



Allegronytt

Nr 2 2007

Innehåll:	Klubbinformation	Sid 2	Tips för enklare revning	Sid 5
	Ordning på tamparna	Sid 2	Wanderlusts förnyelse	Sid 6
	Säker ombord	Sid 3	Banankontakter	Sid 9
	Universalbygel	Sid 4	Vattenintrång i motorn	Sid 9
	Besök hos Benns	Sid 4	Resebrev från Barina	Sid 10



Ledare

Vid årsmötet valdes Sven-Olov, Henrik, Anders, Niclas och undertecknad till att ingå i styrelsen och vid påföljande styrelsemöte har vi fördelat arbetsuppgifterna som man kan se i rutan nedan.

Målet för oss detta år är att förbättra informationen från styrelsen genom att t ex lägga ut minnesanteckningar mm på vår hemsida. Vi tycker den informationen enbart är till för medlemmarna och att den ska vara tillgänglig med ett medlemslogin.

Vi ska försöka anordna intressanta träffar och studiebesök. (Tips välkomnas!)

Allegronytt ska utvecklas med intressanta artiklar. (Seglingsberättelser önskas!)

Viktigt är också att informera om våra båttyper utåt, på vår hemsida och på andra sätt. Vi måste försöka få upp marknadsvärdet på våra båtar som idag säljs till alldeles för låga priser.

Red.

Omslagsbild: Vindila K45 S006 och Mon Ami K45 S141,
Foto: Beppe Arvidsson

Allegroklubben

Adress

c/o Ågren Mellanvägen 4 122 62 Enskede

Tel

Sven-Olov Aldrin, 08-38 95 06, tk@allegroklubben.se

Ordförande och redaktör

Bertil Ågren, ordf@allegroklubben.se

Sekreterare

Henrik Stephenson-Möller
sekr@allegroklubben.se

Kassör/medlemsregister

Från 1/4 Niclas Hellström, kassor@allegroklubben.se
Till 1/4 Bo Nilsson, Brages Väg 7, 723 55 Västerås
kassor@allegroklubben.se

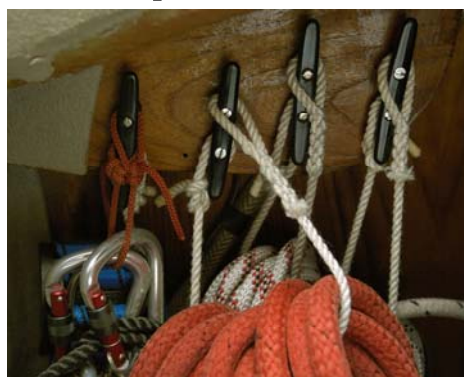
Webbredaktörer

Susan Isaksson och Arngrimur Bjarnasson
webmaster@allegroklubben.se

Teknisk kommitté

K45: Anders Lamrén, tk@allegroklubben.se
K25/Adagio, Sven-Olov Aldrin, tk@allegroklubben.se

Ordning och reda på tamparna



Det är säkert många av er som redan använder denna metod att hänga upp tampar och annat. Jag tror att jag fick tipset för länge sedan från någon båttidning. Hur som helst tycker jag det funkar så bra att jag vill nämna det här. Man får en otrolig ordning på alla

tampar, de är snabbt åtkomliga vilket i vissa fall kan vara en säkerhetssynpunkt, och de torkar fort om de hängs upp blöta. De kan ju användas till allt möjligt som man vill ha lätt åtkomligt som säkerhetsseklar kastblock o.s.v. Denna bild är från aktern av vårt babords förliga sittbrunnssäck. Balken som de sitter på är änden på vår skotbalk.

Seglarhälsningar,
Anders Lamrén, A-33 Vita Häxan

Allegronytt

är Allegroklubbens tidskrift.

Allegroklubben arbetar för att tillvarata Allegro- och Adagioägares intressen, såväl teoretiskt som praktiskt. Allegroklubben är ideell och har ca 300 medlemmar.

Allegroklubben samlar båtar av typ Allegro 27, Allegro 30, Allegro 33 och Adagio. Klubben ger ut tidningen Allegronytt med 4 nr per år. Allegrobåtarna är kända för att vara starkt byggda och tål att användas både på stora som på grunda och svårnavigabla vatten, och många av dem finns som långfärdsbåtar jorden runt. Alla är ritade av konstruktören Lars-Olov Norlin. Allegroklubbens hemsida är <http://www.allegroklubben.se>. Där finns alla uppgifter om klubben. Den startades 1974.

Medlemskap

Allegroklubben är öppen för alla.

Medlemsavgift för år 2007 är 200 kronor.

I medlemsavgiften ingår fyra nummer av Allegronytt.

Medlemsavgiften inbetalas på plusgiro 71 99 46-6.

Ange för vem medlemsavgiften ska gälla.

