

BÅD NYT

nr. 365

Oktober 2003



Jorden rundt på 160 dage – alene



VIND

en Steiner-
kikkert med
pejlekompas

EST: NORTHWEST 390

Gedigen motor- yacht

EST: CENTERLINE 40

Hurtig og sjov cruising

URSEJLADS

Oplev Kroatiens skærgård

is: 46,50 kr.

D/RU44



PRAKTISK STOF

• **Gør det selv:** Sådan monterer du ekstra skylights og el-spulepumpe



• **Praktisk:** Nyt liv til tovværket • **Skipperens bedste tips:** Varmt klædt til efterårsturen • Sejl og tov i vinterhi • Mere ballast i båden • Tips om bådens propel • **Detaljer:** Luftvarme om læ



Tursejlads



Aftenstemning ved den nordvestlige side af Mali Losinj.

For de fleste bådejere vil det være en uoverkommelig opgave at sejle båden til Middelhavet – eller få den transporteret derned på en lastbil. Vi havde hørt så meget godt om øriget Kroatien ved Adriaterhavets østkyst, at vi fik lyst til at besøge landet. Ikke i egen, men i lejet båd.

Og det er ikke noget problem i den nye stat Kroatien, for flere og flere finder ud af, at det er et dejligt land for sejler-turisme. Det betyder også, at en del firmaer har etableret sig med charterbåde. Deres marinaer ligger faktisk som perler på en snor i det område, vi skulle starte fra – charterbasen Veruda ved byen Pula.

Vi tog af sted i bil fra Nordsjælland en tidlig morgen midt i maj og var, efter en overnatning, i Pula næste dag kl. 14.25. Sammenlagt havde vi da brugt knap 15 timer på vejen for at tilbagelægge de 1560 kilometer til charterbasen.

Adgang til marinaen foregik gennem en kontrol, hvor vi måtte aflevere vores pas, som så kunne hentes næste morgen på havnekontoret. Vi fik båden, en Bavaria 40, installeret os, og kørte så i byen for at handle lidt. Der blev også tid til en tur i det gamle romerske amfiteater. Det opgives til at være Verdens tredjestørste – og måske bedst bevarede af slagsen. Flot var det.



Bunden af bugten ved Mali Losinj med torvet.

Marinaen er kæmpestor og har to dejlige restauranter. Dem kan vi varmt anbefale, hvis I er på disse kanter. Maden er vidunderlig, og priserne er meget rimelige. Fx kunne vi få en stor bøf med udsøgte, sprøde grøntsager for 70 kroner.

Pas på Bora-vinden

Afgang næste morgen i sol mod Mali Losinj, men desværre var der ikke megen vind, så det blev motorsejlads. Vi holdt frokostpause i en lille vig, hvor den mandlige del af besætningen skulle prøve det klare vand. Det var godt nok meget koldt – 17 grader. Men vejret var dejligt, og det er nemt at navigere i dette farvand. Der er fine afmærkninger og stort set ingen farlige grunde væk fra kysten.

Mali Losinj er en meget smuk, gammel by. Den ligger i bunden af en lang bugt med et stort torv lige ud til havnefronten med mange restauranter, hvor der er fortovsservering, og en stor fiskeauktionshal.

Næste morgen kom havnepolitiet sejlen med en meget flot uniformeret havnekaptajn. Han meddelte de både, der lå fortojet på sydvestsiden af havnen, at det var et dårligt sted at ligge, fordi Bora-vinden var på vej. Den vejrmelding, vi havde fået, inden

Han bar hele hele fryserens indhold af fisk frem, så vi selv kunne vælge

vi forlod marinaen i Pula, fortalte intet om "Bora-vinden". Men i havnelodsen læste vi, at den kunne give vindstød op til 40 knob, og at den kommer fra nordøst.

Da vi kom ud af bugten, var det blæst op. Vi havde selvfølgelig vinden imod og rullende søer, så vi gik for motor. Efter ca. 19 sømil satte vi sejl, bølgerne havde lagt sig, da vi sejlede mellem Silba og Premuda mod Molat, men da vi sejlede to knob mindre end for motor, og det begyndte at tordne, ville vi gerne finde en havn hurtigst muligt.



