbord har jag foton på alla båtar jag haft. Härom dagen satt jag och arbetade och blicken fastnade på båtarna och tankarna for iväg och jag drömde tillbaks och minnena flödade. Min första segelbåt var en Längedragseka, L77, som fick namnet Jolly Roger sedan blev det en Finnjolle. Jag växte upp i Marstrand och där tävlade vi flitigt. Senare blev det kölbåtar och seglatserna blev längre och längre från Marstrandsfjorden. Drömmar väcktes av om att segla till Västindien med turkost vatten, vita sandstränder palmer och ljumna vindar. Då verkade det oöverkomligt. Först gäller det att ha en lämplig båt och ekonomi. Det fick vänta många år tills barnen vuxit upp och lämnat hemmet. Nu hade vi en större båt och drömmen blev så småningom verklighet och Ulla och jag seglade hela varvet runt. Det blev ett äventyr som vi inte har ångrat.

Det är roligt att verka i en klubb med likasinnade och som har samma drömmar som jag har haft och förverkligar dem. Det viktiga är inte att i förväg bestämma sig för de bortesta platserna utan att komma iväg och känna sig för och trivs besättningen så blir avstånden till målen kortare.

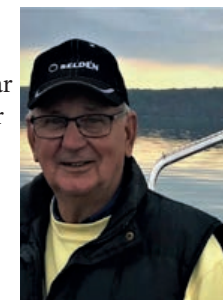
Ni som planerar att segla iväg till våren önskar jag lycka till och väntar med spänning på att få ta del av era strapatser.

Hoppas att pandemin ger vika snart så att vi kommer igång med våra klubbaktiviteter.

Det lär vara ett vaccin på gång, vi får hålla tummarna.

Jag vill tacka er för 2020 och önskar er En God Jul och Ett Gott Nytt År

Mats Wängdahl,
s/y Hokus Pokus 2



VARVET 2020-4



Omslagsbild:
Lars & Susanne Hellman,
s/y Sea Wind

INNEHÅLL

- | | |
|----|-----------------------|
| 4 | Årsmöte i JRSK, 2021 |
| 6 | 54 dagar till sjöss |
| 11 | Båtar på havet? |
| 12 | Charter i Gibraltar |
| 16 | Bengt i Söderhavet |
| 24 | Att komma hem igen |
| 28 | Randivåg - Röda Havet |
| 36 | Sydostasien - Europa |
| 35 | Medlemsskap i JRSK |
| 44 | Skatter i Grekland |
| 50 | Skatter i Kroatien |
| 49 | Sea Wind - Grönland |
| 62 | Anslagstavla |

Medlemsavgift 2021:

Betala 300 kr per båt till plusgiro
37 94 16-1. Ange "Ny medlem"
med namn och epostadress

Kallelse till årsmöte i JRSK



JordenRuntSeglarKlubben

Lördagen den 13 februari 2020 kl. 15.00

Till följd av Coronadirektiven kommer vi inte att kunna ha ett traditionellt årsmöte med föredrag och middag.

Det blir inget fysiskt Årsmöte.

Mötet blir digitalt!

Samtliga årsmöteshandlingar samt ett frågeformulär för "brevröstning" kommer att skickas ut via e-post till alla medlemmar i god tid.

Hjärtligt välkommen!

Önskar Klubbmästarna med Styrelse och alla funktionärer

Årsavgift 2021

Det är nu dags att betala årsavgiften för 2021 som är 300 kr.
Beta gärna före årsskiftet och senast två veckor innan årsmötet

Följande medlemmar skall inte betala för 2021:

- Hedersmedlem
- Lots
- De som redan betalt sin avgift för verksamhetsår 2021

Avgift:

Medlemsavgift för alla 300 kr per besättning

Betala till Pg 37 94 16-1

Glöm inte skriva avsändare:

- JRSK nummer (står under adress på Varvets baksida)
- namn så att föreningen vet vem som inbetalat beloppet

Ändrade uppgifter?

Medlemmar skall själva uppdatera sina uppgifter, t.ex. postadress, telefon och e-post adress.

Varje medlem har möjlighet att styra vem som skall få olika utskick via e-post.

Om du vill ändra så loggar du in på hemsidan:

Klickar "Mina inställningar" > "Kontoinfo" alternativt

Klickar "Mina inställningar" > "Kontoinfo" > "Medlemsinfo" > 'valfri rubrik'

PlusGiro		INBETALNING/GIRERING A		Kod 1
Meddelande till betalningsmottagaren		Till PlusGirokonto		
☐ Medlemsavgift 2021: 300 kr		37 94 16 - 1		
JRSK medlemsnummer		Betalningsmottagare (endast namn)		
.....		JordenRuntSeglarKlubben		
För och efternamn		Avsändare (namn och postadress)		
Meddelande kan inte lämnas på baksidan				
Från PlusGiro-/personkonto (vid girering)		Svenska kronor		öre
#		#		#04#



Johan & Tove och JRSK:s jordentuntflagga

54 dygn till sjöss pga Corona

Vi är nu i slutet av 2020 och detta år skulle bli det näst sista året på vår segling jorden runt med Bird of Passage. Så såg planen ut. I mitten av mars hade vi just kommit till Port Ghalib i Egypten och tanken var att fortsätta upp genom Röda Havet till Turkiet och lämna båten där, för att spendera sommaren hemma. Riktigt så blev det ju inte, men vi tar det från början...

Vi kom till Port Ghalib i mitten på mars, som sagt, och det var i grevens tid. Tre dagar senare stängde hela Egypten och vi var en av de sista båtarna som fick komma in. Via mail och radio hade vi kontakt med flera båtar som vägrades angräddning. Dom fick ankra utanför hamnen men inte

komma iland. Vi fick liknande rapporter från Souakin i Sudan och Djibuti. Många seglare hade det mycket bekymmersamt.

Port Ghalib är en typisk turisthåla mitt ute i öknen med massor av hotell, barer och affärer. Allt var stängt och inte en enda

turist så långt ögat kunde nå. Vi träffade den kanadensiska båten Joana igen och dom satte oss snabbt in i läget. Det fanns en mataffär som höll öppet en kilometer bort och dit fick vi gå men det var allt. Vi ville besöka Konungarnas Dal med alla gravar och monument men det fick vi inte. Nu kom det också mail från vår turkiska marina att dom hade stängt ner och att vi inte var välkomna trots att vi bokats plats. Det blev bara värre och värre. Hur länge skulle detta pågå?

Ja ibland får man gilla läget, som det heter. Det gick ingen akut nöd på oss och vi kunde passa på under ett par veckor att fixa med båten och umgås med andra seglare. Alla trodde nog att restriktionerna snart skulle lätta. Men dom gjorde ju inte det. Efter fyra veckor verkade det snarast värre och nån ljusning var inte i sikte. Egypten var stängt och även hela Medelhavet. Vi var inte välkomna någonstans. Nu hade vi att välja mellan att ligga kvar på obestämmd tid eller segla non stop hem till Sverige, c:a 4000 sjömil. Vi hade hört att det skulle gå att få hjälp med bunkring i några få hamnar

på vägen så det var inte helt omöjligt att göra den långa resan hem men det lät ju rätt jobbigt.

Det var mitten av april och vi hade sommaren framför oss. Om vi lämnade Egypten nu skulle vi hinna hem innan höststormarna började härja på Atlanten. Vi fick tillstånd att lämna hamnen men inte att gå iland någon annan stans i Egypten. Med fulla dieseltankar körde vi på norrut i frisk motvind och jobbig sjö och på tredje dagen var vi i Port Suez. Vi fick inte gå iland men lyckades ändå klarera ut och få alla papper klara så vi kunde gå genom kanalen och lämna Egypten ett par dagar senare. Dom verkade klart nöjda med att bli av med oss.

Suezkanalen har inga slussar så navigationen är enkel men man får akta sig för dom stora båtarna. Eftersom kanalen är enkelriktad kommer dom först från ena hållet och senare på dagen från andra hållet. En del är väldigt stora. Dom största containerfartygen är 400 meter långa, större än vad slussarna i Panamakanlen klarar av.

Port Suez, ett stort containerfartyg passerar



Nu hade vi hela Medelhavet framför oss med EU och förväntningar om mindre byråkrati och vänligare mottagande men Corona gör människor konstiga.

Vi seglade och seglade och kom såsmåningom till Kreta. Där fick vi inte komma in i hamnen men vi kunde få vatten och diesel levererat till en öde kaj och en agent kunde handla mat åt oss mot ett arvode av 150€. Nästa dag fortsatte vi västerut och kom såsmåningom till Sicilien där samma historia upprepade sig. Kustbevakningen levererade matkassar och diesel i full skyddsutrustning.

Så här fortsatte det. Nästa ställe att bunkra blev Gibraltar och därefter Cascais utanför Lissabon. I Cascais ropade jag upp hamnkontoret på radion och förklarade att vi hade slut på det mesta och behövde hjälp. En sludrig kvinnoöst svarade och jag bad henne repetera och repetera. Det visade sig att hon var beordrad att ha munskydd på sig. Till slut tog hon av munskyddet och då hördes det bättre.

Vi fick inte komma in i marinan utan ankrade utanför och dom kunde inte hjälpa oss utan hänvisade till kustbevakningen. Plötsligt dök en privat motorbåt upp och en man i aktern hivade över en påse med kex, juice och konserver. Dom hade hört mig på radion och dom ville hjälpa till.

Kustbevakningen kommer med matkassar



Sen ropade jag på kustbevakningen och dom hänvisade till en agent som kunde leverera mat till det facila priset av 270€ (plus kostnaden för maten förstås). Det såg dystert ut och vi förberedde oss på att fortsätta men vi hade nästan ingen diesel kvar. Då ropar plötsligt en annan seglare upp oss. Han var portugis och låg inne i marinan men hade hört allt prat på radion och han erbjöd sig att handla mat åt oss nästa dag om vi kunde komma in till tankbryggan i marinan och hämta den. Han hade pratat med hamnchefen och det var OK. Nästa morgon fick vi ett 20-tal påsar mat levererade och kunde dessutom tanka både diesel och vatten. Gissa att det värmdes.

Efter 54 dygn till sjöss utan att gå iland någonstans kom vi till Franska Cherbourg och där blev det äntligen lite lättare. Inga byråkrater, bara ett hamnkonto dit man gick och betalade, precis som vanligt. Tanka fick man göra själv i en automat och handla kunde man göra i Carrefour på gångavstånd från hamnen. Så underbart det var, att äntligen komma i land och känna sig fri och välkommen.

Efter ytterligare ett stopp i Calais några dagar senare kom vi till Brunsbüttel och första slussen i Kielkanalen. Nu var vi nästan hemma och resten av resan borde vara rutin. Jag tror det var 7:e gången jag gick genom den här kanalen.

Vi tog sikte på Gotland där vi tänkte stanna några dagar och träffa seglarvänner. Eftersom vi är svenska medborgare och båten är registrerad i svenska sjöfartsverkets register borde det inte vara något problem men för säkerhets skull tog våra vänner kontakt med tullen i Visby som gav klartecken. Tänk så många gånger man seglat till Gotland och aldrig ens funderat på om man borde fråga om lov. Rädslan för corona har verkligen förändrat förutsättningarna för oss långfärdsseglare.

Från Gotland är det 180 sjömil kvar att segla till vår hemmahamn som numera ligger på Åland. Den 7:e juli tog grannarna emot oss med champagne på vår brygga. Då hade vi varit på väg i drygt 100 dagar och seglat drygt 4000 sjömil från Egypten till Åland.

Ja, det var en kort sammanfattning av 2020 års segling med Bird of Passage. Det blev inte som vi tänkt oss. Vi hade hoppats få se lite av Egypten och framförallt hade vi sett fram emot att få återse några av våra favoritställen i Medelhavet där vi seglade 1994-98 när barnen var små. Nu blev det en tråkig och jobbig resa hem istället och nya problem att ta ställning till. Var ska vi ha båten i vinter? Hur ska vi hinna få klart vårt hus så att det blir vinterbonat innan kylan kommer osv.

Coronan har verkligen ställt till det för oss och skapat många praktiska problem. Efter fyra månader hemma är det fortfarande svårt att tänka tillbaks på vår sista segling med nån större entusiasm. Själv är jag väldigt trött nu men ser fram mot att få vila i vinter och såsmåningom kommer väl minnena tillbaks i ett annat ljus och då kan det bli dax att pyssla lite med alla tusentals bilder jag har och skriva lite innan minnena försvinner. Vi har många vänner som är kvar på havet och vi har kontakt med dom via Facebook. Dom flesta är fortfarande fångar på Filippinerna eller i Indonesien eller Medelhavet eller andra ställen långt borta och har ingen stans att ta vägen för det mesta är fortfarande stängt. Mot den bakgrunden är det trots allt en tröst att vi tog beslutet att ge oss av från Egypten för här på Åland har vi det betydligt bättre, vi märker knappt av några restriktioner alls.