**Besök Allegroklubbens hemsida:
[www.allegroklubben.se!](http://www.allegroklubben.se)**

Säker ombord

Jag har i flera år funderat på att bygga om den bomgalge som fanns på min Allegro 33a Merica II. Den tidigare galgen bestod av en bred teakplanka fastsatt mellan två rördelar. På plankan satt hållare för båtshaken och krängningsindikator vilket i och för sig var praktiskt. Men jag hade ingen hjälp av galgen när jag skulle gå upp på däck under hårt väder när stänkhuvan var uppfälld. Även om jag har vajrar efter däck, som jag fäster livselen i vid hårt väder, känns det inte komfortabelt när man inte har något att hålla sig i när man går upp på däck. Bomgalgens plankan, som var över 1 dm bred, skymde också sikten framåt, särskilt för min fru, då den för henne låg mitt i hennes synfältet. Min tanke var att bygga om bomgalgen genom att ersätta plankan med ett stålrör och bygga ut konstruktionen bakåt med rör att hålla sig i på traditionell sätt. Nackdelen med en traditionell konstruktion är att den är i vägen när den inte behövs

Inför min Skottlandsegling sommaren 2005 skulle jag ändå gör slag i saken. Nu hade jag dock råkat få se den lösning som en av mina goda vänner har på sin båt, en aktre stänkhuvsbåge med dubbla rör där det aktre fungerar som handtag. Jag började nu fundera på en sådan konstruktion men ville att den skulle klara

hårda tag och vara starkare än vad man uppnår med bara två fästpunkter för bågen. Lösningen på det hela blev att jag satte dit två löstagbara stödrör på varje sida. Hur det hela ser ut framgår av bifogade bilder.

Konstruktionen har helt motsvarat mina förväntningar. Som den uppmärksamme kan se av bilderna sitter den aktre handtagsbågen något lägre än huvbågen. Varför kan man fråga sig. Det råkad bli så att firman som svetsade min rör inte följde anvisningarna på ritningen jag gjort. Nu är jag dock lycklig över detta. Handtaget är nu användbart också när sittbrunnskapet sitter uppe. Då har man något att hålla sig i när man skall kliva ner i ruffen

Hälsningar

Hans-Roland Lindgren
Merica II



Universalbygel

Vi märkte att vi saknade fasta punkter någonstans mitt på relingslisterna och gärna i närheten av båtens bredaste punkt. Tidigare lade vi spring på provisoriska punkter som runt vant eller genom ett skotblock. Vi såg också att välutrustade båtar ofta hade en knap placerad där. Som vanligt, som de flesta fiffiga båtägare vet, vill man ju kombinera så många funktioner som man bara kan när man gör installationer på en båt.

Jag tänkte här på en eventuell extra skotpunkt utanför mantåget som man kan använda på öppnare bogar så att man slipper se fockskoten och mantåget tävla om vem som skall säga av vem, ni vet det där att skotet ligger och gnager över mantåget på dessa bogar. Det visade sig att den placering ni kan se på bilderna blev helt optimal. Jag måste erkänna att en hel del tur var med i spelet vid placeringen. En annan fördel med den placering man ser på bilderna (och detta var inte tur) är att förliga delen av bygeln befinner sig lodrätt över den förligaste horisontella delen av kölen, precis akter om "knicken". Det är bra att veta vid upptagningar.

Jag tillverkade byglarna själv av en 16 mm syrafast stång samt ett plattjärn med måtten 10x50x165mm. De måste vara kraftiga men var och en kan ju välja passande mått. Om man svetsar själv måste man tänka på att även om plattjärnet är 10mm tjockt så kommer svetsningen av den bockade 16mm stången att böja det så att undersidan blir konvex. Man måste först se till att plattjärnet är lagom konkavt nederst innan man gör svetsen. Det är bra att fälla ner byglarna lite i relingslistan så att en del av långskeppslasten tas upp där och inte enbart av skruvarna. Man kan leda ut ett skot genom enbart bygeln men har man ett kastblock där så är det naturligtvis bättre. (Se första sidan)

Seglarhälsningar,
Anders Lamrén, A-33 Vita häxan.

Besök hos Benns

13 medlemmar hade tillfälle att besöka firma Benns riggverkstad i Nacka en torsdagskväll i november.

Per Skoglund och Sten Telander berättade om arbetet i riggverkstaden och om nya produkter.

Vi fick en demonstration av hur man pressar fast ändbeslag till rostfri riggwajar, samt blev informerade om att det alltid är nedre riggbeslaget som går sönder först, beroende på att det är utsatt för saltvatten som blir stående i det uppåtvända beslaget. Man kan inte se någon brottanvisning i förväg eftersom ett rätt konstruerat ändbeslag är koniskt mot änden för att avlasta wajern där. Brottet sker alltså någon eller några centimeter in i beslaget.

Hur lång tid ett ändstycke håller kan variera från några få år för en charterbåt i medelhavet till några årtionden för en privatbåt i östersjön.

Nya riggwajar med beslag för en Allegro 27 kostar (utan vantskruvar och utan vinterrabbatt): 1 par undervant 962 kr, 1 par toppvant 1662 kr, 1 förstag 867 kr, 1 par akterstag 1500 kr, dvs sammanlagt c.a 5000 kr. Man kan dock dela upp detta så att man köper ett par vant/stag per år för att bättre fördela kostnaden. Allegrobåtarna kan ha lite olika fabrikat av master och riggdetaljer. Benns känner dock till de flesta och kunde visa upp gamla exemplar på havererade sådana. Tyvärr finns originalspridare till Allegro 33 inte längre att köpa.

Lite övriga tips och förmaningar:

- Det skall finnas ett isolerande skikt mellan mast och kölbultar.
- Nitar i mast och övriga rundhult måste vara i Monel, inga Clas Olsson-grejor alltså.
- Spinnakerfall skall dras bakom förstaget för att inte sno in sig och fördärva rullflocken.
- Spridare skall vara rörliga i maständan och sitta fast i wajerändan.



Tips för enklare revning.