KROATIEN

Er du til sejlads mellem øer med idylliske småbyer, en fantastisk mild, smuk og frodig natur samt en venlig og hjælpsom befolkning, skulle du prøve en tur i lejet båd i Kroatien – ud til Adriaterhavet. Og så ligger landet ikke længere væk, end du kan nå det i egen bil på et døgn.

Øriget midt i Europas hjerte

er en tur værd

Vi kom til Molat midt på eftermiddagen efter ca. 35 sømil. Det er en lille bitte havn med en flot nybygget mole til færgerne, et par fiskerbåde og yderligere et par både. Heldigvis lå der ikke andre både, så vi kunne godt få plads. Det var begyndt at småregne, og da vi havde fortojet færdig, silede regnen ned. Og der kom meget. Vi ventede i to timer på opklaring og gik så en tur. Der var godt nok ikke meget at se på i gåafstand fra havnen.

Vi så en del huse med tilskoddede vinduer og døre, og op mod halvdelen af dem bliver tilsyneladende kun brugt til sommerboliger. Så vi vendte tilbage til havnen for at få en øl på det lokale spisested. Hyggeligt og med en stor terrasse, men vi besluttede os for at sidde indenfor. Vi aftalte med værten, at vi kom tilbage senere og spiste. Vi kunne gå ind for anbefalingen af fisk. Han bar hele fryserens indhold af fisk frem, så vi selv kunne vælge, hvilken det skulle være.

Til den aftalte tid havde han grillet en hel, lækker tandbras med hoved og finner på. Dertil serverede han dejligt tilbehør af grøntsager og en virkelig god, lokal hvidvin.

Øen uden vand

Efter middagen fik vi en hyggelig snak med værten, over et par lokale snaps, om livet på øen og i Kroatien i det hele taget. Han fortalte, at alt vand blev sejlet til øen fra Zadar. Prisen for 10.000 liter var 5-600 Kuna. De 100 Kuna er for vandet – resten er for fragten. I det hele taget er det let at regne med den lokale valuta, fordi den næsten svarer til en dansk krone. I øvrigt betyder Kuna mår på kroatisk, og betegnelsen stammer fra dengang, man brugte mårskind som betalingsmiddel.

Der er ca. 100 fastboende, og i højsæsonen kan der være op til 20 både i havnen. Det er svært at forestille sig, at der ▶



Havnefronten i Mali Losinj.



Vi måtte sejle en omvej for at komme til Simuni Marina på øen Pag.

Ørignet midt i Europas hjerte

er en tur værd

er plads til dem, men de fleste ligger vel for svaj.

Næste morgen var det lettere overskyet. Vi havde, på opfordring fra aftenens vært, besluttet os for at sejle til Zadar. Vinden var N/NE med ca. 8 m/sek. Undervejs tog vi dog et lille stop i endnu en lille havn med plads til 10 både – Bozawa. Her kom der lidt sol

frem, og vi gik en tur og så store figentræer og flotte amaryllis, der ikke stod i pletter, men i jorden, som vi andre har tulipaner.

Paven er på vej

Efter en kop kaffe sejlede vi videre for motor, for vinden var imod. Da vi kom fri af øerne på det sidste stræk på otte sømil, var der høje søer, fordi Boraen stadig blæste med vindpust på 24-25 knob.

Det gav noget røgvand i cockpittet. Heldigvis var der

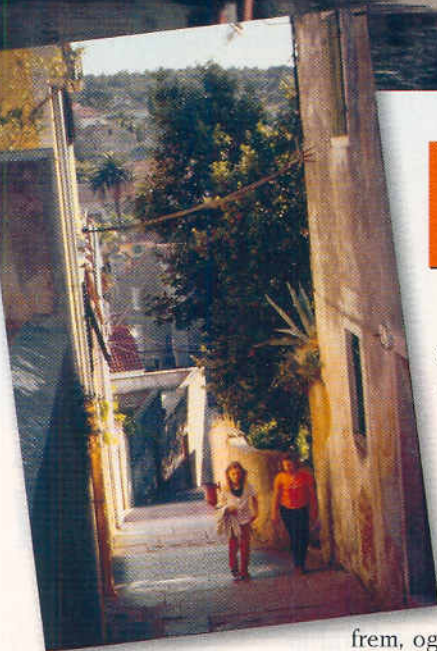
sprayhood på båden, så den tog det værste sprøjt, men det var alligevel frem med sejlerbukserne. Vi sejlede på langs ad bølgerne, så det var ikke så ubehageligt.