Nu sitter vi i vårt halvfärdiga hus och eldar i den gamla kaminen för att hålla varmt. Båten ligger vid stranden med två ankare i fören och massor av tampar i land. Där ska

hon vila i vinter. Under hösten har vi tömt henne. Ett helt bohag som det inte varit lätt att få plats med i vårt lilla hus.

Tove och jag har bestämt oss för att sälja Bird of Passage och skaffa en mindre båt som är bättre lämpad för skärgården och en besättning som närmar sig sjuttio. Livet som långfärdsseglare är nog slut men vi har många minnen från alla år på havet att jobba med. Det är så mycket intryck och det tar tid att smälta. En del av oss kommer nog alltid att vara kvar därute någonstans.

Johan Kjellander

PS: Mängder med fakta om alla våra seglingar hittar ni på www.toan.se

Bird of Passage hemma igen efter 32.000 sjömil jorden runt



Hej JRSK medlem!

Jag har som webmaster, numera webmentor, under många år bland annat jobbat med en av de sidor som är mest besökt på vår hemsida "Båtar på havet" och "Egenangivna positioner".

Jag konstaterar att det är dålig uppföljning på många av båtarnas aktuella positioner.

Min fråga är: skall vi behålla sidan eller lägga ner den?

Det är mycket arbete att hålla den igång. Dels skall jag varje dag kolla om någon misslyckats med att skriva rätt när de skickat en position via mejl och då hamnat i en fellogg som skall åtgärdas.

Det som skickas via våra IOS eller Andoid appar fungerar utan problem men positionerna måste naturligtvis uppdateras av medlemsbåtarna.

Noteras kan att klubben betalar 1000:- till Apple varje år för att få ha positionsappen hos dem. Det är däremot ingen kostnad för att ha den via Google Play/Android

Den utrustning som jag driftar mot Marine Traffic och Vessefinder och ger aktuella positioner på våra AIS utrustade båtar fungerar så länge jag skickar AISdata till dem och då

uppdateras automatiskt aktuella och historiska positioner på sidan <https://jrsk.org/batkarta/ais-positioner/>.

På denna sida behövs egentligen ingen aktivitet från medlemmarna utan det som deras AIS skickar ut hamnar på den sidan om det finns någon AIS station som tar emot informationen.

Naturligtvis finns informationen direkt på Marine Traffic men vår sida visar bara de båtar som är medlemmar i JRSK.

När vi får en ny medlem som anger att de har AIS och ett mmsi nummer så lägger jag in detta i MT's databas för vår flotta. Begränsningen är 500 båtar.

Mejla gärna styrelse om åsikt senast den 31 december i frågan på adress styrelse@jrsk.org.

Fair wind

Gunnar Bulukin

Charter i Gibraltar

Året var 1980. Efter att ha liftat från Stockholm ner genom Europa till Marocko för att sedan ta mig till Gibraltar för att hitta en lämplig båt på väg mot Västindien som behövde besättning, klev jag av bärplansbåten från Tanger. I fickan fanns mitt återstående kapital, 300 kronor.

Att ta in på någon B&B var inte att tänka på utan jag bredde ut min sovsäck på beachen. När jag vaknade nästa morgon, kysande i solen såg jag att jag inte var den enda nattgästen på stranden, lite längre bort vaknade en rufsig och yrvaken engelsman. Vi började samtala och det visade sig att han var helt pank. Jag hade ju fortfarande mina 300 kronor så efter att ha gått till banken och växlat till mig Gibraltiska pund bjöd jag min nyfunne vän på frukost. Vi beslutade att tillsammans söka jobb. Efter bara några timmar fick vi båda jobb på en byggarbetsplats. Jag blev satt att hjälpa en dansk armerare, Ben. Det visade sig att han hade en båt i marinan och jag fick gärna bo på båten om jag hjälpte honom att segla charter på helgerna. Gränsen mellan Spanien och Gibraltar var ju stängd på den här tiden och många av de bofasta ville komma till Spanien en sväng på helgen. Vi seglade oftast till Estapona men ibland också till Ceuta, en spansk enklav i Nordafrika.

Båten, en Tahitian 45 hade Ben byggt själv. En Ferrocementbåt på hela 26 ton. Allt gick med "Armstrong patent". Den enda vin-

schen ombord var ett manuellt ankarspel. Ombord fanns också den svanslösa siameskatten Siri.

En helg i november hade vi ett gäng på 7-8 ressgäster som ville till Estapona. Det var ägarparet till vår stampub Rays Inn och deras 2-årige son som hade taget med sig ett antal släktingar och bekanta, en dam i 75-årsåldern och några killar och tjejer i 30-35 årsåldern. Ingen av dom hade någon sjövana över huvud taget.

Vi lämnade Gibraltar i strålende solsken på lördagsmorgonen. Medelhavet låg som en spegel, inte en krusning och inte ens en tillstymmelse till dyning. Alla stortrivdes, drack medhavd öl och solade på däck. Väl framme i Estapona lämnade våra gäster båten för att återkomma på söndag middag för resan hem till Gibraltar. Våra gäster var så nöjda med båtturen till Spanien så de hade pratat ihop sig och bestämt att bjuda mig och Ben på middag på en av krogarna i hamnen. Alla var glada, åt Hungarian Steak och drack frikostigt med vin. Humöret var på topp när det var dags för hemfärd. Nu var det så att det på lördagen så still-

samma Medelhavet hade bytt skepnad, det blåste en 12-15 sekundmeter och sjön låg inte längre som en spegel utan krabba och vresiga vågor mötte oss utanför pirarmarna. Det dröjde inte länge förrän en viss blekhet infann sig hos våra gäster. Så började det ulkas och strax hängde den ena efter den andra över sidan och kräktes. Plötsligt började den äldre damen ta sig upp på däck och kröp fram emot masten, jag lämnade över ratten till Ben och tog mig förut för att få tillbaka tanten i säkerhet i sittbrunnen. Det visade sig att hon hade löständer och ville ta ut dom utan att någon såg, hon ville inte mista dom när hon kräktes.

Nu var de bara Ray och den lille grabben som inte kräktes. De satt nere i salongen och höll i sig så gott det gick. Till slut blev det för mycket för den lille killen och han sa "daddy I'm gonna be sick". Ray såg sig om efter något som grabben kunde spy i men försent. Han kupade snabbt händerna till en skål för grabben att spy i. Det blev droppen för Ray och han började också kräkas.

Ben hade fullt upp med att hålla gästerna på plats i sittbrunnen och jag hade fullt upp med seglingen allt medan det kräktes för full runt omkring oss.

När vi till slut närmade oss Gibraltar drog kraftiga fallvindar nedför klippan och flera av gästerna skrek att nu dör vi. Det gick fort runt udden och på västsidan av Gibraltar-klippan la sig sjön och vinden dog nästan ut helt. Vi gick för motor in till marinan och förtöjde på vår plats. Båten såg ut som ett slagfält, det var spyor överallt. Våra gäster piggnade snabbt till när vi låg stilla och de tackade oss för vi hade räddat deras liv. Rays fru hade så dåligt samvete för att det såg ut som det gjorde ombord så hon stannade kvar och städade hela båten. Chartersegling är inte alltid en dans på rosor.



FLASKPOST från s/y Skyline

Just nu sitter vi i klassrummet (salongen) på Skyline med vår nyinstallerade AC brummandes för att hålla en ok temperatur för skolarbete. Vi ligger i Las Palmas och dagens ämne för Linus i ÅK8 var passande kolonialtiden, imperialismen och Nya Sverige / de svenska kolonierna. Emma i ÅK6 hade matte och i svenska presentationsteknik vilket redovisas med att i båda ämnena skicka in en video.

Båda barnen går på Sofia distans vilka erbjuder distansstudier för ÅK 6-9. Det har funkat bra och en hel del går att göra offline men access till internet är dock krav för det mesta men det har inte varit ett problem i Europa. Vi har tillräckligt med surf på våra abonnemang och täckningen har varit mycket bra. Vi har tillsammans med Modesty och Ydalir också haft fantastiskt flyt under vår resa. Vi har besökt Tyskland, Helgoland, Holland & Belgien under den tid dom varit "stängda" för svenskar utan problem. (Det har dock varit nära problem när polisen blev ombord på Modesty i Rendsburg och hävdade att dom kunde sluta tanka diesel då dom ej fick lämna hamnen utan skulle ligga i 14 dagars karantän).

Vi har passerat den ena platsen efter den andra utan att träffa nästan en enda turist. Och Coronarisen har känts mycket lägre här än hemma då vi annars jobbat och skulle ha träffat närmare 100 personer/dag. (Mest ödsligt var Marina Rubicon på södra Lanzarote där det var helt tomt på folk). En annan båt, Mistique, med två nyblivna pensionärer checkade in i Jersey och bestämde sig för att stanna då Coronarisen var bland den lägsta i världen enligt dem.

För två dagar sedan fick vi besked att Kap Verde öppnar gränsen den 12:e nov. Och enligt vad vi förstår så skall det både gå att komma in i Karibien och där segla "fritt" inom den nyligen skapade karibiska bubblan. Ja det är mycket att läsa och hålla sig ajour med i dessa tider men vi håller tummarna och hoppas detta flyt håller i sig.

När ni läser detta hoppas vi på att vi kastat loss runt den 13 Nov och via Kap Verde tagit oss till Grenada där vi nog tyvärr förbereder ett Julfirande utan besök av släkt och vänner från Sverige.

Men bortsett från de uteblivna besöken har vi det fantastiskt.

Följ os gärna på:

<https://www.facebook.com/sy.skyline.5>

Instagram sy_skyline

Klas Lundgren

Tel +46 709 206162





LUNDH SAILS

Segeldukar för långfärd:

1. Vectran, Dacron med Vectranarmering
2. Nautosphere, Dacron med Dyneemaarmering
3. Fibertech Dyneema/Aramid

Tala med våra segelmakare om vad som passar dig bäst.



LUNDH SAILS

031-293021
Sven Källfelts gata 28
426 71 V. Frölunda
www.lundhsails.se info@lundhsails.se

Välkommen hem Anders Eriksson, Malala!
Foto: Claes Jansson



Hanavaveviken

Bengt, i Söderhavet -Fatu Hiva-

Efter en veckas segling från Ile Gambier siktade vi Fatu Hiva, den sydligaste ön i Ile Marquises, och ankrade i den sagolikt vackra Baie Hanavave (Baie de Vierges). Tyvärr fick vi motorproblem på vägen in så det var med en suck av lättnad vi släppte ankaret någon halvtimme innan solen gick ner. I viken fanns två andra svenska båtar, 'Bliss' och 'Major Tom', som vi hade förvarnat, via SSB-radion, att vi kanske behövde bogserhjälp in. Tur nog för oss orkade motorn ta oss fram hela vägen då det är vindstilla bakom den höga ön.

Nästa morgon vaknade vi till en underbar syn. Utsikten från båten över viken är dramatisk med stora stenformationer och vertikala bergsvägg. Viken kallades ursprungligen för Baie de Verges eftersom de stora stenformationerna liknar penisar. Tyvärr tyckte inte missionärerna om detta så de infogade ett 'i' i namnet som då blev 'Baie de Vierges' (Oskuldens vik). Nackdelen med nästa alla ankarplatser i Marquises är att det rullar in dyning och att fallvindar testar ditt ankare, även så här på Fatu Hiva. Här finns stora Manta-rockor som kommer in i viken varje eftermiddag

och även delfiner besöker viken varje dag.

Fatu Hiva är, förutom känd från Thor Heyerdahls bok 'Fatu Hiva -tillbaka till naturen-', vandringsens ö. Här finns fina möjligheter att sträcka på benen och låta svetten rinna. Trafiken är obefintlig. Vi började med vattenfallet. Vandringen till det hundra meter höga vattenfallet gick igenom djungeln som på Thor Heyerdahls karta över Fatu Hiva från 1937 är markerad som 'tabu'. Nuförtiden verkar ingen bry sig om det gamla, man spelar boule istället, fast en del Tikis har tagits fram ur skogen och

fått en mer framstående plats. Vi passerade en del övervuxna husgrunder i sten. Här bodde tusentals människor innan den vita mannen, i form av spanjorerna, kom hit 1595. De förde med sig sjukdomar som folk här inte hade motstånd mot och de dog som flugor, dessutom introducerades bland annat getter, myggor och råttor. När Cook kom hit många år senare fanns det inte många invånare kvar på öarna i Marquises. I dagens läge bor det knappt 600 personer här. Elisabeth badade och tvättade håret i vattenfallets svala vattnet. Vi såg även små flodkräfter. På hemvägen samlade vi en del frukt. Mest lime men även ett par mangos och en och annan apelsin.