Detta lilla knep är nog känt för många men för dem som inte känner till det kommer här en liten beskrivning. Den gäller bara oss som av någon eller ingen anledning tycker det är bra att reva halshornet vid masten och alltså inte har storfallet neddraget i sittbrunnen.

Det bygger på att man har rostfria revringar som antingen är gjorda som på bild 1 från ett äldre storsegel, eller som på nyare storsegel, som inte har revöljetter utan enbart revringar som sitter fastsydda i ändarna på kraftiga band längs seglets mastlik. Dessa revringar skall krokas på revkrokar som sitter vid halshornet på bommen (se bild 2). Problemet brukar vara att man behöver tre armar när man samtidigt skall kroka på revringen, hålla sig fast och sätta an fallet utan att ringen glider av kroken. Det är ju svårt att ha exakt rätt slack i fallet när det skall göras.

Lösningen är gratis och underbart enkel. Den består som syns på bild 2 av en lagom lång bit epdm-slang som träs på kroken. Man släpper på fallet så pass att ringen kommer en liten bit nedanför kroken, gör fast fallet, trär på ringen på kroken och låser den genom att vrida lite på slangstumpen, och ringen sitter vackert kvar på kroken. Sedan sträcker man upp fallet igen. Epdm är en väderbeständig gummikvalité och man kan säkert få en liten provbit någonstans.

Glada seglarhälsningar från
Anders Lamrén på A-33 Vita Häxan





Berättelsen om Wanderlusts förnyelse

Efter att ha letat ett tag under hösten 2002 hittade jag min drömbåt i Tyrislöt på ostkusten nära Linköping. Det var en Allegro 27 med nr. 291.

En vecka senare seglade vi hem henne till Lerkil på västkusten. Det var en spännande resa med min bror och svåger. Jag seglade henne under resten av året och hela nästa säsong. Allegron har jag drömt om i flera år och den visade sig vara en underbar båt. Ända sedan köpet hade jag rensat ur all lös bröte, med tanke att snart göra en uppsnygning invändigt och utvändigt.

Gasolugnen och övrig gasolustrustning revs ur och den isolerade kylboxen gick samma väg. I hela båten löpte massor av kabel hit o. dit. Efter ett första rens slängde jag en halv sopsäck. En av de tidigare ägarna var elektriker. Elpanelen såg proffsig ut men den var grekiska för mig trots en bra ritning.

Vid upptagningen 2003 blåstrades botten och sedan ställdes hon

in i en lada nära Åsa där jag bor. Jag började med att riva ur den gamla isoleringen som var fläckig och ofräsch. Det blev ett krigande med skrapor och aceton. För att komma åt överallt tog jag ner all träinredning utom huvudskottet.

Båten målades sedan invändigt med vit 2-komp. färg runt om. Under däck och på övriga ytor som syns strök jag sedan med en matt vit färg.

Båten fick ny isolering som liknar liggunderlag. Den var förlimmad så det var lätt att montera.

Det är alltid lättare att riva ur än att återställa. Jag drogs med i renoveringsivern. Röstjärnen monterades ner för att få chans att tätas ordentligt genom däckets. Alla beslag på däck lossades och byttes ut eller renoverades.

Teaklisten runt båten byttes ut och så fick jag chans att tätas skarven under ordentligt. Jag gick länge och funderade över basningen av de nya men till slut tog jag mod till mig och gjorde en egen baslåda av diverse prylar.

Teakinredningen monterades tillbaka nylackad och de nya dynorna las på plats.

En ny kylbox monterades. Det var en OZcooler från OZ Marine i Göteborg. Samma firma som säljer elinombordare. Boxen tillver-



(Forts. från sidan 6)

kades av aluminium som kopplades ihop med en kylfläta och en kopparplatta på utsidan skrovet. Kylen har inga rörliga delar och är helt ljudlös. När elström passerar genom värmepumpen är det elektroner som transporterar bort värme och kyler kopparflätan. Värmen leds ut genom kopparplattan där den kyls av havsvattnet.

Epoxibehandlingen gjorde jag i ladan på hösten - 04. Nya rutor med rostfria ramar sattes på plats.

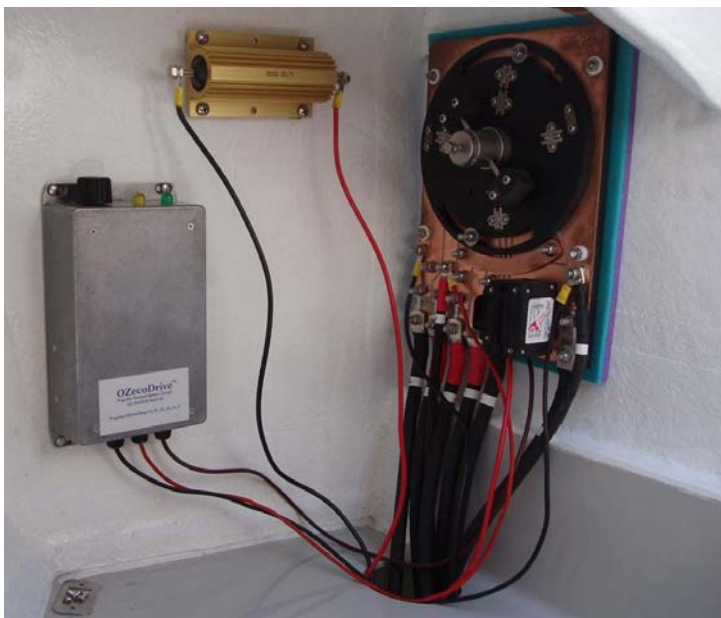
Våren - 05 flyttades båten till hemmahamnen och där togs motorn ur för renovering. Flera varnade mig för att röra en dieselmotor som fungerar bra men jag kände att efter 25 år skulle det inte skada med en genomgång.