Da vi kom til Zadar, klarede det op, og solen skinnede. Som i de andre småhavne var der ikke baderum på Molat. Så efter et bad i denne store marina begav vi os ud for at se den gamle bydel, som ligger på en halvø. Fin tur rundt i de smalle gader, og overalt var der store plakater med oplysninger om, at paven skulle komme på besøg i juni. I anledning af besøget var der ved at blive bygget en tribune midt på det store torv, med det arkæologiske museum og gamle ruiner, som skulle bruges til besøget.

Det var dyrt at ligge i denne havn – 389 Kuna for en nat inkl. el. Godt nok var der gratis bad, men det var ikke det mest luksuriøse. I Molat betalte vi kun 85 Kuna.

Mangelfulde vejrmeldinger

Vejrmeldingen på havnekontoret var utrolig mangelfuld, så det var bare at sejle derudad. Vi ville tanke, da vi havde sej-



Små stræder, som dette i Mali Losinj, så vi mange steder.

Tv: Molats havn havde kun få pladser. Værten i restauranten serverede os en lækker fiskemiddag.

Th: Udsejling fra Vir mod vest. Kanalen med fastlandet ses i baggrunden.



let stort set hele turen for motor, men tanken var lukket på grund af ombygning. Det var gråvej, og der var høje bølger med søen lige imod. Boraen var kraftig, ca. 16-20 knob, og pustene kunne komme op på 29-30 knob.

Vi havde planlagt at sejle rundt om nordspidsen af Vir og gennem de små sejløb for at prøve at komme under land for at finde læ for de store bølger. Men det var ret dumt, viste det sig senere. Søen var ikke så høj, men vinden skiftede retning et par gange med kraftige vindstød, og da vi endelig var kommet så langt, at vi kunne sejle ud i et lille stræde mellem Pag og fastlandet, kunne vi godt se, at det ville blive hårdt, når vi gik ud i Velebitski Kanalen.

Her stod vinden hårdere, og vandet var meget oppisket med store bølger, som slog tilbage fra de stejle klippekyster. Derfor besluttede vi os for at vende skuden og sejle tilbage igen mod Simuni – en ekstrapur på 10 sømil. Totalt sejlede vi 54 sømil denne dag, inden vi i solskin ankom til Simuni Marina på øen Pag, og vejret var fantastisk flot resten af aftenen.

Broen var kun åben kl. 17 og 19 og ikke, som der stod i havneguiden, fra 9 til 17

Muslingefarm – ingen adgang

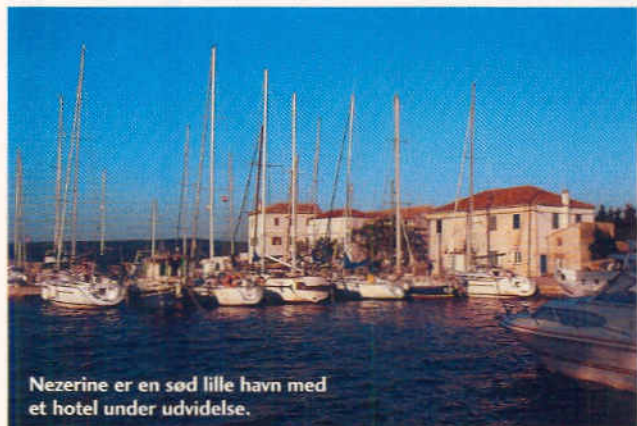
Det havde stormet hele natten og formiddagen med. Solen skinnede, og vi bestemte os for at gå en tur på stranden, mens vi ventede på, at vinden forhåbentlig skulle aftage lidt. Vi havde bestemt os for at sejle til en lille havn/bugt – Kalonta. Men det viste sig, at den, efter at guiden var trykt, var lavet til en muslingefarm, hvor der var adgang forbudt.