En annan lång promenad vi gjorde var upp till 'korset' som ligger 600 meter över havsnivån. Den lilla betongvägen gick bara upp och upp och upp men utsikten var bedövande. Vilken underbart vacker ö. På vägen ner skulle vi besöka postkontoret men det var stängt. Vi stannade vid ett hus med ett sorts äppleträd med frukt som vi inte hade sett innan. Mannen som ägde huset var träsnidare/snickare och vi blev inbjudna till att titta på hans arbete. Även sonen och frun arbetar med detta. Fina

saker men ack så dyra. Wim kunde ändå inte motstå en liten Manta-rocka i trä. Vi fick med oss lite 'apple', basilika och mynta. Snickaren härstammar från Rikitea och hans mamma bor i huset bredvid Phillippe, bagaren. Kul!

I den lilla hamnen finns ett vattenuttag så vi passade på att göra tvätten. Många som vi träffade ville göra lite byteshandel. Fiskelina, krokarna och förtöjningslinor till båten är eftertraktade liksom bollar och färgpennor till barnen. Kvinnor vill gärna byta mot parfym och smink. Temo, träsnidaren, kör också 'taxi' och vill ha 150 USD för den 17 kilometer långa sträckan mellan Hanavave och Omoa, där det finns en del Tikis att beskåda (Thor Heyerdahl skrev om den dalen i sin bok). Han kör dig bara åt ett håll så man måste vandra tillbaka. Vattentaxi kostar 60 USD p/p. Förmodligen är man van vid rika turister från det stora landet i öster men vi avstod.

Ett besök i kyrkan är ett måste. Gudstjänsten varade i nästan två timmar med mycket sång och gitarrspel. Särskilt en av kvinnorna hade en fantastisk röst. Allt gjordes på polynesiska så vi förstod

Elisabeth badar i vattenfallets svala vatten



ingenting men vackert var det. Det var både manliga och kvinnliga präster. Många böner och bibelläsning som man på sitt eget språk kanske inte tycker är särskilt spännande men nu kunde vi lyssna i lugn och ro på det polynesiska språket och det var intressant bara det.

Vi stannade två veckor på Fatu Hiva. Vädret var ostabilt av och till när Mara'amu blåste och fallvindar på 25 m/s var inte ovanliga. Vi satt ankarvakt ett par nätter. Det är bra botten så ankaret satt som berget men när Bengts 22 ton drar i kättingen kändes det ändå otäckt. Eftersom vi stannade så pass länge började vi känna igen en del människor, alla är mycket vänliga. Vi gick också rätt mycket i skogen och samlade fallfrukt. Vandringen till vattenfallet gjorde vi om både en och två gånger eftersom Elisabeth gärna ville bada och tvätta håret i färskt vatten. En av gångerna gick vi en annan väg genom byn och blev inkallade av Sopi och Léa som bor i första huset bakom fotbollsplanen. De ville gärna byta frukt mot något de behövde. Man tror att man inte har så mycket att byta med men de behövde muggar och annat köksredskap som vi hade tillräckligt av

på 'Bengt'. Vi fick smaka på både goda apelsiner och pamplemousse som är mycket sötare här än på Gambier. Det gick bra att konversera med både Sopi och Léa eftersom de pratar hygglig engelska även om en del gick på franska. Wim kan lika mycket franska som de kan engelska så hela samtalet gick ganska bra. Det skulle jagas gris så vi skulle komma tillbaka senare. Sopi visade oss hur man jagar vildgris här i bergen. De tillverkar en ytterst enkel fälla av några pinnar, en bit kokosnöt och ett rep. När den stora vilda grisen vill ta kokosnöten sätter han foten i repets ögla och med nosen aktiverar den fällan. Repet sitter runt benet och grisen dödas med kniv. Köttet räcker ett tag.

När vi kom tillbaka senare för vår första byteshandel hade de precis slaktat grisen och både hundar och katter satt och väntade på lite gott. Vi bytte en stor kastrull, en stor skål och fyra nya kaffemuggar mot frukt, honung och en Tiki. Både Sopi och Léa var mycket öppna, trevliga och mjuka människor som visade runt i trädgården och verkstaden de har. Som många andra på Fatu Hiva tillverkar även de Tikis och annat i trä till turisterna

Wim svalkar fötterna



men eftersom det inte finns några turister för tillfället är inkomsterna små. Istället har de börjat med att plantera sådant som de får bra betalt för. Familjen har en del mark upp i bergen och där planterades bland annat vanilj som de får ett bra pris för. Öarna har drabbats hårt av Coronavirusets konsekvenser. Inga turister betyder inga pengar men här behöver man inte svälta. Mat finns i överflöd överallt. Som Sopi påpekade: 'har man inga pengar äter man bananer'.

Ett av kusinbarnen hade gärna haft lite målarfärg eller en fotboll men vi hade gett bort allt sådant på Dominika för två år sedan. Alla på ön är släkt med varandra så när någon vill gifta sig åker de till en annan ö för att hitta någon partner. På så sätt kommer det hela tiden in nytt blod på ön och man undviker inavel. Sopi och Léa har fyra barn som bor lite varstans på de andra öarna. Militärtjänst görs i Frankrike och även högre utbildningarna görs där.

Fatu Hiva ligger lite 'off' och är den enda ön i Marqueses där man fortfarande gör byteshandel. Smart, för många seglare

kommer direkt från Panama och har inga CPF-francs med sig i bagaget men vill gärna ha lite färsk frukt efter den långa överfarten. Ön är hisnade vacker och väl värd ett besök. Efter att Mara'amun hade blåst ut sig själv tog vi upp ankaret och seglade vidare till nästa ön, Tahuata.

Wim och Elisabeth van Blaricum
S/Y BENGT

www.sailblogs.com/member/bengt

Insändare

Hej på er.

Läste om ett förslag att modernisera JRSK's logga. Varför då? Vad är fördelarna med detta? Loggan är inarbetad i drygt 30 års tid nu. Ritad av Heinz och Miriam vid klubbens etablerande. De är fortfarande medlemmar. Visst kan man tillverka flashiga saker idag med datorers hjälp men det är inte det som är det viktiga. Hur ofta ser man att Kryssarklubben eller alla våra båtars logotyper i seglen ändras? Men de kanske är moderna och bra jämfört med JRSK's logga? Det är en inarbetad identitet vi pratar om ingenting annat. Vad skulle en förändring ge för fördelar? Vi kan bara se nackdelar plus kostnader för klubben och medlemmarna. Är helt säker på att det finns annat att lägga resurser på inom klubben. Var snäll och rör inte loggan.

Hälsn. Svante & Kristina Jacobson, jrsk. 003

Ordförande svarar:

Ny hemsida, ny logotype

Vår nuvarande hemsida har varit med i många år. Utvecklingen går framåt och önskemålen har ökat. Därför har styrelsen beslutat att en ny hemsida skall utarbetas. Projektgruppen leds av Bosse Niklasson tillsammans med Gunnar Bulukin, Kim Niklasson, Adam E Insulán och Magnus Berntsson. Arbetet pågår för fullt. Det som hittills har presenterats ser mycket lovande ut.

Som jag tidigare informerat om i ett nyhetsbrev så kommer styrelsen att i samband med presentationen av en ny hemsida föreslå en ny logotype. Den nya hemsidan är helt omarbetad och med en modern design och färgsättning. Styrelsen tycker att den nya logotypen ger ett modernt utseende och passar väl in i tiden. Och den passar mycket bra ut till den nya designen på hemsidan.

Förslaget kommer att presenteras innan årsmötet, där beslut kommer att fattas av medlemmarna.

Mats Wängdahl, Ordförande

FLASKPOST från s/y TaiPan

Alf och Jessica på TaiPan ligger för närvarande i Muxia, Galicien, Spanien. En gästvänlig hamn med mycket trevliga, hjälpsamma hamnvärdar!

De sköter Shell-macken och gästhamnen och vi behövde hjälp med att svetsa i rostfritt och de fixade fram en som kunde hjälpa oss

på en timme! Ikväll var vi ute och åt med ett par på en dansk båt som också ligger här i hamnen och lämnade restaurangen prick kl 23.00 då det är utgångsförbud efter det.

Muxia är inte så stort så vi hade inte så långt till hamnen, så allt gick väl! Vi äter inte ute så ofta så vi märker inte så mycket av utgångsförbudet egentligen. Vi har munskydd på oss så fort vi går utanför båten och spatserar på gatorna. Det blir mest till livsmedelsbutiken eller på promenaden, paseo. Idag har vi haft mest blåst och regn men imorgon väntar vi sol! Nästa destination blir Muros.

Hälsningar från oss!



Alf och A Ferida

TIPS!

ARTIKELREGISTER VARVET!

Tidningen Varvet har funnits i snart 20 år. Många har bidragit och mycket har skrivits. Redaktionen har 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.



Medlemspriser på **ALLT** i butiken!

Vi kan båtutrustning 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!**

Hällefundregatan 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!

BERTHON
SCANDINAVIA

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

Berthon Scandinavia, tidigare XLNT Yachting, är en internationell båtmäklare specialiserade på segelbåtar från välrenommerade Svenska och Skandinaviska båtvarv

XLNT
YACHTING



HALLBERG-RASSY 31 / 2006



M32 / 2016



HALLBERG-RASSY 34 / 1998



HALLBERG-RASSY 48 / 2012



COMFORTINA 42 / 2000



HALLBERG-RASSY 43 / 2003



HALLBERG-RASSY 54 / 2008



FARR 60 / 1998

Se hela vårt utbud på berthonscandinavia.se

+46 304 694 000 | brokers@berthonscandinavia.se | Henån, Orust

Berthon UK
0044 (0)1590 679 222
brokers@berthon.co.uk

Berthon France
0033 (0)4 93 63 66 80
brokers@berthonfrance.fr

Berthon Spain
0034 639 701 234
brokers@berthonspain.com

Berthon USA
001 401 846 8404
sales@berthonusa.com



Att komma hem igen – efter att ha varit borta i två år

När en ger sig iväg på sitt livs resa, inte tänker en då på hur det blir när en kommer hem. Den enda tanken vi hade innan vi gav oss iväg var att vi skulle ha kvar vår bostad och pengar kvar på banken när vi kom hem ifall vi inte fick några inkomster den första tiden. Vi skulle vara 45 respektive 46 år när vi kom hem igen och vår dotter skulle vara 12 år.

Ett par vänner till oss i Göteborg som skulle flytta till USA för jobb inom SKE, fick inför flytten gå en kurs i Stockholm på bolagets bekostnad. De var storögt förvånade över kursens innehåll när de kom tillbaka. Den hade i stort sett bara handlat om hur det var att komma hem till Sverige igen efter utlandsvistelsen. Vi var lika förvånade vi när de berättade, men efter att själva

kommit hem efter att varit borta två år från Sverige var vi inte längre förvånade. Tilläggas ska att vi inte var tillbaka i Sverige någon gång under dessa två år.

Det var en fantastisk känsla att segla in över svenskt territorialvatten igen efter att varit borta två år. Det var minst sagt en uppspelt besättning ombord när vi från Skottland

seglade mot Rörö en solig dag i början av augusti. Vi kände att vi inte klarade av att både komma hem till släkt och vänner och att komma hem till Sverige på samma dag, vi behövde dela upp det. Rörö har alltid varit en av familjens favoritöar och här har dottern fått gå på egna strövtåg i tidig ålder.

Det blev lite kulturkrockar direkt kan en nog säga. När vi närmar oss land ser jag i kikaren en mängd båtar under segel längs kusten. – Det är nog en regatta, säger jag till Nils, eftersom det är en sådan mängd båtar ute och seglar. Efter lite funderande kom vi fram till att det nog inte var någon regatta, utan en helt vanlig dag på västkusten vid den här tiden på året. När vi närmar oss bryggan, där det redan ligger flera båtar, gör vi oss redo för att använda akterankaret som vi inte använt sedan vi lämnade Sverige. Jag samlar ihop förtamparna och min tanke är att slänga dem till den eller de personer som står på bryggan för att hjälpa till. Ingen står på bryggan, men det sitter många i sittbrunnarna i båtarna omkring och tittar på oss. – Vi har kommit tillbaka till Sverige, säger jag med ett leende till Nils. Vi har knappt hunnit lägga till när vi möter ett par på bryggan som hälsar oss välkomna tillbaka till Sverige. Jag ser antagligen ut som ett fån under tiden jag letar i minnet efter vilka de kan vara. – Nej, säger de, ni känner inte oss, men vi har läst om er resa på nätet och förstår att ni kommit hem nu. Så underligt och samtidigt så trevligt att bli hälsad välkommen hem av två för oss främmande människor. Men kulturkrockarna fortsätter i fiskaffären. I Karibien finns det två saker som är billigt, socker och rom. – Har ni rom i såsen, utbrister jag i affären när jag läser vad de olika såsarna innehåller. Nils fick sig ett gott skratt och tack och lov verkade det inte vara någon annan som tagit notis om vad jag förvånat fått ur mig.

Alla upplever saker olika, det är helt klart.