Motorrummet var nu helt tomt och nymålat. Alla prylar var urtagna och genomgångna. Innan vintern sattes den nyrenoverade MD7:an tillbaka på sin plats. Där fick den stå över vintern utan att bultas fast.

Med vintern kom också nya ideer. Jag hade länge tittat på en elinombordare som visats på båtmässan i Göteborg. Under våren slog jag till och köpte en OZeco Drive elmotor. Den utvecklar en dragkraft motsvarande 9 hk. Gångtiden med mina 6 st. batterier är med ekonomifart på 3,5 knop 11 timmar. Den laddas huvudsakligen med propellerladdning under segling. Efter 10 minuters gångtid i ekonomifart laddas batterierna upp under ca 40 minuters segling.

Anläggningen består av en permanentmagnetmotor av pannkaks-



modell. Den är i storlek som en gräddtårta och väger 13 kg. Jag har valt 110 Ah AGM-batterier. Det är batterier med elektrolyten uppsugen av glasfibermatta.

Reglaget OZquickShift är systemets hjärta. Det är en liten oansenlig spak i sittbrunnen men insidan består av en stor kopparplatta dit all elektronik samlas. Batterier och elmotor kopplas direkt dit, dessutom en batteriladdare Mobitronic på 45 A. Dit kopplas också propellerladdningselektroniken från OZecocharge. En Mastervolt eltankmätare håller koll på bl.a. " Time to go " V, A, %Ah.

Jag kunde behålla min gamla axelgenomföring men en ny axel med nya tätningar och lager ingick. Propellern är en folding med dimensionen 14"X9" RH. Min gamla var en fast två-bladig propeller. Omkretsen på foldingen fullt utslagen är som min tidigare men nu behövdes plats för den att fällas ihop. Det var bara att ta fram sågen och ta ur ett hål i rodret. Det gav dessutom en kontroll och kunskap om uppbyggnaden.

Eftersom all el i båten nu ska dras via kopparplattan skar jag bort resterande kablar i båten och dessutom elpanelen som jag så väl skyddat vid tidigare slipning och målning. Jag köpte nya enkla paneler från Hjertmans och beställde grova pressade kablar.

Att välja en elinombordare innebär att man väljer bort lyxen att använda sin segelbåt som en ren motorbåt. När man ligger inblåst i en hamn väljer man nog inte att gå därifrån förrän seglingen tillåter det. Det är något att tänka över innan man bestämmer sig.

Priset är något lägre än för de billigaste dieslarna. Mitt totalpris blev ca 55000 kronor.

Monteringen är faktiskt enkel för de flesta båtägare. Jag frågade mig för om att få hjälp men OZeco Marine gör bara det i undantagsfall. Nu efteråt är jag väldigt nöjd att jag gjorde det själv för nu kan jag mitt system ordentligt.

En utförlig installations- och bruksanvisning ingår och dessutom svarar tillverkaren gärna på frågor under resans gång.

Jag började med att prova ut axel - propeller - motor. Axeln och motorn förbinds med en koppling som helt enkelt består av ett aluminiumrör med genomgående bultar.

Motorfästet kan göras på flera olika sätt men jag valde en egen lösning. På min gamla motorbädd la jag en skiva av aluminium som sågades ur för elmotorn. Skivan fästes i de gamla bulthålen. Motorn står upprätt och vilar på sina vridbara fästen (se bild). Bara små justeringar behövdes innan axellager monterades och axeln sattes på plats. Rodret fick sågas ur för foldingpropellern. När detta var klart hade jag plötsligt en ny motor monterad.

Nu var det dags för systemets hjärta - OZquickShift. Det lilla reglaget med den stora kopparplattan. Det var en väldigt utförlig beskrivning till den men enkelt i praktiken.

Enligt broschyren kunde man lätt ta ombord sin 13 kg tunga elmotor under armen men det var värre med batterierna. Mina 110 Ah vägde ca 30 kg styck. Stegen upp till båten och mina fingrar bägnade av tyngden.

Jag valde att montera batterierna under kojerna i salongen för att minska vikt i akterskeppet.

Alla kablar monterades och lyckan var stor när jag första gången kopplade sakta fram på spaken. Ett tyst surrande talade om att jag hade kopplat allt rätt.

Sommaren gick med att montera ett peke efter egen ritning och att flytta självlänsarna till akterkant sittbrunnen. Efter renoveringen var det mycket som skulle återställas.

(Forts. på sidan 8)



(Forts. från sidan 7)

Wanderlust sjösattes i augusti för att få testa motorn och se vilket trim hon skulle få i vattnet.

Båten stod på näsan men det avhjälpes tills vidare med vattendunkar i akterpiken.

Första provturen gjordes i lugnt väder och det var en go känsla att

lyssna på det svaga surrandet samtidigt som jag tittade ner i det rena, nymålade motorrummet. Inga avgaser, inget buller. Min morbror och jag hajade till när jag frikopplade motorn under gång. Båten gled tyst och "dog motorn?" var det första vi tänkte.