Vinden var selvfølgelig imod med pust på op til 20 knob, så vi sejlede kun to knob for sejl, derfor blev det igen mest motorsejlad. Vi valgte i stedet Nerezine, hvor vi ankom først på aften i solskin, så det blev en meget smuk aften.

Det var en sød lille havn med stort hotel under udvidelse. En tysker i en charterbåd havde fortøjet over de sidste to pladser, og han var ikke om bord, så der var ikke plads til os. Havnemesteren, en ung sympatisk fyr, kom farende og flyttede rundt på en lokal lille fiskebåd, så der kunne blive en plads. Nabobåden viste sig at have svenske chartergæster. Det var de eneste skandinaver, vi mødte på turen. Resten var tyskere og østrigere. Vinden lagde sig heldigvis til natten.

For sent til broen

Lørdag havde vi bestemt os for at sejle de 2,5 sømil op i bunden af bugten til Osor for derfra at sejle gennem en lille



Nezerine er en sød lille havn med et hotel under udvidelse.



kanal med en bro. Men det var ikke særligt klogt, for broen var kun åben kl. 9 og 17 og ikke, som der stod i havneguiden, fra 9 til 17. Vi kom lige præcis 15 minutter for sent og måtte så sejle tilbage og uden om halvøen på en næsten tom tank. Men heldigvis havde vi en reservedunk. En god regel er at tanke op, hver gang du er i nærheden af en tank, fordi der ikke er ret mange muligheder.

Denne dag i solskin og fin blå himmel var det totalt vindstille med fladt vand, så det var igen motorsejlad. Vi sejlede forbi Veli Losinj ved middagstid. Det er en lille havn på østsidens af halvøen, med Mali Losinj på den anden side. Når man ikke vil vente på, at broen ved Osor åbner, skal man altså hele vejen udenom for at komme ind til Mali og tanke.

Efter optankningen sejlede vi derfra for motor igen, 27,5 sømil i fint vejr, for at nå at være tilbage i Pula i ordentlig tid for aflevering af båden. Det var en ærgerlig omvej, som vi kunne have brugt til at se noget mere.

Man finder også herlige sandstrande som denne ved Simuni.

Fakta om Kroatien

Ikke uden grund kaldes Kroatien for et ø-rige. Landet har nemlig 1185 øer, hvoraf kun 70 er beboede. Øerne varierer i størrelse fra rev til den største Krk på 462 km². Tilsammen har Kroatien 5835 km kystlinie, hvoraf man finder godt 4000 km på øerne. Landet deler grænser med Slovenien og Ungarn i nord og Serbien i øst. Foruden en del småhavne er der nu 47 marinaer med gode faciliteter og tilsammen ca. 13.000 bådpladser.

Hele landet er på godt 56.000 km², og det bebos af ca. 4,8 mio. mennesker. 90 % af dem er kroater, mens resten er etniske mindretal af serbere, bosniere, ungarere og italienerere. Den største religion er romersk-katolsk.

Klimaet i ø-riget ved Adriaterhavet er typisk for den del af Middelhavet med varme somre og milde vintr. Med 2600 solskinstimer årligt er Kroatiens kystlinie én af Europas mest solfyldte. Vinden kommer typisk fra NV og er let til moderat. Der kan opstå specielle vindforhold med skiftende vindretninger og -styrker. Vejrudsigter kan fås på alle havnekontorer, står der i de officielle guider. Kroatien har en lang, ofte bevæget og blodig historie.

Under 2. Verdenskrig blev landet besat af tyskerne, som henrettede landets serbere, sigøjnere og oppositionelle kroater i koncentrationslejre. Efter krigen blev landet en af republikkerne i den kommunistiske Jugoslaviske Føderale Folkerepublik.