Men det som slog oss väldigt tydligt när vi kom hem var dels hur viktigt det är för alla att tillhöra gruppen och inte riskera att åka ut ur gruppen, dels att många upplevde oss som ett hot i och med att vi släppt taget om vardagen under två år. Nils och jag har aldrig upplevt vår vardag som grå eller som ett ekorrhjul, med det sagt innebär det inte att vi ibland tyckt att vardagen har varit tuff. På land kan vardagen ibland te sig som den upprepar sig likadant från dag till dag. Men jag vill ändå tro att jag, om jag har ont av det, har möjlighet att påverka den så den i vart fall ter sig lite olika från dag till dag. För en långseglare är det fler beslut som måste fattas, oftast snabbt, och konsekvenserna av fattade beslut kommer oftast fort. Det är som jag ser det, både på gott och ont. Vardagen, i form av att skaffa mat, vatten, diesel, gasol och tvätta, m.m. tar otroligt mycket längre tid när en är ute och långseglar. Också det är på gott och ont. Men de som var kvar i Sverige under de två år vi var ute och seglade, såg nog inte det utan trodde nog bara att vi åkt runt på en räkmacka under dessa två år.

Vår dotter gick på en friskola när vi stack iväg och hon började på samma skola i samma klass när vi kom hem igen. Skolan byggde på att föräldrarna var delaktiga i skötseln av själva skolbyggnaden genom bl.a. städning och lite fixande ute och inne. En arbetsdag på skolan infann sig ganska snart efter att vi kommit hem. Det var inte en gång, utan många gånger, jag mötte föräldrar som glatt hejade och sa – Hej, har ni kommit hem igen! Sedan såg jag hur de försvann i sina egna tankar en stund. Det blev en kort paus och sedan avslutade de snabbt samtalet och försvann. Vad hände?

Det var många av våra tidigare vänner som aldrig frågade något om vår segling. Vi sa aldrig något om den om inte någon speciellt frågade, så det var knappast så att vi tröttade ut vår omgivning. Det som

förvånade mig mest var när jag träffade en grupp seglare, som kände mig sedan tiden innan långseglingen, och alla frågade varandra om sommarens segling. Alla berättade gladeligen och det frågades även om en flygresa till Thailand, som sedan diskuterades en bra stund. Efter det kom någon plötsligt på, - Men vi har ju inte frågat hur du har haft det på er långsegling.

Det var först efter ett nyårsfirande hos ett par vänner som jag förstod vad det troligtvis handlade om. De enda vi kände var värdparet. De övriga var nya vänner till dem som de numera årligen åkte skidor med och firade nyår med. Vi kände oss som kusinerna från landet när de diskuterade vilka tekniska funktioner de hade i sina bilar, vi visste knappt att de funktionerna fanns. Vid middagen hade jag en ny bekantskap vid min sida. Jag minns inte riktigt hur just det samtalet började, men jag minns hur det slutade. - Det jag är mest nöjd med är egentligen att vi genom vår långsegling visat vår dotter att det är möjligt att genomföra det en vill, sa jag. Då fick jag en lång utläggning från min bordskavaljer om att han aldrig skulle kunna göra en sådan sak med tanke på allt ansvar han hade för fru, barn, ekonomi och ... ja, jag vet inte allt han räknade upp men mycket var det.

TIPS!

RECEPT I JULETID - VARM ROMPUNCH

3 citroner, 1/2 l vatten, 1 dl socker, 1 msk honung, rom. Riv skalet fint av citronerna. Pressa saften ur dem. Koka upp vatten med socker och honung och tillsätt citronrasp och citronsaft. Sila lagen genom en duk eller ett filter och tillsätter rom efter önskad styrka och smak. Servera rompunchen varm. Till-lagningstid ca 15 m

Nils och jag var en påminnelse för alla om att vi släppt förtöjningarna under två år. De frågade sig själva vad de gjort under de två åren. Det spelade ingen roll om vi sa något eller inte, vi blev uppenbarligen ett hot bara genom vår blotta existens. Ett hot som folk ville undvika. Tack och lov fanns det personer runt omkring oss som uppskattade oss för de personer vi var, men umgänget med många av våra tidigare vänner blev inte som förut.

Vad vi förstått är det många som varit borta länge från Sverige, för arbete eller annat, som upplevt precis det jag beskriver. Vi seglade iväg 1998 och kom hem 2000, så det är många år sedan och mycket har förändrats både vad gäller hemresor och teknik. Men frågan är om just känslan av att inte riktigt passa in eller få lov att komma in i gruppen har förändrats. En klubb som JRSK där en träffar medlemmar som är intresserade av ens erfarenheter, kunskap och tankar är därför guld värd. Som medmänniska är det bäst en kan göra att ställa frågor och lyssna på svaret. Det gäller oss alla!

Eva Andréasson

Information - JRSK på Facebook

Vi har ihop med styrelsen beslutat att stänga den slutna medlemssidan "Jordenrunt-seglarklubben JRSK" och enbart ha den öppna sidan "JRSK Jordenrunt kvar".

Alla inlagda poster kommer att finnas kvar men det går inte att lägga till nytt på den vi stänger. Att ha två Facebooksidor blir lite förvirrande och kräver onödig administration. Vi hoppas att den öppna sidan kan tjäna som marknadsföringsplats för klubben, Varvet och hemsidan via inlägg som hänvisar till vår verksamhet.

Inlägg som man inte vill att "alla" ska läsa kan skickas till webbredaktören så publicerar vi detta på medlemsdelen av hemsidan.

/Webbredaktören

Djur ombord?

I skönlitteraturen hittar vi beskrivningar på relationer mellan sjömän (och även sjörövare) och olika djur. Vanligtvis handlar det om apor, papegojor, hundar och katter. Även i facklitteratur kan vi få läsa om både heroiska och sällskapliga djur som människor valt att ha med under färd till sjöss.

I nästa års första nummer av vår fina medlemstidning kommer en artikel om husdjur ombord. Självfallet vill vi inför den artikeln även ta del av era erfarenheter av att segla med fyrbenta beståtningsmedlemmar.

Skriv några rader om er katt eller hund och bifoga en bild. Vad ni väljer att dela med er är valfritt. Det kan vara en liten presentation eller en episod där katten/hunden spelade en stor roll eller tips på anpassningar som ni gjort för att djuret ska trivas ombord.

Text och bild sänder ni till varvet@jrsk.org



Med Randivåg genom Röda havet

Vi startade från Langkawi i Malaysia den 16 januari 2020 och seglade mot Sri Lanka. Vårt mål var Medelhavet om ca fem månader. Vi hade en bra segling i mestadels sidvind och efter 8 dygn kom vi fram till Galle på sydkusten av Sri Lanka. Vi blev mötta av två läkare som frågade om vi hade feber. Det var här vi började förstå att covid-19 skulle göra vår segling till Medelhavet speciell.

Vi kan verkligen rekommendera ett stopp i Sri Lanka, vi blev vänligt mottagna och hade tillfälle att resa runt i landet. Vi hade hört att det går in en obekvämd dyning i hamnen i Galle, men när vi var där i slutet av januari var det hanterbart.

Efter några veckor i Galle fortsatte vi mot Indien. Det tog tre dygn till Cochin, halva tiden segling, halva tiden motorsegling i lä av Indien. Här var doktorn som mötte oss vid inklareringen helt klädd i skyddskläder. Det gick knappt att höra vad han sa, indisk engelska är ju svår att förstå i vanliga fall, bakom munskyddet var det nästan omöjligt! Då vi inte hade feber nu heller kunde vi fortsätta med inklareringen. Att komma in i olika länder är mer eller mindre enkelt, i Indien var det extremt krångligt. Det positiva är dock att man kan göra inklareringen själv, det behövs ingen agent. Vi lade oss i marinan i Cochin, Indiens enda marina! Marinan ligger i ett hotellområde och vi seglare har tillgång till pub, restaurang och pool som tillhör hotellet. Dessutom finns Naser som tar oss seglare dit vi vill i sin tuk-tuk. Vi provianterade för fem månader, fyllde diesel och vatten. Vi anmälde oss till de myndigheter som har som uppgift att övervaka sjöfarten från Indien in i Röda Havet. Efter några veckor kände vi oss färdiga för avfärd.

Vi var tre båtar som lämnade hamnen samtidigt tidigt på morgonen den 25 februari, de andra båtarna var ReVision II och Viannica båda från Australien. Redan efter en kvart hörde vi Viannica fråga hamnmyndigheten på VHF om de kunde ordna bogsering tillbaka till marinan. Deras motor fungerade inte. Sen dröjde det några minuter innan jag upptäckte att det inte kom något vatten ur kranen. Vi konstaterade att vattentanken var tom och meddelade ReVision II att vi letar efter en vattenläckage. De låg stand by och det tog inte så lång tid innan vi konstaterade att det var slangen till ute-duschen som hade gått sönder och vattnet hade läckt ut i kölsvinet. Vi pumpade ut vattnet och då vi har watermaker var det ingen katastrof utan vi kunde fortsätta seglingen. Detta var det mest dramatiska som hände under de kommande två veckorna. Vi hade svaga vindar och fick ibland stötta med motorn när vi inte hade någon vind. Snittfarten låg på under 5 knop, men vi kom långsamt närmare Afrika.

Under seglingen hade vi ständig utikik efter pirater och rapporterade till UKMTO en gång om dagen. Vi fick lära oss att piraterna gärna slog till i gryningen, så rapporten till UKMTO borde göras strax efter soluppgången. Vi rapporterade per mail klockan 8 varje morgon. Vi såg att

nästan alla fartyg hade lagt till: "Armed guards on board" på AIS-informationen i stället för destination. I Adenviken finns en 500 sjömil lång separeringszon med en två sjömil bred korridor mellan trafikzonerna där fritidsbåtar kan segla. Vi valde att segla här och då vi hade medvind var det inga problem att hålla sig inom zonen. Vi kände oss övervakade på ett positivt sätt, flygarna ropade upp oss flera gånger och frågade om allt var väl ombord. Vi märkte på yrkestrafiken att de var spända och hade skärpt övervakning, de rapporterade till övervakarna så fort de såg en misstänkt båt. Vi såg några potentiella piratbåtar som rörde sig i området, men om de var ute för att fiska eller planerade något annat, vet vi inte. Vi hörde inte om några incidenter, men det förekommer fortfarande attacker mot yrkestrafiken. Den senaste attacken mot segelbåtar var 2011.

Efter 18 dagars segling kom vi till Djibouti den 14 mars där vi hoppades kunna slappna av efter vår segling. Vi planerade besök i land, påfyllning av diesel och mat och köp av en kompressor till kylen som hade slutat att fungera på vägen. Vi möttes av en stängd hamn på grund av covid-19 och upprörda seglare i ett 15-tal båtar som inte längre fick gå iland. Vi var ankrade i Djiboutis hamn i nästan två veckor (för att vänta på kompressorn som kom från Italien) och kunde inte gå i land under den tiden. Det fanns service från land som hjälpte oss att fylla såväl diesel som matförråden.

Våra vänner i ReVision II anlände några dagar efter oss och fick inte komma in till Djibouti. Unga soldater med höjda gevär skrek: "Kom inte hit, vänd om till där ni kom ifrån". Det gick bra för Mike och

Hälsokontroll i Djibouti, men vi fick inte gå i land



Terry på ReVision II till sist som tilläts ankra vid en ö utanför hamnen och fylla på förråden, men vi förstod att vår fortsatta segling skulle bli tuff om alla länder vi skulle passera agerade på samma sätt. Nu hade nästan alla seglare lämnat Djibouti för Röda havet, men några var kvar. Att stanna i Djibouti och vänta ut pandemin var inget alternativ, hamnen var oskyddad, vi fick inte gå i land och myndigheterna ville inte ha oss där. Vi måste fortsätta.

Det var fem båtar som lämnade Djibouti samtidigt, Complexity från USA, Polarwind från Tyskland, ReVision II från Australien och Xamala från Frankrike och vi skulle hålla ihop tills vi lämnade Suezkanalen 10 veckor senare. Att det skulle ta så lång tid visste vi inte då.

Röda Havets södra utlopp heter Bab el Mandeb – Tårarnas port – och den är trång, svårseglad och här passerar 60 fartyg per dygn. Vi valde att gå igenom ”porten” i svag sydlig vind och fortsatte seglingen i

starkare vindar upp mot Eritrea. Statistiskt sätt skulle vi ha medvind en tredjedel av Röda havet och det stämde nästan för vår del. Nordanvinden kom och vi valde att ankra bakom några öar strax söder om staden Massawa i Eritrea. Militären ville köra bort oss, men vi hävdade nödvärnsrätt och stannade så länge nordvinden blåste stark. Enligt internationell lag har vi rätt att söka nödhamn utan att vara inklarerade. Det var första gången vi märkte fördelen med att segla i grupp, det är inte lika lätt att skrämman iväg en hel grupp som en ensam båt. Vi kände oss rätt trygga även om vi var illegalt i deras land. Efter ytterligare stopp i Eritrea fortsatte vi till Sudan. Vår strategi blev att segla i medvind eller gå för motor i svaga nordliga vindar. Vi hade ingen brådska till Europa, vi ville komma dit när länderna var öppna.