Efter provturen flyttades batterierna till en hylla som jag monterade i motorrummet ovanför propelleraxeln. Trimmet blev bättre och så fick jag utnyttjat hela utrymmet. Vikten av motor och batterier motsvarar den MD7:an hade.

Nästa provtur togs en GPS med och farten vid halv fram var ca 3,5 knop. På fullt gjorde vi ca 6,5 knop. Det kändes i rodet att det var kraft när jag girade fullt.

Vid upptagningen blåste det kraftigt när jag skulle från min flytbrygga till upptagningskajen. Men det kändes tryggt i mina manövrar just för att man kan växla snabbt mellan back o. fram. Propellern biter direkt.

Eftersom jag inte riggade båten i höst har jag ännu inte provat att ladda batterierna under segling men jag känner mig väldigt nöjd med mitt motorbyte så här långt och för övrigt känns Wanderlust som en ny båt. Härlig känsla!

Jag är ännu inte helt klar med reoveringen men jag har lärt mig mycket om Allegro 27:an och återkommer gärna med de erfarenheter jag fått.

Roger Fahlström



Vart tog banankontakterna vägen?

De av oss som har varit med ett tag vet ju att banankontakter alltid har funnits - och alltid kommer att finnas? Eller hur är det med det sista påståendet? Om man, som jag själv, är fullständigt allergisk mot glappkontakter så kan de gamla banankontakterna skänka ett stort sinneslugn, eftersom jag mig veterligen aldrig har haft några sådana problem med dessa små enkla kamrater. De är som sagt enkla, har högst en rörlig del, ingen om man löder dem, har stora kontaktytor som med stor friktion löper mot varandra. De sitter stadigt och vippar inte fram och tillbaka. De är också enkla att rengöra. De fungerar även utmärkt om man behöver tillverka en tillfällig förlängningskabel. Tidigare hette de just banankontakter, hanne eller hona. Honorna kunde antingen användas direkt på en sladd, eller monteras på en panel. En bild visar användning på sladdar, den andra bilden, visar ett panelmontage från min bil. Vi har motsvarande i båten.



Anledningen till denna artikel är att dessa underbara tingestar

börjar bli lite svåråtkomliga. Såvitt jag förstår kan en anledning vara att 4 mm banankontakter går att sticka in i 230V urtagen, och alltså kan anses barnvänliga. Clas Ohlson har dem under bananstift (hannen) och polskruv (hona för panelmontage), men jag vill varna för deras bananstift eftersom det finns en sorts roterbar skarv på dem som definitivt kan generera glappkontakter med tiden. Hur kan man bara krångla till en enkel pryl så? Clas O. har inga honkontakter för sladdmontage. Kjell och Company har lyckats byta namn på dem till labbpropp (hannen) och labbhylsa (hona för sladdmontage). De har även olika labbhylsor för panelmontage. Kjells har större sortiment av framförallt hankontakterna än Clas. O. Hos Elfa heter de labpropp (ett "b") och labhylsa men de har numera avskaffat nästan hela detta sortiment så glöm dem i just det här avseendet.

Vissa kategorier har dock insett kvalitén med banankontakterna, nämligen Hifi-folket, speciellt gällande anslutning av högtalare. Här är glappkontakter inte heller populära. Det finns en firma i Nyköping, BHIAB Electronics AB som ver-



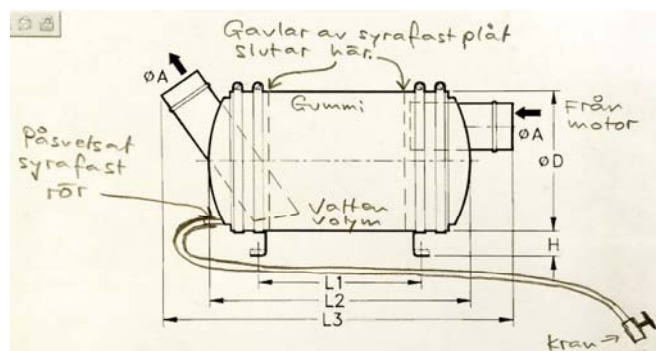
kar ha ett av det mest kvalificerade urvalet av banankontakter av alla slag, och de har även den goda smaken att kalla dem vid deras rätta namn. Man finner dem på www.bhiab.se. Gå där in på kontaktdon och sedan banankontakter.

Båtsportbutikerna, t.ex. Watski och Sea and Sea har av någon anledning glömt bort banankontakterna, fråga mig inte varför. Kan det bero på att de är för enkla och billiga?

Glada seglarhälsningar från
Anders Lamrén, A-33 Vita Häxan.

Vattenintrång i motorn

Om man har för avsikt att skaffa sig en säker båt måste man envisas med att gå igenom även de små detaljerna som kan ställa till det i vissa situationer. Det jag tänker på nu gäller de lägen då man får kraftiga hävningar i långskeppsledd, d.v.s. när fören och aktern rör sig kraftigt upp och ned i grov sjö. Det värsta i detta avseende är ju när aktern "går om" fören och man slår runt långskepps. (Hemska tanke). Man vill inte tänka på allt som kan gå sönder i det läget men en sak som verkligen kan hända då och som även kan hända vid måttliga rörelser av ovan nämnda slag, är att vattnet, som alltid står på botten av ljuddämparen kan skvätta bakvägen in i motorn via ljuddämparens förliga övre rör. Se skiss. Vattnet kommer då in i förbränningsrummen och motorn kan bli omöjlig att få igång. Det kan också, om det går lång tid och man inte är medveten om att det kommit in vatten i motorn, även orsaka ohjälplig korrosion där. Detta kan förebyggas på olika sätt och vi har gjort som man kan se på skissen. Vi svetsade på ett litet rör i den akre gavelns underkant. Det den lägsta punkten på dämparen. Därifrån drog vi en slang förut och en bit ner i kölsvinet. När man öppnar kranen kan man snabbt dränera bort vattnet i ljuddämparen så att risken för vattenintrång i motorn elimineras. Som syns på skissen går det övre förliga röret in



bara en liten bit i dämparen. Det akre röret går ner nästan till botten av dämparen.