I 1991 erklærede Kroatien sig for et selvstændigt land, og det blev året efter, sammen med Slovenien og Bosnien-Herzegovina, officielt optaget som medlemsstater i FN. Årene efter selvstændigheden var prægede af blodige konflikter med nabolandet Serbien. Du kan finde mange flere oplysninger om Kroatien ved fx at gå ind på søgemaskinen www.google.com

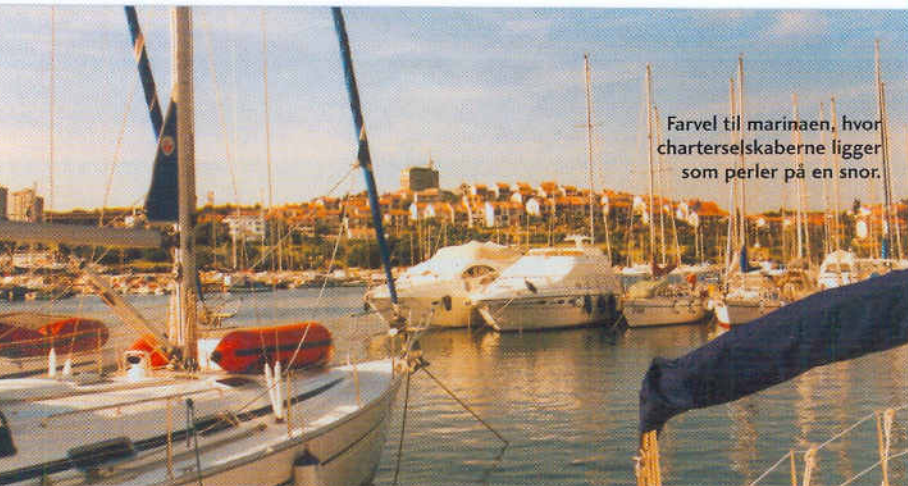
Du kan også ind på Kroatiens nationale turistbureaus hjemmeside www.croatia.hr hvorfra du kan bestille eller downloade en række gode brochurer over landet på engelsk eller tysk.

Det er også en klog foranstaltning at gå ind på det danske udenrigsministeriums hjemmeside, www.um.dk, hvor du kan finde opdaterede "rejsevejledninger" for bl.a. Kroatien.

En nyttig bog for tursejlere er også en privat, tysksproget, bog "Törns Kroatien 2003". Her finder du bl.a. en række nyttige oplysninger om alt, hvad der vedrører tursejlad. Den kan du få nærmere oplysninger om via e-mail til fabra@zg.tel.hr

Vi lejede båd gennem det store græske charterselskab Kiiaoulis, som råder over ca. 400 både i det østlige Middelhav, Frankrig og Caribien.

Endelig kan du få nærmere oplysninger om bådcharter og priser hos den danske operatør Sunway tlf./hjemmeside: 86 97 50 66/www.sun-way.dk



Farvel til marinaen, hvor chartersekskaberne ligger som perler på en snor.

Ørignet midt i Europas hjerte

er en tur værd

Sæsonen var ved at komme i gang for alvor, og vi mødte rigtig mange charterbåde for sejl – op til 14 på én gang. Så mange havde vi slet ikke set på noget tidspunkt på vandet.

Alt får en ende, også vores ugelange tur i Kroatien. Efter en dagsejls på 66 sømil nåede vi basen i Pula kl. 19.30 samme aften. Da vi havde afleveret båden, sluttede vi, som vi havde startet – med en lækker middag på restauranten Vela Nera. I modsætning til den første aften var den nu helt fyldt op, så vi måtte vente 10 min., før vi fik plads. Men det var det værd.

Det er så billigt at gå ud og spise, at det dårligt kan betale sig at kokkerere selv

I det store og hele var det en god tur – bortset fra den dårlige oplysning om Boraen.

Hvis vi var blevet oppe i den nordlige del af bugten syd for Istra, havde vi ikke fået så mange problemer med Boraen. Vi var nok af sted for tidligt på sæsonen, vandet var ikke rigtigt varmt. Senere havde vi nok været foruden stormen og det medfølgende regnvejr.

Vi prøvede at snorkle i en bugt på øen Unije. Der var ikke noget at se på her, men nogle af turistbrochurerne viste, at det skulle være godt ud for øen Kornat. Men det ligger for langt væk til kun en uges sejlsads fra Pula.