Första stoppet i Sudan blev långt, mer än en veckas väntan på bättre väder. Det var här som en av de yngre deltagarna i vår lilla eskader myntade uttrycket: Nu förstår

I Eritrea kom invånarna ut till oss i sina små segelbåtar



När militären kom för att köra bort oss i södra Sudan stod besättningen på tyska båten Polarwind (registrerad i Antigua) och vinkade till dem. Vi fick stanna tills vinden avtagit!

jag varför det kallas Röda Havet! Han tittade på en gribfil med nordliga vindar som illustrerades med stark röd färg! Den sudanesiska militären kom och ville få oss att fortsätta. Osvaldo, kapten på Polarwind, erbjöd sig att prata med militären. Han trodde att hans militära bakgrund kunde vara honom till hjälp. Hans två barn, 7 och 10 år, och hans fru stod på deras båt och vinkade till militärerna. Deras strategi gick hem, vi kunde stanna kvar tills vinden vände. Inte ens militären kan motstå vinkande barn!

Sudan har 350 sjömil lång kust och det tog oss 17 dagar att passera landet. Vi ankrade varje natt i någon vik och seglade/gick för motor när tillfälle gavs. Vi hade kontakt med andra seglare, myndigheter och familj med mail via satellit, sändning via SSB fungerade inte i detta område. Vi fick rapporter om covid-19 och andra segelbåtars vägval. Förutom militären som vi mötte vid gränsen till Eritrea såg vi inga andra myndigheter i Sudan. Ingen försökte stoppa oss att ankra men det

kändes så klart oroligt ändå. Vi anmälde oss till Svenska ambassaden i Sudan och med deras hjälp, och andra ambassaders, undersökte vi om det gick att få diesel och mat från Port of Sudan. Det lyckades inte och nu började vi i stället att dela på våra resurser mellan båtarna och de båtar som hade watermaker gjorde sötvatten till båtarna utan.

I slutet av april seglade vi över gränsen till Egypten och möttes av fler människor på land. I vår första tilltänkta ankarvik blev vi bortkörda av militärer på land redan innan vi hann få i ankaret. I Egypten var det nu förbjudet för invånarna att använda båtar om man inte hade tillstånd. Men på land hade de synpunkter på var vi kunde ankra. Egypten har en lång kust vid Röda havet – 450 sjömil och hela denna sträcka försökte vi hitta ankringar som låg utom hörhåll från land. Oron över att inte kunna fortsätta segla nära kusten i Egypten var ständigt närvarande, speciellt som vi inte hade någon brådska, Europa var fortfarande inte öppet. Port Ghalib är

en marina i ett hotellkomplex som hade tagit på sig att leverera diesel, vatten och mat till seglare. Varorna beställdes per mail och man fick en tid att gå in till kaj för att hämta dem. Betalning var i amerikanska dollar och påslaget var stort. Några i vår eskader använde denna tjänst för att få mat och diesel. Vi andra klarade oss ett tag till. När vi så småningom kom till Hurghada erbjöd sig en person att handla åt oss och vi kunde förutom diesel och mat även få SIM-kort. Detta var en stor lättnad, nu kunde vi lättare följa utvecklingen av covid-19 och få en bättre kontakt med yttrevärlden.

Den sista seglingen upp genom Suezviken är tuff då här alltid är en stark nordlig vind vid denna årstid. Det var en seg förflyttning i nära 200 sjömil, men i slutet av april kom vi till Suez och början på kanalen. Här tar en agent emot och lotsar oss igenom

byråkratin och båten genom kanalen. Nu började covid-19 restriktionerna att lätta i Medelhavet och vi fick per mail reda på att vi var välkomna till Cypern. Den 3 juni la vi till i Limassols marina, hissade den grekcypriotiska flaggan och la oss till ro för 14 dagars karantän i en lyxig marina. Nu kunde vi beställa mat via internet, fick bredband in i båten och kunde fylla på våra svenska telefonabonnemang. Efter ett negativt covid-19 test fick vi gå iland efter 3,5 månader eller 106 dagar på båten.

Vi seglade 3 780 sjömil från Indien till Cypern utan att vara på land. Hela resan från Malaysia var 5 350 sjömil, vi seglade 60 % av tiden, resten var motorsegling. Trots allt hade vi tur, vi var inte med om någon piratattack och det gick att genomföra seglingen från Sydostasien till Medelhavet trots covid-19. Vi hade med oss tillräckligt

När vi seglade längs land i Sudan var en person i första båten uppe i masten för att hitta en säker väg mellan reven. Här är det Elis på Complexity som leder oss rätt.



Den 10 juni var vi fria att gå iland på Cypern. Vi firade med att vandra runt i Limassol och en middag på restaurang!

med mat och diesel, kunde byta varor och tjänster med våra medseglare och kunde ankra längs Röda havets kuster. Vi blev bara bortkörda några gånger. Det var både psykiskt och fysiskt påfrestande men att seglingen gick att genomföra beror till stor del på vår lilla eskader. Vi kunde besöka varandras båtar, umgås, prata om väder och få information från omvärden via varandras nätverk.

Lisa Köhler Rundqvist
s/y Randivåg

Från Sydostasien till Europa

Som vi ser det finns det i huvudsak tre seglingsvägar från Sydostasien till Europa: runt Sydafrika, genom Röda havet och att vända tillbaka genom Stilla Havet. I tillägg till detta går det att frakta segelbåten till Europa.

Alla alternativ har såklart en tidsaspekt, upplevelsefaktor och ekonomi. Längst tid tar det att segla tillbaka till Europa via Stilla Havet, man får räkna med 3-4 år beroende på hur länge man stannar i olika områden. Väljer man segling via Sydafrika finns olika seglingsvägar. Seglar man direkt upp i Atlanten, via Azorerna och Kanarieöarna tar det ca 18 månader innan man är i Europa. Kortast tid tar det att segla via Röda havet till Medelhavet, ca 5 månader. Mest pengar på en gång är fraktalternativet (400 000 – 500 000 kronor). De som seglade året innan oss gjorde av med ca 3 000 Usdollar i inklarerings, agentavgifter, mat och diesel i Röda havet. Vi gjorde av med en bräddel då vi inte kom in någon stans.

Från Indien till Medelhavet via Röda havet seglar man bäst under december – maj, vindarna är bäst då. 2019 seglade ca 75 fritidsbåtar genom Röda havet och Suez-kanalen. I år blev det knappt 60. När man lämnar Indien kan man anmäla sig till de organisationer som övervakar trafiken runt Somalia, MSCHOA (Maritime Security Centre Horn of Africa) och UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations). Man anmäler sig till MSCHOA och rapporterar till UKMTO. Övervakningen sköts av olika sjönationer (även Sverige) enligt ett rullande schema. När vi var där höll japanerna i flygplanstrafiken, spanjorer och

amerikaner i fartygen och några andra i helikoptertrafiken.

Röda havet är 1 200 sjömil lång och går att segla i ett sträck. Vi valde att segla långsamt för att Europa skulle öppna upp innan vi kom dit. Det finns en pilotbok för Röda havet: Red Sea Pilot av Stephen Davies och Elaine Morgan, den är viktig att ha ombord. Det finns också en ”hemlig” FaceBook grupp som heter Red Sea Passage som man måste söka inträde till. Där finns mycket information att hämta. Det var seglare knutna till denna grupp som vi hade kontakt med via mail i Röda havet.

2020 gick det endast att segla på västra sidan av Röda havet, dvs via Eritrea, Sudan och Egypten, länderna på östra sidan var inte öppna för fritidsseglare. Mitten av Röda havet är väl sjömått och utmärkt, men skall man som vi gjorde, segla nära kusten, finns inga detaljerade elektroniska sjökort. Det är viktigt att ha komplement, vi hade förutom Navionics sjökort och c-map även google earth sjökort. De senare var tillverkade av Jim Coole, en av deltagarna i vår lilla eskader. Utan dessa detaljerade skap-filer skulle vi inte ha valt att segla nära land. Mitt ute i Röda havet behövs såklart inte den typen av kustnära kort.

Från Malaysia/Thailand mot Medelhavet kan man stanna i följande länder:

Land	Visumtvång	Sökes här	Agent eller ej
Andamanerna (Indien)	Visum i förväg	www.india-visa-gov.in/sv/visa	Agent
Indonesien	Visum i förväg	Ambassad	Agent
Sri Lanka	Visum i förväg	www.eta.gov.lk/slvisa	Agent
Indien	Visum i förväg	www.india-visa-gov.in/sv/visa	Ingen agent
Maldiverna	Visum i förväg	Via agent	Agent
Sokotra (Jemen)	Visum i förväg	Via agent	Agent
Djibouti	Visum på plats	-	Ingen agent
Eritrea	Visum på plats	-	Agent
Somalia	Visum på plats	-	Agent
Egypten	Visum i förväg	www.visa2egypt.gov.eg/eVisa	Agent

De agenter som är aktuella finns t ex på Red Sea Passage FB sida och Noonsite.com.

Lisa Köhler Rundqvist
s/y Randivåg

Ett medlemsskap i förändring?

Hösten 1982 träffade jag min man, Bosse, som då hade byggt en Birdie 24 tillsammans med en kompis och sommaren 1983 seglade de till England. Långt och jättestort! Den båten hängde med under hela 1980-talet och jag lärde mig segla. Och redan då var drömmen om att segla långt och länge väckt.

1990 såldes hon och vi var båtlösa så den sommaren blev det biltur i Europa. Men så vi saknade havet! Under 1990-talet seglade vi en Albin Nova, som vi då tyckte hade enorma ytor. Men tyvärr var hon alldeles för vek så fantasier och diskussioner om vår kommande långfärdsbåt pågick hela tiden. Ett antal kriterier sattes upp och slutligen, hösten 2002 kunde vi köpa vår seaQwest, en Najad 360 med mycket utrustning. Där och då började vi räkna på år och ekonomi. När kan man lämna barnen, hur finansierar vi en långsegling osv. Helt klart var det väl inte, men vi satte ändå avseglingsdatum till 1 juni 2008!

Under 2003 hörde vi talas om JRSK, och någon sa att de ändrat sina antagningskrav, så för att bli medlem krävdes att man planerade att långsegla inom 5 år. Perfekt, stämde ju med vår plan, så vi ansökte om medlemsskap. Och blev antagna!

Mycket värnadsfulla blev vi in till ett möte, och fick ett fint emottagande av Björn Jarde, dåvarande ordförande. Alla var nyfikna på oss, hjälpsamma och vi gick hem med huvudet fullt av goda råd. För att inte prata om hur imponerade vi var av alla seglingsberättelser, toppat av Heinz och

Miriam Roegners seglingar. Inte bara en, utan två gånger hade de seglat jorden runt! Visst hade vi läst artiklar om dem i GP, men att ha träffat dem "live" kändes oerhört stort.

Under de kommande åren växte klubben, vi var många som var engagerade och vi hade roligt!

Jag var redaktör för tidningen Varvet och Bosse var webbansvarig. Och så lärde vi känna folk. Både medlemmar här hemma och alla de som var ute och seglade, som vi nu fick kontakt med.

De bästa tipsen och råden kom ofta under fikastunder med dem som hade varit ute. Och vi sög i oss som svampar. Och äntligen träffade vi likasinnade med lika "stolliga" drömmar som oss!

Björn startade senare en grupp som kallades "vi som sticker om 2-4 år", föregångaren till dagens avseglargrupper. 8 par med drömmar om att komma iväg, men med stort behov av att veta lite mer, ta reda på fakta, köpa in utrustning m.m. Och givetvis följde vi varandra.

De två första besättningarna gav sig av 2007 och när vi "testseglade" till Skottland den sommaren så mötte vi dem. Ni vet vilka de är; Mats Wängdahl, vår ordförande, med hustru Ulla ombord på Hokus Pokus 2 och Clas och Laila Kall, våra klubbmästare, ombord på Comedie.

Vi fick också möjlighet att ta över världens bästa båtplats i Krossholmen av Björn och Annika i Lindisfarne (numera Moon) då de stack iväg på sin långsegling.

Och slutligen, 1 juni 2008, kastade vi loss! Det var alltid något speciellt att träffa på andra JRSK-medlemmar under vår segling, och vi gick även med i OSK under denna period för en och annan stockholmare är ju också ute på haven.

Där har vi aldrig varit på en träff eller kunnat ta del av något så efter avslutad segling (2012) lämnade vi den klubben.

Vår story/segling är lite annorlunda då vi, av en slump, fastnade i Miami, där Bosse blev erbjuden jobb, i ytterligare 6 år. seaQwest låg vid bryggan och efter några år tog vi det ledsamma beslutet att sälja henne. Teakdäcket i original från 1985 tog stryk i solen och vi ville ju att hon skulle få vara ute på havet. Hon är såld till ett stockholmsspar, så vem vet, kanske dyker hon en dag upp i Sverige?