Detta ju en artikel som handlar om säkerheten ombord. Jag har skrivit några andra artiklar på det temat i följande nummer av Allegronytt: 3-05 fastsättning av batterier, 1-06 gassäkerhet, 1-06 tierods och säkring av mast, 4-06 säkring av durkar och lådor.

Glada seglarhälsningar från
Anders Lamrén, A33 Vita Häxan

Resebrev från BARINA

Allegro 27 med John och Lisa Deutgen

Barinas seglingar under 2006

Det blev bara en veckas segling i april, för att testa nya rullflocken, innan vi åkte till Sverige för sommaren. Flocken är vi nöjda med och sommaren här hemma var strålande. I slutet av augusti kom vi tillbaka till Turkiet för höstseglingen till den sydgrekiska övärlden med Santorini och Kreta som huvudmål. Efter en veckas förberedelser lämnade vi Marti Marina och styrde mot Datja för utklarering.

I vindarnas våld

Efter vad vi förstått var vindmönstret inte som vanligt 2006. Meltemin, som normalt blåser som hårdast under juli och augusti hade sparat mycket av sin kraft till hösten. Vi kunde inte alltid hålla upp mot våra mål och ibland fick vi vänta ut kulingarna. Ändå blev det en hel del motorsegling mellan övädren. Efter ett par veckor bland öar vi kände sedan tidigare kom vi till Santorini, som vi hade sett fram emot att besöka.

Santorini, geologi och historia



Vi gick direkt till Vlichada, marina och fiskehamn vid sydudden. Det är den enda säkra hamnen och vi fick en skyddad plats långt inne. Marinan är inte färdigbyggd. Det finns el och vatten men toalett och dusch saknas fortfarande. Hamnkaptenen var å andra sidan generös med tiden. Alla betalade för 2 dagar men man kunde stanna i princip så länge man ville. Från Vlichada, som inte hade särskilt mycket att bjuda på, tog vi buss eller liftade till andra platser på ön. Det finns oerhört mycket att se. Santorini är intressant både geologiskt och historiskt. Ön har formats och formats om av olika vulkanutbrott. Känslan av vulkan är mycket påtaglig, när man från de små lavaöarna i mitten av lagunen ser upp mot den branta kraterväggen med lysande vita städer klättrande på randen. Vi njöt av vackert väder, fina museer och utställningar, turer runt ön, trevliga restaurangbesök och det sociala livet bland seglarna. Vi besökte och blev imponerade av Gamla Thira.

En annan stor utgrävningsplats, Akrotiri, var tyvärr tillfälligt stängd på grund av att ett tak rasat ner. Det finns oerhört mycket bevarat från den minoiska tiden men man har inte hittat några människor, smycken eller husdjur, vilket visar att alla hann sätta sig i säkerhet.

Branta berg och sköna bad

I slutet av september lämnade vi Santorini för att segla till Kreta.



Med båten besökte vi bara tre platser, Soudha, Chania och Elounda, men många fler med hyrbil. Längst tid, tre veckor, låg vi i Chania. Den första veckan hade vi fantastiskt väder och fick besök av goda vänner. Tillsammans gjorde vi bilturer runt den västra delen av ön. Naturen är fascinerande med höga branta berg och djupa raviner. Vägarna slingrar upp och ner ofta farligt nära stupen. På syd- och västkusten finns många fina stränder med oerhört klart vatten men inga användbara hamnar. Något man inte bör missa är en vandring genom den djupt nerskurva Samariaravinen. Leden går från 1200 m höjd ner till havsytan och är 18 km. Som smalast är den 3 m mellan 300 m höga raka bergväggar. När man kommit fram till Agio Rumeli är det skönt med ett uppfriskande bad.

Att vi stannade så länge i Chania berodde först på en militärovning och sedan på vädret. En nordlig storm kom med regn och åska och fick det trånga hamninloppet att se ut som ett mindre vattenfall. Att lämna hamnen var inte att tänka på. Skillnaden i



staden var markant. Vattnet skvätte över kajerna, uteserveringarna stängde och turisterna försvann. Mellan regnskurarna strövade vi i staden, gjorde våra inköp och fick goda vänner bland de inhemska seglarna vid vår brygga.

Oliver och ruiner

Oliver är Kretas viktigaste tillgång och överallt ser man de silverskimrande träden. Vegetationen är omväxlande, barrträd blandas med lövträd av olika slag. Nu i oktober hängde fortfarande kaskader av blommor över husen i byarna men vid vägkanterna blomnade bara enstaka oleandrar och i stället var det röda oxbär, som lyste i grönskan. Från Elounda på östra Kreta besökte vi Knossos, som vi blev mycket imponerade av. Fynden därifrån finns på det utmärkta Arkeologiska museet i Heraklion. Knossos förstördes troligen i samma vulkanutbrott, som runt 1450 f.Kr. skapade om Santorini och gömde städerna där i aska. Det finns många utgrävningar från den minoiska tiden och vi tittade också på staden Gournia.