Der er meget smukt at sejle rundt mellem øerne. Overalt var der meget grønt. Man møder en fantastisk smuk natur med figen- og mandeltræer, med store frugter, og mange flotte blomster. Det er også let at sejle i den del, vi nåede at besøge, og afmærkningerne var klare og tydelige.

Befolkningen er meget venlig og hjælpsom. Den arbejder meget på at sætte landet i stand, så de kan identificere sig med de lande, de ligger tæt på – Italien og Østrig. Der er meget rent over alt. Intet papir flyder på gaderne, og der

meget rene baderum og toiletter.

Det er så billigt at gå ud og spise, at det dårligt kan betale sig at kokkerere selv. Inden man får indkøbt de forskellige remedier, når man nemt op på restaurantpriserne. Øl og vin er også billigt at købe ude,

men til gengæld er priserne i forretninger med andre forbrugsvarer de samme som i Danmark.

RINDENDE VARMT OG KOLDT VAND I PANTRY - TOILET - I COCKPIT OG VED BADESTIGEN



TYSTOR-LADER: Strøm i båden

TYSTOR SOFT 1210

Konstantspændingslader med IoUoU 3-trins lade karakteristik med pulsering. Beregnet til opladning af såvel åbne som lukkede (gastætte/ventilregulerede) blybatterier. Kan oplade helt tomme batterier. Soft start skåner batterier og følsom elektronik. Galvanisk adskilt for at minimere galvanisk tæring og elektriske forstyrrelser i f.eks. kortplottere etc. Fungerer som strømforsyning, når der er forbrug. Lader batterierne helt op med den unikke pulsteknik. Tåler kortslutning og polvendning. Spændingsområde 200-230 volt. Leveres med 2 meter 12 V kabel, 220 V kabel og rustfri ophængningsplade med skruer = komplet.

Pris: kr. 1.995,-



TYSTOR 2000 / 12V / 25A

PULS-automatlader med IoUoU tretrins lade karakteristik. Tystor 2000 er "storebror" til den kendte Tystor T 1210. Samme funktioner og lade karakteristik som T 1210, men yder 27 A max. Bruges, hvis batterigruppen er stor (270-500 Ah) og/eller forbrugt i havn er stort. Leveres med kabler og ophængningsbeslag.

Pris: kr. 4.700,-

SEPTOR SKILLERELÆ

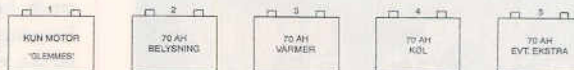
Elektronisk, spændingsbestemt skillerelæ, som automatisk styrer motorens/generatorens ladning af motor- og forbrugsbatterier. Samtidig forhindrer den, at startbatteriet aflades. Septor er altså dels en batteriseparator (2 batterikredse), dels en optimering af generatorens opladning af batterierne. Max. kapacitet 75 A = max. 400 Ah forbrugsbatterier.

Pris: kr. 1.095,-



Få vor pjeces "Strøm i Båden"

Fortæller om batterier, ladning og strømsystemer (med forslag, tegninger og diagrammer), samt tommelfingerreglen om tilstrækkelig stor "strømtank". Råd om 230 V i båden. Råd og vejledning om en god og forsvarlig permanent installation til landstrøm.



KJØLLER VARME - KØL - STRØM - KØKKEN

Rovsinggade 82 • 2200 København N • tlf. 35 82 95 00 • fax 35 82 50 95 • www.kjoeller.com • info@kjoeller.com
Sverige: Thermoprodukter • Tlf: (+46) 0480-425880 • Norge: Termomarin as • tlf. (+47) 33 42 00 90

KOLD SMØR OG MÆLK - PÅLÆG OG MAD, DER HOLDER SIG - KOLDE ØL - IS TIL DRINKS

DEJLIG VARME I BÅDEN - INGEN FUGT - GODT KLIMA - TØRT TØJ

SIKKER MADLAVNING I BÅDEN - TIL SØS OG I HAVN - KOMFORT - DET ER OS