Om vår fyraåriga segling kan jag skriva en roman, men de härliga åren kan du läsa mer om på www.seaqwest.se.

Men lämna JRSK? Där vi har våra likasinnade! Var annars träffar du människor som förstår vad du planerar, vad du varit med om osv? Vi har sedan vi kom tillbaka förstått att många blir medlemmar en period, tar till sig den information de vill ha/behöver och sedan lämnar klubben. Har de massor av kompisar med liknande planer? Som förstår när de berättar om vad de varit med om? Jag tvivlar på det...

Själva har vi några vänner utanför JRSK som seglar, men i början av 2000-talet höll de sig mest i Bohuslän och kunde inte förstå vad vi höll på med.

Sommaren 2018 flyttade vi hem till Sverige, och nu är vi återigen engagerade som redaktör och webbansvarig. Cirkeln är sluten, och det är dags för "pay back" från oss! Det finns ju en massa härliga människor idag som när samma dröm som vi en gång hade! Och de flesta av vännerna i klubben från vår aktiva tid finns kvar! Det värmer.

*Heléne N. Hurtig
Bosse Niklasson*

Stolta medlemmar nr 049

Just nu bara innehavare av snipan Louise (Långsjösnipa), men vem vet vad som händer framöver?

seaQwest i södra Cubas skärgård



Tips från Lady Mys

Har här gjort en uppställning på utrustning som man kan ha med sig om man skall ut på en långsegling. Vi på Lady Mys har under ett antal år seglat runt i Karibien mm, och gjort bland annat tre seglingar över Atlanten. Utifrån erfarenhet av dessa seglingar tycker vi att följande utrustning är bra att med ombord. Det finns säkert andra erfarenheter från andra seglare, men detta är vad vi tycker. Har delat upp utrustningslistan i olika kategorier.

Nödvändig utrustning

Plotter med pappers kort som backup
 Någon form av reserv GPS. Eller en I-pad med sjökorts program
 Autopilot
 Radar
 AIS
 Vind, logg: Finns troligtvis i plottern
 WHF: En fast och en bärbar
 Kikare
 Radarreflektor
 Nödraketer
 Grebbag: Packad med vatten, varma kläder, WHF, mm
 Bogserlina 50 meter
 Satellittelefon eller SSB: (Iridium Go, Gramin InReach)
 Sjukvårdsutrustning: (Vi har två lådor)
 Brandsläckare: (Vi har en i varje hytt, motorrum och sittbrunn)
 Brandfilt nära pentryt
 Brandvarnare, i varje hytt och motorrum
 Biminitopp, för skydd mot solen på varma breddgrader
 Proviant och vatten för minst den beräknade seglingstiden + 50%

Livflotte: Skall ha godkänd besiktning
 Dinge: Tillverkad i rätt material som tål sol och salt
 Extra ankare
 Kast boj eller Räddning sele
 PLB eller EPIRB
 Flytvästar med säkerhetslinor
 Säkerhetslina, att fästa säkerhetslinan i, runt hela båten på däck, samt även i sittbrunnen
 Träpluggar eller likande för att täta hål

Verktyg och reservdelar

Tänger: (avbitare, platt, kombi, polygrip, kabelskalare)
 Rörtång
 Skruvmejsel i olika utförande och storlekar
 Skiftnycklar
 Fasta nycklar
 Hylsnyckelsats
 Knivar: varav en i sittbrunn och en uppe på däck
 Bågfil
 Hammare
 Fil
 Skjutmått, tumstock



Lady Mys

Borrar (1-12mm)
 Stor bultsax: Som man vid en nödsituation kan klippa av en vant
 Skruvar, brickor, muttrar: Skall vara i rostfritt material
 Filtertång
 Filter: Både olje och bränslefilter
 Motorolja i reserv
 Impeller, drivremmar, mm
 Reservdunkar med diesel
 Segelreparationssats, segeltejp, segelduk
 Silvertejp
 Vinschhandtag i reserv

Kemikalier

Oljor med oljekanna
 WD40, Elektronikrengörare
 Vaseline
 Silikon och lim
 Rep. sats för glasfiber
 Glasfiberspackel
 Polish

El- prylar

Tångampermätare (både för 12 och 220 volt)
 Multimeter
 Kabelskor och skarvhylsor i olika utförande och storlekar
 Press tång: Helst en kraftig tång
 Förtennade kablar (1,5 – 6mm²)
 Krympslang
 Reservlampor
 Säkringar
 Ficklampor. Både hand och pannlampor

Elverktyg

Skruvdragare: Batteridrivna
 Sticksåg: Batteridrivna
 Vinkelslip: Batteridrivna
 Polermaskin

Bra att ha för bekvämlighet

Dator
Skype eller liknade
I-pad
Rullsegel både genua och stor
Kutterstagesegel: Bra att ha vid längre undanvinds segling
Dynor i sittbrunn
Borsyra, om man får objudna gäster
Solpaneler (250 - 300 watt)
Stor batteribank
Batterimätare
Watermaker
Kyl (Frys)
Generator: (3 - 5 KW)
WI-FI antenn
Cykel
Tvättmaskin, om man har plats

Att tänka på inför resan

Kontrollera, kontrollera, upprätta check-listor
Tänk igenom vad som kan hända i en kris-situation
Packa 1-2 grabbag
Att minst en ombord kan / lär sig sjukvård
Mest förekommande skador är brännskador, benbrott, stukningar

Försök undvika att få objudna gäster ombord (kackerlackor) när ni bunkrar mat och under skor
Metrologi, är bra att kunna.
Ladda ner vädersiter, fins idag bra sådana (PredictWind, Windfinder, Gribb)
Ha inte bråttom. Vänta in rätt väderfönster
Ta med många böcker och ljudböcker
Försök att äta minst två riktiga mål mat per dygn
Ordning och reda. Veta var alla prylar finns

Det viktigaste Njut av tillvaron och fånga dagen

Ha det mysigt
Upptäck öarna och alla vackra ställen
Ha inte bråttom. Stanna om ni trivs.
Det är inte svårt att segla över Atlanten.
Men det kan bli tristess ibland. Men det blir ett minne för livet och man kan få många fina stunder.

*Björn och Alice Bergkvist
Lady Mys*





-Allt i lager
för båt och
besättning!

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



FLASKPOST från s/y Bengt

Bengt ligger för tillfället för ankar vid norra passet på Fakarava i Tuamotus. Vi kom hit från Raroia, 'den lyckliga ön' enligt Bengt Danielsson, där vi har levt 'beachcomber' livet i sex veckor. Eftersom vi inte fick tillstånd att segla till Nya Zeeland stannar vi i Polynesian fram tills situationen blir bättre. Här går, som tur är, att göra det mesta i båtunderhåll. Vi hoppas på att Chile öppnar nästa år så vi kan ta oss tillbaka till Atlanten och Europa. Bengt kommer inte att segla längre västerut på grund av den politiska situationen här i Stilla Havet.

Vi sökte tillstånd till Nya Zeeland på vad som kallas för 'humanitära' grunder men det visade sig vara en fars. Landet tillåter bara båtar som har kontrakt för båtunderhåll på minst NZD 50.000,- (drygt 290.000,- kronor) eller superyachts komma in. En 'kontakt' som bearbetar byråkratin mot betalning verkar också nödvändigt. Svaret på den fem sidor långa ansökningsen dröjde två månader och kom när orkansäsongen startat och var negativt. Vi hade goda humanitära skäl att segla dit. Elisabeths pappa är sjuk och Wims mamma har haft två hjärtattacker och har nu dött. Dessutom behöver Elisabeth ett nytt pass. Coronasituationen här i franska Polynesian har eskalerat och det är svårt att planera ett 'hembesök'.

Även om lokalbefolkningen här inte tar det så noga med Coronarestriktionerna är alla otroligt vänliga och hjälpsamma. Vi trivs här.

Wim och Elisabeth van Blaricum
S/Y BENGT



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 båtillbehör från ledande tillverkare, bunkerstation, båtar från Terhi, gumribåtar 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
- Båtlyft 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



Ingen sjösättning innan skatten är betald

Skatter för seglare i Grekland

Det finns två avgifter att betala när man seglar i Grekland. Trafikdokumentet DEPKA har funnits i omkring 5 år. Det kostade 50 Euro första gången, och den måste förnyas varje år. Ny stämpel kostar 15 Euro, och det har varit mycket viktigt att båten inte sjösätts utan att nya stämplat är klara. Priserna är fritt ur mitt minne. Stämpeln fixade vi hos Port Police.

Nu läser jag på Sxk Medelhavsseglarnas hemsida att det ligger att förslag att DEPKA skall tas bort och ersättas av regler om besättningslista. Detta för att den nya båtskatten TEPAI också registrerar alla båtar över 7 m.

Artikel 66 Upphävande av fritidsfartygstrafikrapport (DEKPA)

1. Artikel 10 punkt 1 i lag 4256/2014 (A '92) ska ersättas med följande:

1.a. Privata fritidsbåtar oavsett flagga måste vara utrustade med en besättnings och passagerarlista som hålls uppdaterad av befälhavaren utan hamnmyndighetens godkännande krävs. De ombordvarandes status och eventuella förändringar av denna ska undertecknas av befälhavaren som ska intyga datum och tid för sin underskrift. Besättningslistan enligt artikel 5.1 första stycket. 23/1999 (A '17), skall alltid

finnas ombord och visas på begäran av de behöriga myndigheterna.

Den nya båtskatten TEPAI infördes 2019, efter många turer. Det var obefintligt med information på engelska i början, och betalningsrutinerna var oklara. Den nya skatten gäller alla båtar, oavsett nationalitet. Skatten måste betalas online eller i en grekisk hamn före eller senast dagen då båten kommer in på grekiska farvatten, eller när båten sjösätts om den står på land.

Här är några exempel på The Recreational and Daily Tour Cruise Ships Fee (förkortad TEPAI):

8-10 m: € 25 per månad.

10-12 m: 33 € per månad

Över 12 meter: € 8 per meter och månad – beräknad från den första metern.

Med andra ord kostar det 96 euro per månad för en 12 meter båt, men 33 euro för en 11,9 meters båt. Det kan du ju tänka på om du planerar en långsegling till Medelhavet och ännu inte har köpt en båt.

TEPAI betalas för en hel kalendermånad i taget, så angör första hamnen i Grekland eller sjösätt båten i början av månaden. Båtskatten betalas bara när båten är i vattnet.

Du kan läsa mer om den nya grekiska båtskatten (på engelska) hos den grekiska skattemyndigheten, se länken <https://www.aade.gr/polites/etepai>

För oss var det knepigt att få betalat skatten. Vi hade fått en instruktion om betalning via internet, den var hämtad från SXX, och jag följde den till punkt och pricka. Pengar drogs från kontot och vi var nöjda.

När vi skulle åka hem så upptäckte jag att beloppet hade återbetalats till mitt konto. Vi hade alltså seglat i två månader utan att skatten var betald! Och båtens andra delägare skulle komma inom kort.

Snabb taxifärd till Preveza stad och Alpha bank som kunde hantera detta. Vi kunde inte betala med kort utan fick ta ut kontanter på Bankomat och betala cash. Den snällt väntande taxin tog oss tillbaka till Ionian Marina, och med andan i halsen kunde vi åka hem.

Inger Ludvig / S/Y Carpe Diem

Skatter för seglare i Kroatien

När man seglar i Kroatien så skall man betala turistskatt samt fyrskatt.

När vi kom ner till Kroatien 2018 så hade man precis höjt turistskatterna och människor var ganska upprörda att det blivit så dyrt

2018 kostade

Turistskatten:

8 dagar	400 HRK	600 SKR
30 dagar	1.200 HRK	1.800 SKR
90 dagar	2.900 HRK	4.350 SKR
1 år	5.800 HRK	8.700 SKR

Fyrskatten som beräknas på motoreffekt och båtens längd.

The fee for boats shall be calculated according to the following formula:

	L. under 40 meters	L. 40 meters and more
P. under 3000 kW*	$2 \times P. + 30 \times L^{**}$	$7500 \times 10 \times L$
P. 3000 and stronger	$7500 + 10 \times L$	$7500 + 10 \times L$

The total power of propulsion systems (P_t) is the total power of propulsion systems expressed in kilowatts (kW).

** The length (L) designates the length of the vessel expressed in metres.

Dessa avgifter skulle betalas så fort du hade en båt i Kroatien, även om du låg i hamnen hela tiden.

Avgiften kunde bara betalas hos hamnkaptenen i speciella hamnar, så det var en byråkratisk process även med betalningen. Det skulle betalas kontant och kontoret hade heller inte öppet hela tiden utan speciella tider som man var tvungen att ta reda på.

2020 så har de kroatiska myndigheterna sänkt skatten efter hårda påtryckningar från till exempel Sea help (som är en kommersiell verksamhet motsvarande Sjöräddningen) som för många tyskers talan och som tydligen hjälper eftersom turistskatten nu är ändrad.

Det går nu att betala antingen för båt eller personer ombord

2020 kostar

Fyrskatten är likadan som tidigare, se ovan.