Granne med Elounda ligger ön Spinalonga i en grund välskyddad vik. Sinalonga har ett venetianskt fort, som på 1900-talet användes som leprakoloni ända fram till 1957.

Zeus grotta

På Lassithi-platån hittar man grottan, där Zeus enligt legenden föddes.

Eftersom pappa Kronos hade för vana att äta upp sina barn, gömde sig mamma Rea där, när det var tid att föda och räddade därmed Zeus till livet.

Lassithi är också känt för sina många väderkvarnar. De användes förr till att pumpa upp vatten. Numera är det dieseldrivna pumpar, som fått överta den uppgiften, inte alls så charmiga men kanske mer effektiva?

Åter till Turkiet

Efter en titt på staden Agios Nikolaos och marinan där, var det dags att börja hemseglingen till vår marina i Turkiet. Vi hade hört så mycket positivt om den lilla ön Chalki, så det fick bli ett stopp på vägen. Det var verkligen fint där och vi såg fram emot en skön kväll, eventuellt middag på restaurang. Men än en gång den här hösten var det vädret som styrde. När vi kom ner till hamnen efter en promenad genom byn, kom ett par fiskare och talade om, att det var dåligt väder på gång och att vi inte kunde ligga kvar vid kajen. De gav oss tips om en ankarboj med en plastdunk som vi skulle kunna använda i en skyddad vik på ön Alimia strax intill. Snabbt fick vi på oss regnställen och lämnade hamnen i all hast och i sista minuten. Ovädret kom snabbt med åska, regn och hård vind rakt in i hamnen. Vi gick för motor de drygt 5 sjömil till Alimia, kom in i viken och ankrade just när det blev helt mörkt. Bojen togs av en fiskebåt precis innan vi nådde fram men vi hade nog inte hittat den ändå i mörkret. Vi låg kvar i tre dagar. Runt omkring var det molnigt och regnigt och radioprognosen varnade för storm men vi hade det soligt, lugnt och skönt. Kanske befann vi oss i stormens öga?

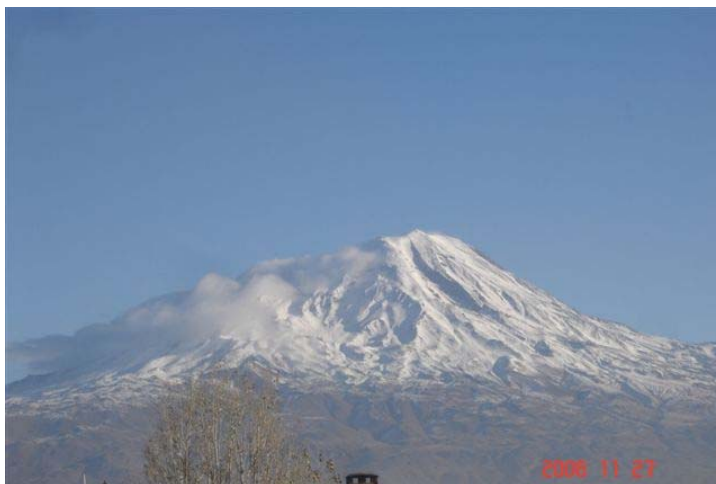
På Symi klarerade vi ut från Grekland och seglade sedan till Benik, en av våra favoritvikar i närheten av Marti Marina. Vi stannade ett par dagar, också nu med varningar för hårda vindar på radion. När vi kom tillbaka till marinan blåste det ganska bra men marinakillarna var som alltid beredda att hjälpa till. Så är det på alla marinor vi besökt i Turkiet. Man blir mött av en jolle, anvisas plats och får den hjälp som behövs för att komma på plats. Vi välkomnades tillbaka av vänner på en av grannbåtarna med mat, vin och en trevlig pratstund, när vi var klara med vår förtöjning. Det kändes skönt att ligga fast förtöjda på vår egen plats.

Med buss genom Turkiet

Utrustade med en bra bilkarta, reseguiden Lonely Planet och var

sin liten ryggsäck tog vi bussen till Ankara en morgon i slutet av november. Vi ville gärna se lite mer av Turkiet, innan vi börjar segla västerut. Vi valde att åka buss istället för att hyra bil, eftersom vi visste att vi skulle åka långt och inte ville behöva koncentrera oss på trafiken hela tiden. Vägarna är i stort sett bra och många arbeten är på gång med breddningar, broar och tunnlar men trafiken, märkte vi, blir alltmer odisciplinerad ju längre österut man kommer. Stoppskyltar, omkörningsförbud och till och med trafikljus betraktas mest som dekorationer och ingenting som man behöver ta någon större hänsyn till.

Storslaget landskap och svarta får



Turkiet är ett stort land och när man reser från väst till öst och från sydkust till nordkust passerar man genom olika klimat- och vegetationsområden. Vi reste norrut till Svarta havet upp över höglandet som växlade mellan karg gråbrun natur och odlade fält. Sedan följde vi kusten österut. Vägen går på en smal grön kustslätt med havet på ena sidan och bergen på den andra. Många vattendrag rinner ut mellan hasselnötsodlingarna.