Turistskatten : kan man utgå från båten eller personer ombord.

När man utgår från båt gäller detta:

	5 – 9 m	9 – 12 m	12 – 15 m	15 – 20 m	Over 20 m
up to 3 days	90 HRK	150 HRK	210 HRK	240 HRK	300 HRK
up to 8 days	210 HRK	350 HRK	490 HRK	560 HRK	700 HRK
up to 15 days	360 HRK	600 HRK	840 HRK	960 HRK	1,200 HRK
up to 30 days	600 HRK	1,000 HRK	1,400 HRK	1,600 HRK	2,000 HRK
up to 90 days	1,410 HRK	2,350 HRK	3,290 HRK	3,760 HRK	4,700 HRK
up to 1 year	1,800 HRK	5,800 HRK	4,200 HRK	4,800 HRK	6,000 HRK

När man utgår ifrån personer ombord:

10 kuna för person/natt utanför hemmahamn.

Är man under 5 personer i båten så är det mer lönsamt att betala utifrån person/natt.

Har man en fast förhyrd hamnplats ligger man där utan att betala turistskatt man kan även dagsegla utan att betala turistskatt men lämnar man hamnen och är ute över natten så skall turistskatt betalas och numera går det att betala online.

För vår båt som är strax under 12 meter betalade vi

2018 Fyrskatt 440 HRK

Turistskatt för den tid vi var där, 3600 HRK

2019 Fyrskatt 437 HRK (lite lägre avgift eftersom vi bytt motor)

Turistskatt 3000 HRK

2020 Fyrskatt 437 HRK

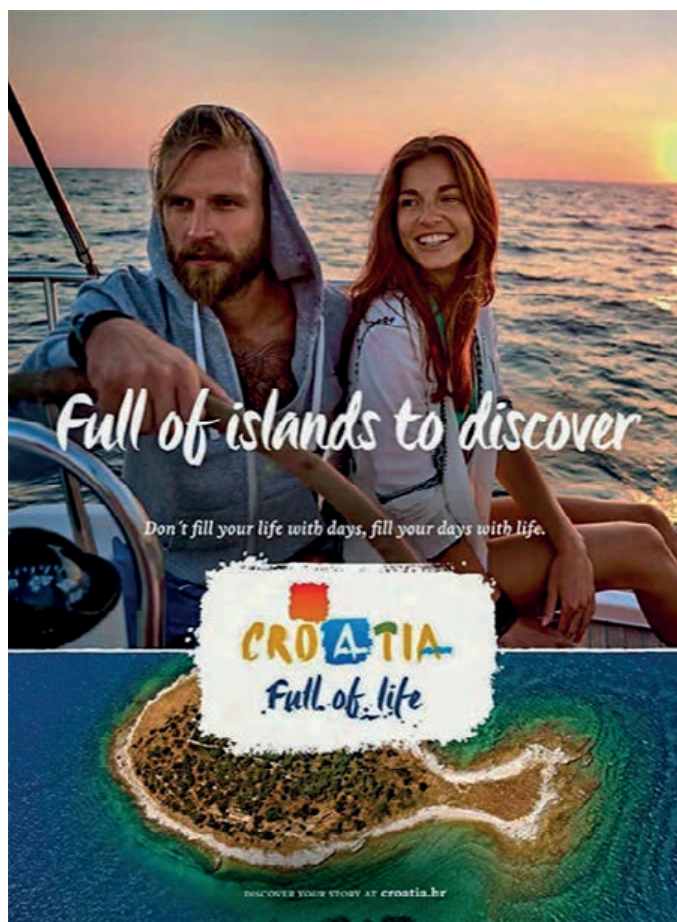
Turistskatt 620 HRK (Vi var bara där under hösten pga Corona)

En fantastisk broschyr som Kroatiska turistbyrån ger ut, som man verkligen bör läsa om man skall segla i Kroatien är "Full of Islands to Discovery", se länk

https://www.htz.hr/sites/default/files/2019-12/TZ%20Marine%20ENGLESKI%202019_za%20web.pdf

Här hittar du allt som är bra att veta om inklarering, skatter, seglingstips, fantastiska bilder.

Lillemor & Jan Billig
S/Y Atalanta



Grönland - drömmarnas land

Del 1.

Ändrade planer

Som långseglare är man van vid att vara flexibel och ändra sina planer beroende på rådande omständigheter så som väder, vindar, andra naturfenomen, politiska oroligheter och nu även pandemier och många gånger blir de ändrade planerna mycket mer fantastiska än de ursprungliga. I och för sig vet man ju aldrig hur de ursprungliga planerna hade utvecklats sig och vilka fantastiska upplevelser man hade fått vara med om, men essensen i resonemanget är att vi som långseglare ser möjligheten till nya upplevelser i de motgångar som våra ursprungliga planer stöter på under sin väg. Våra ursprungliga

planer för vår/sommar 2020 var att redan i maj gå in i Kanada för att göra Nova Scotia och Newfoundland och senare på säsongen eventuellt gå till Grönland för ett kort stopp innan vi skulle söder ut mot Azorerna. Som alla vet drabbades världen av pandemin Covid och de flesta seglare fick ändra sina ursprungliga planer på grund av stängda gränser och långa karantäntider. När pandemin fick fullt utslag i mars låg vi för ankare i Fort Lauderdale, USA. Hur skulle det nu gå med våra drömmar om att få tillbringa sommaren i Kanada? Vi hade turen att befinna oss på USA's östkust där vi under tre månader kunde segla upp stat för stat ända tills vi kom till Maine, den

nordostligaste staten som ligger närmast Kanada.

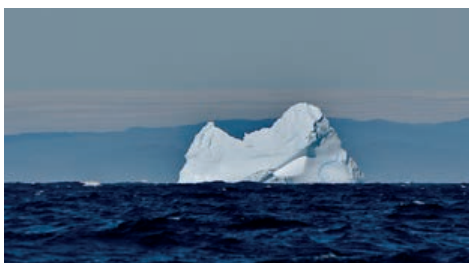
Vi väntade och väntade på att Kanada skulle öppna sin gräns för oss, men i slutet av juli insåg vi att säsongen börjar lida mot sitt slut och om vi ville se något annat än det vackra Maine var det dags att ge sig av. Grönland hade nu öppnat upp för vissa delar av Sverige och vi hade fått information av andra seglare att de hade kommit in utan problem.

Sagt och gjort den 18:e juli lämnade vi USA och seglade igenom Kanada där vi fick möjlighet att bunkra diesel, proviantera mat och ankra för nattuppehåll. I en dryg vecka seglade vi längs Newfoundlands nordliga kust och fick trots allt en liten smakbit av vad vackra Kanada kan erbjuda.

Vi var tre svenska båtar som var på väg till Grönland; förutom Sea Wind var det Pål och Lina på s/y Svea och Oskar, Lisa och

lilla hunden Bertil på s/y Hilma. Alla tre båtarna tog avstamp från St. Anthony's på Newfoundlands nordvästliga kust den 5:e augusti. Nu var det inte bara väder och vind som vi var tvungna att ha koll på, utan här fanns det isberg både på den kanadensiska och Grönländska sidan. Det var verkligen lite extra pirrigt att ge sig av mot farvatten där man kunde stöta på isberg.

När det var 50 sjömil kvar till Grönland, efter fem dygn med varierande vindar brakade vi fram i åtta knop i en nordvästlig kuling så fick vi se vårt första isberg!



Det kändes helt överkligt att se det stora isberget sakta glida fram över det isblå havet (som nu höll 4,8 grader Celsius). Grönlands berg tornade sakta fram och ju närmare vi kom desto klarare blev insikten över hur stora och vackra dessa snöklädda giganter var. Solen sken och luften var klar när vi seglade in i fjorden mot vår första hamn på Grönland, Qaqortoq/Julianehob. De små husen som låg längs bergssluttningen i Qaqortoq var målade i grönt, orange, rött, lila, blått, rosa, en palett med alla tänkbara färger som vilade i det varma eftermiddagsljuset.



Vi var framme i landet där allt är storslaget, vackert, magiskt och drömligt. Vi var framme på Grönland! Det var en enorm känsla att jag, Lasse och vår lilla Sea Wind tagit oss hit tillsammans. Vi kände oss både tacksamma och stolta över att vi tillsammans hade både modet och kunskapen att genomföra seglatsen till de arktiska farvattnen och ni ska se att vi blev rikligt belönande för vårt slit.

Sydvästra Grönland Qaqortoq

Besättningarna på båtarna Hilma och Svea hade COVID-testat sig i USA så för dem skulle det inte vara några problem att komma in på Grönland. Vi hade inte testat oss så nu var det intressant att se om vi fick några problem på grund av det. Vi hade i förväg mejlat en hälsodeklARATION till hamnkaptenen i Qaqortoq och när vi träffade honom hade han inga synpunkter på eventuell COVID-testning eller några andra frågor. Han bara konfirmerade att vi fick ligga i hamnen. Vi frågade var vi skulle gå för att få en stämpel i passet och han dirigerade oss till det lokala postkontoret. På postkontoret lämnade vi in våra pass till kvinnan som stod bakom disken som stämplade dem så snällt och undrade hur länge vi skulle stanna på Grönland. Ja ha, det var tydligen inte svårare än så här att komma in på Grönland.

På Grönland finns inga marinor så det är ankring eller att ligga vid kaj som gäller. Qaqortoq är den största staden på sydvästra Grönland och här bor det drygt 3000 människor. Det finns riktigt fina matvarubutiker som har allt och lite till. Det är alltid lika spännande att besöka ett nytt lands matvarubutiker och se vad de har för spännande att erbjuda. Nu var vi ju på Grönland som tillhör Danmark så här kunde vi köpa riktigt gott danskt rågbröd, leverpastej saltlakrits och potatismjöl som vi saknat. Lite mer udda matvaror (för oss) var val- och myskoxkött som låg bredvid den hederliga gamla fläskkotletten i kyldisken eller varför inte en hagelbössa eller älgstudsare till osten? På Grönland kan man köpa vapen både i matvaruaffären eller på bensinstationen. Det enda kravet

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:



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

för att få köpa en bössa är att du har fyllt 12 år! Här har man sina vapen för jakt och för att försvara sig mot isbjörn så de flesta grönländare har nog både en och två bössor i sina stugor.

När vi promenerade runt i byn märkte vi att långa Lasse och blonda Susanne var i minoritet. Här var de flesta väldigt korta, lite bruna i hyn med korpsvart hår. Inuiter, eskimåer eller ursprungsbefolkning? De är otroligt vackra med ögon mörka som djupa brunnar och väderbitna ansikten som vittnar om styrka och mod. Grönländska är ett svårt språk, men flertalet i större städer talar danska och lite engelska. På mindre öar är det bara Grönländska och teckenspråk som gäller när man försöker kommunicera med lokalbefolkningen.

Vi utforskade naturen kring Qaqortoq och vandrade längs en stilla sjö som var omgiven av höga bergstoppar. Det finns inga träd eller buskar utan all vegetation är marknära och låg. Det ger ett rent, avskalat och dramatiskt intryck. Bergen står för sig

själva stora, starka och stolta medan den marknära grönskan mjukar upp linjen mellan berg och himmel. Det finns massor med kråkbär att plocka och de är goda att ha i yoghurten. Vad finns uppe på berget? Det finns alltid en längtan att utforska vad som finns bakom krönet eller nästa topp. Här hittar vi en fantastisk utsikt över fjordar där de stora isbergen fastnat. Uppe ifrån bergets topp ser isbergen ut som små sockerbitar eller maränger. Isbergen skiftar från gräddvitt till djupblå och antar det mest förunderliga former. Det som att befinna sig i en konsthall med tusentals små isskulpturer.

Narsaq/ Tugtotoq/ Glaciärer/ Narsaq

När vi lämnar Qaqortoq är det helt vindstilla och solen gassar från en klarblå himmel. Vi motrar genom ett landskap i bredfjorden och Narsaq sund och bekantar oss med det nya elementet isberg under kontrollerade former. Isen porlar, droppar, knäpper, knakar och smäller.

Det är nya läten som för oss alltid kommer att vara förknippade med Grönland. När vi närmar oss Narsaq ligger det ett stort isberg som gått på grund strax utanför den lilla hamnen. Vi går in och lägger oss bredsides med segelbåten Northabout (en båt som seglat runt Arktis två gånger). De nya ägarna är här för att bedriva miljöarbete och i Narsaq ska de plantera träd. Vi stannar bara över natten för att dagen efter segla vidare till en glaciär. Vi vaknar återigen till ett väder med strålande sol, men ingen vind, så det blir till att bränna diesel igen. Glaciären i fjorden går ned till vattnet och nu får vi höra ljudet från glaciären. Det är som ett isberg "on steroids". Ljudet från smällarna låter som åska eller gevärsskott. Det dundrar och smäller mellan de höga bergen när stora bitar av glaciären lossnar och hamnar i vattnet. Vi hade fått papperssjökort av några seglarvänner och i det området vi befann oss fanns det en vik, på ön Tugtotoq i sjön Ittilek, som var markerat "natthamn". Inloppet till viken och själva viken var inte sjömätta utan alldeles vita på sjökorten, men vi tänkte ändå ge det en chans. Sakta närmade vi oss själva inloppet som var en trång S-kurva. Här låg det en del stora isberg som vi träcklade oss förbi medan vi hade järnkoll på ekolodet för att inte gå på grund. Höga berg på bägge sidor om det trånga inloppet öppnade tillslut upp sig för en paradis-vik. Vi ankrade upp i en spegelblank sjö omgiven av gröna kullar och höga berg. Utanför viken ser man fjorden med isberg som sakta flyter förbi. En bäck porlar och korpen kraxar medan vi ser en ren som betar på berget. Vi kan inte annat än känna full harmoni i denna vackra tavla. Det är så fint att hjärtat håller på att explodera av kärlek till livet! Här skulle vi kunna stanna för evigt känns det som. Vi plockar färska blåmusslor, kråkbär och tar

isbergs-is i drinken. Vi vandrar och bara njuter av att bara vi. Vi tar t.o.m. ett snabbt dopp i det iskalla vattnet. Man kan inte annat än vara lycklig när man är på så vackra platser!



Vi konstaterade att vi hade tur när vi kom in i viken då det var det hösta högvattnet för dygnet. Vi fick därför vänta med att ta oss ut ur viken tills vi har tillräckligt med vatten under kölen, vilket blev tidig morgon. Det är mellan 2-3 meters tidvatten-skillnad beroende på var i måncykeln man befinner sig. Mittemot vår fina ankringsvik låg det ännu en glaciär och vi motrade in i fjorden för att ta en titt. Även här var sjökortet vitt så det gällde att ta det lugnt när vi närmade oss den enorma glaciären. Ju



närmare glaciären vi kom desto mer is och desto fler fåglar var det. Sea Wind gled mellan krossad is som om hon var ett tillbehör till en gin och tonic. Väl framme stängde vi av motorn och låg och drev mellan is och tusentals vit-fåglar.

Glaciären kalvade små och större isbitar och Sea Wind guppade i vågorna efter dem. Jag (Susanne) hoppade i dingen för att ta bilder på Sea Wind och glaciären medan Lasse tog henne så nära glaciären som han vågade. Att sitta i en liten dinghy bland den stora isen och alla fåglar var så mäktigt. Du kommer så nära allt och upplevelsen blir så mycket starkare. (Bild 13) Vi blev helt tagna av upplevelsen med glaciären att vi var helt tysta hela vägen tillbaka till Narsaq. Det är som om hela kroppen behöver tid att smälta de starka intrycken. Natten blev inte heller utan intryck utan bjöd på ett sprakande grönt norrsken.



Sadrloq

När vi tog oss söder ut gick vi till en liten ö som heter Sadrloq som ligger 16 sjömil från Qaqortoq. Guideboken berättade om en liten traditionell grönländsk by med 30 invånare. När vi närmade oss den lilla hamnen såg det dessvärre inte ut att vara några bra förutsättningar för ankring eller att ligga vid den lilla kajen så vi höll på att gå därifrån, men plötsligt ser vi en grupp barn som vinkar så glatt åt oss att vi inte kan låta bli att gå in till den lilla kajen. Bybor och barn möter oss med stora famnen och en av byborna visar oss ön. Ön är 600 gånger 300 meter stor och här bor ett drygt trettiotal personer som mestadels lever på fiske och jakt. Trots det lilla antalet innevånare så finns det ålderdomshem, skola, affär och kyrka och begravningsplats. De bor mycket enkelt och har inget rinnande vatten i sina hus. På ön finns det sex barn och de enda

leksaker är en rostig snurr-karusell och en stock som gungbräde, men vi har nog aldrig sett så lyckliga och väluppfostrade barn. De var naturligtvis väldigt nyfikna på Sea Wind så vi bjöd in dem på lite läsk och kaka. De for ut och in, upp och ned, men var väldigt försiktiga med allt de rörde och när lilleman på fem år skulle upp i soffan med skorna på hjälpte de äldre barnen honom kärleksfullt av med skorna. Toaletten på Sea Wind var dagens höjdpunkt. Alla barnen skulle testa toaletten! De stod på kö utanför för att få komma in och göra sitt och testa kranen med rinnande vatten.



Lite senare under eftermiddagen skulle jag laga mat och lyfte då på en av stuvorna där vi har vårt konservförråd. Barnen blev helt tagna och alla sa i kör: WOW!!!! Här har man så lite och äter mestadels det som havet ger, så en konservburk med något annorlunda är verkligen WOW. Dagen efter vaknar vi upp av att det dunkar mot skrovet. Ett litet isberg ligger och dunkar emot Sea Wind. Vi går upp och fendrar av

ett isberg.... När vi ska lämna lilla Sadrloq får vi en fin bok om grönländsk mat och ett par egengjorda örhängen av byborna och vi överlämnar ett Boccia-spel till alla de härliga barnen.

Uunartoq, badar i varma källor som vikingar

Liksom de gamla vikingarna tvagade sig i de heta källorna i Uunartoq gör Sea Winds besättning det också. Vi ankrade upp vid en sandrevell på västsidan av Uunartoq och dimman kryper in. Dimman får isbergen och den lilla ön att se övernaturliga ut och man skulle inte bli förvånad om det dök upp en drake framför stäven. Jag kan aldrig sluta upp att förundras över den varierande vyn från byssan när jag står där och lagar mat. Aldrig den samma, alltid intressant och mestadels helt fantastisk! Dimman lättade efter några timmar och vi slängde dingen i sjön för att ta oss i land och bada i de varma källorna.

Iförda sjöställ, mössa och vantar traskade vi till ett litet bås där man i isande vindar bytte om till badkläder. Det är till att vara Viking för att bada i varma källor! Väl nere i den varma källan kunde kroppen slappna av och njuta av värmen från jordens inre. Kikar du åt ena hållet ser du fjorden med alla sina isberg och åt andra hållet tornar höga snöklädda berg upp. Många grönländare som bor i närheten kommer hit med båt på eftermiddagen för att ta ett dopp med sina barn.

Nanortalik

Vi tar oss söder ut mot byn Nanortalik och går igenom en trång led med massor av grynnor och skär. Vi var glada att det var lågvatten så vi kunde se var alla stenar låg (sjökorten har mer att önska på Grönland). Vål uppankrade värmer kvällssolen och vi sätter oss på däck för att fiska lite. Vi får en liten torsk och några ulkar. Lite senare knackar det på skrovet och vi får besök av några bybor som varit ute och fiskat.

De hälsar oss välkomna och vi får en stor fin torsk och en säck med grönländsk potatis! Den grönländska potatisen smakade nästan som mandelpotatis. Vi bjussar på hemgjord snaps och kaka. Dagen efter tar vi oss in i hamnen och upptäcker att i småbåtshamnen har man hängt en stor kätting som spärrar inloppet för djupgående båtar. Den här typen av avspärningar i mindre hamnar har vi sett på flera ställen. Kättingens funktion är att den ska hindra större isberg från att komma in i hamnen. Vi fick istället lägga oss vid den större kajen bredvid containrar och fiskfabriken.

Det lilla hotellet Kap Farvell har internet och här träffar vi på bybon som hälsade på oss dagen innan. Det blir ett riktigt sjöslag med gänget från Nanortalik. I byn finns även ett fint museum, post, mataffär och tankställe. Vi kör vår värmare under

kvällarna, men brukar stänga av den under natten. Det är runt 10 grader i båten när vi vaknar på morgonen så vi är väldigt glada för att vår Dickinson värmare värmer upp båten så snabbt. Ska man segla i arktiska farvatten behöver man minst en värmare för att det ska kännas trivsamt och skönt. Öster om Nanortalik finns inga större bösättningar så när vi nu ska vidare gäller det att ha kyl, frys och tankar fyllda.

Ikigait vikingabosättning

Fortfarande ingen vind, men i rejäl tjocka tar vi oss till Ikigait (Herjolfsnes). Ännu en vacker ankringsvik med höga berg och här har det varit en vikingabosättning fram till år 986. Det är mycket sjögräs och kelp på botten på flertalet ankringsställen så det gäller att hitta en ren fläck för att ankaret ska fästa.

Aappillatoq, skyddade under busvädret

Vi väntade oss busväder om några dagar, så vi tog oss till en skyddad hamn för att vänta ut regn och nordlig kuling. Vägen till Aappillatoq kan inte annat än beskrivas som helt magisk! Berg med svarta taggiga toppar med slöjor av dimma som smeker berget i midjehöjd reser sig över tusen meter högt var sida om fjorden och det är så vackert att vi tappar andan! Det är som att titta på en IMAX film på Cosmonova eller är det



Sagan om ringen eller Harry Potter och dementorerna är på väg? Hur mycket vackert orkar man med att se? Synintrycken från den här resan kommer för alltid vara inetsade på våra näthinnor och förhoppningsvis kan vi plocka fram dem och njuta av dem när vi vill.

Vår ”busvädershamn” Aappillatoq” är en liten fiskeby som ligger insprängd i berget. Måsar och korparnas läten fyller luften med lite ackompanjemang från vattenfallet som porlar strax utanför våra fönster. Det är en vacker plats omgiven av höga snöklädda berg, men här fick vi ankra och ankra och ankra om

Med lös lerbotten som störtar från 5 till 12 meter med massor av sjögräs och kelp hade ankaret inte det lätt att få fäste. Kulingen och regnet kom och så draggade vi. Kapten körde 2500 rpm back och nu sitter väl

ankaret....Jo då ett tag, men klockan tre på morgonen gick ankarlarmet igång igen.

Kolsvart, kuling och regn ska det alltid vara när det händer saker. Iklädda pyjamas hoppar vi in i våra flytöveraller, fodrade stövlar och kan möta vilket busväder som helst. Overallerna är vindtäta och varma som en sommar dag. Man känner sig trygg, varm och redo. Vi lägger om huvudankaret och sätter ett extra ankare och efter det blir livet lite lugnare. I två dygn tjuter kulingen i riggen och vi bara myser ombord med god mat, läsning och kortspel.

Lasse & Susanne
s/y Sea Wind

Redaktionens anmärkning:
Del 2 kommer i Varvet nr 1 - 2021.





Äntligen finns våra populära t-shirts att köpa igen!

Och förstås vimplar, klubbnålar och dekal.

T-shirtarna är unisex-modell och finns i storlek SMALL till XXXL (normala storlekar).

Pris: 175 kr/ st.

Vimpel: 150 kr.

Dekal: 20 kr.

Klubbnål: 40 kr.



Frakt 22 kr tillkommer för t-shirt och vimpel.

Beställningar skickas till: pia.fredriksson62@gmail.com

Betalning via swish till Pia Fredriksson, 0708-64 19 24.



Telefon 0702-56 67 08

www.batfixaren.se

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



Anslagstavla



Gynna våra annonsörer:

Bry dig om våra annonsörer, de bryr sig om oss! De ger ett viktigt bidrag till tidningen Varvet. Ska du utrusta din båt? Kolla gärna med annonsörerna, så att de åtminstone får chansen att vara med och lägga bud på jobbet. Då hjälper vi varandra.

Dessa företag annonserar under 2020:

Wahlborgs Marina, Albatross Segel AB, Pantaenius, Båtfixaren, Öckerö Marinmotor, Erlandssons Brygga, Berthon Scandinavia (tid. Xlnt yachting) och Lundh Sails.

Klubbprylar:

Styrelsen har flaggor; vimplar och dekaler till försäljning på klubbmöten



FÖLJ OSS PÅ FACEBOOK

JRSK finns också på facebook, men vi har beslutat att stänga den slutna medlemssidan "Jordenrunt-seglarklubben JRSK" och enbart ha den öppna sidan "JRSK Jordenrunt" kvar.

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

Redaktionen



Nytt material till Varvet

Skriv artiklar med max 6 000 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.

VARVET

varvet@jrsk.org

I redaktionen

Inger Ludvig	0702-971639	Gunnar	
Lena Bos	0723-258501	Edvardsson	0723-631771
Heléne Hurtig	0706-981100	Lillemor Billig	0730-923849

Tidningen utkommer 4 gånger per år.

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

Ordförande och ansvarig utgivare:

Mats Wängahl
0703-281900
ordforande@jrsk.org

Vice ordförande:

Pia Fredriksson
0708-641924
v_ordforande@jrsk.org

Sekreterare:

Nils Andréasson
0705-984669
sekreterare@jrsk.org

Kassör:

Gunnar Frej
070-5271014
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

Returadress:
JordenRuntSeglarKlubben
c/o Gunnar Frej
Vitsippevägen 7
475 37 Bohus Björkö

SVERIGE
PORTO BETALT

Här finns loftet!



Albatross Segel AB
Backa Bergögata 2J, 422 46 Hisings 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