Vi åkte vidare över mer än 2000 m höga pass med snöklädda berg som inramning till de vidsträckt stäpperna med mycket odlad mark men också stora områden, där herdar vallade sina hjordar av mörkbruna och svarta får och getter. Vid Dogubayazit, nära gränsen till Iran beundrade vi det över 5000 m höga berget Ararat, där Noah enligt legenden strandade med sin ark. Vi passerade Turkiets största sjö, Van Gölü, som är lite speciell eftersom vattnet är väldigt alkaliskt. Här längst bort i öster blev vi flera gånger stoppade för ID-kontroller. Det lär förekomma en hel del smuggling. Våra pass väckte inget intresse mer än en gång, då de var de enda som togs in för kontroll.

Vi funderade över, om våra många turkiska in- och utresestämpel kunde verka misstänkta men vi fick snart tillbaka passen utan några frågor. Under hela resan var vi de enda utlänningarna i bussarna, bortsett från den allra sista etappen från Antalya till Marmaris, då vi när vi klev av hörde att vi hade en svenska (!) som medpassagerare. Hon hade kommit med flyget och skulle ner till kusten.

Att åka långfärdsbuss

Nätet av långfärdsbussar är väl utbyggt och bussarna är moderna och bekväma och matpauser är inlagda med lagom avstånd. Vi bestämde vår rutt efterhand och hade aldrig något problem att få biljetter. Busstationerna (otogar) ligger utanför stadscentrum och de olika bussbolagen har servicebussar, som går till och från biljettkontoren inne i stan. Oftast stämmer tidtabellen mycket bra och bara på långkörningar blir det förseningar ibland. Men en gång hade vi otur. Vi hade gjort ett undantag och köpt biljett till en nattbuss. Annars åkte vi bara på dagarna, eftersom vi ville se landskapet.

Både när vi köpte biljetten i Malatya och när vi hörde oss för på busstationen, fick vi veta att bussen skulle komma till Konya kl 05 på morgonen. Svinotta visserligen, men OK. Efter två urdåliga

videofilmer hade vi just lyckats somna in, kändes det som, när vi blev väckta och fick veta, att nu var vi framme i Konya. Klockan



var 02.30! Där stod vi nyvaknade på gatan, där vi blev avsläppta. Men det var inte så illa som det kan låta. En man från otogar väntade på oss och körde oss dit i bil. Där fördrev vi ett par timmar



med att dricka te och läsa och sedan tog vi spårvagnen in till stan, letade reda på ett hotell, fick ett rum och sov en stund. Vi valde ofta hotell bland Lonely Planets budgetalternativ och bodde enkelt men bra.

Upplevelser

Efter 16 dygn och nästan 5000 km var vi tillbaka i Marmaris, mycket nöjda med resan och vad vi hade upplevt. Naturen är skiftande och storslagen och överallt finns det spår efter de olika kulturer, som härskat, konfronterats och påverkat varandra. Vi har sett moderna storstäder och ålderdomliga små byar. Vi är glada att vi inte hoppade över Ankra och Anit Kabir. Det är inte bara Atatürks gravmonument utan också ett mycket intressant museum över hur det moderna Turkiet bildades i början på 1920-talet. Vi fascinerades av det grekiska Sumela-klostret utanför Trabzon. Det är byggt på en otillgänglig klippbrant och är nu museum. Ararat är förstås en upplevelse men också sultanpalatset Ismail Pasha Palace utanför Dogubayazit är en svärldhet. Tyvärr hade vi tajmat det så illa att vi var där på en måndag, då det var stängt. Vi fick i alla fall se det utifrån och fick en prat-

stund med en trevlig turkisk officer, som hade varit i Sverige i något NATO-sammanhang och var imponerad av bl. a. Wasamuseet. Från Malatya åkte vi till Mount Nemrut, där en lokal ärskare århundradet f. Kr. lät resa stora statyer (ca 5 m höga) av de antika gudarna, som han kände sig besläktad med! De är nu delvis raserade och huvudena har ramlat av i jordbävning under århundradenas lopp och står nu uppställda på marken. Man känner sig liten bredvid och kan inte låta bli att undra, hur de kunde klara av att på den tiden bygga något sådant på en 2000 m hög bergstopp mitt ute i ingenstans! En stor extrabonus fick vi i Konya, eftersom vi utöver det intressanta Mevlana-museet fick tillfälle att se de dansande dervischerna. Konya är ett religiöst centrum och varje år i december firas en festival, där man kan se föreställningar med dervischerna. Tidigare har den varat mellan den 10 och den 17 men i år öppnade man för första gången redan den 1 december, just den dag då vi var där och vi hade tur och kunde få biljetter.

Höst och hemresa

Det var en chansning att resa den här årstiden, då det oftast är regn eller snö och kallt inne i landet men vi hade en fantastisk tur. Hela tiden var det strålande högtrycksväder, sol och klart med vackert färgspel i höstlöven och över bergen i solnedgången. Senare på kvällarna blev det ofta disigt, säkert beroende på att den kalla luften ligger som ett lock och man eldar mycket med ved. Också sedan vi kom tillbaka till båten och fram till dess att vi strax före jul åkte till Sverige höll sig det fina vädret.

2007

Nu är det början av mars och om ett par dagar flyger vi ner till Turkiet igen. När vi har installerat oss ombord, ska vi börja förbereda upptagning för bottenmålning och en del andra arbeten. Sedan är det bara att vänta på den nya genuan, som vi beställt och hoppas att den blir lika bra som focken vi köpte förra året, och sedan seglar vi mot Grekland.

Vi önskar er alla en fin sommar med härlig segling!

Hälsningar från John och Lisa

