

Ferierende dansker ved Gardasøen:

- *Der må da skulle tilløb til for at få en folkebåd helt herved!*

Planen har længe været at køre en tur til Gardasøen, og sejle rundt og opleve den intense italienske stemning.

Lige siden vi købte folkebåden inkl. trailer for 4 år siden, har vi leget med tanken om at køre syd på. Og i år skulle det være.

Efter en del research omkring de nordlige havne om muligheden for at få vores Nordiske Folkebåd Emilie søsat, lykkedes dette i San Nicoló, en af havnene i Riva. Aftale mandag morgen d. 13. juli.

Som ordentlig forberedt, så bør man også anskaffe et søkort, hvilket dog var umuligt på forhånd. Samtlige forespørgsler hos diverse forlag og havnene langs søen var negative. Når andre kan sejle i danske farvande efter et skoleatlas, så kan jeg vel bruge et bilkort! Og søen er jo dyb.

Den videre planlægning bestod i hvordan køreturen til Gardasøen skulle forløbe. GPS'en meddelte under vinterens skitur, at vi skulle køre øst om Kassel, men under forberedelserne mente den, at vi skulle køre den traditionelle vej gennem Kassel-bakkerne. Da vi ikke havde GPS med på køreturen, og jeg kender turen gennem Kassel-bakkerne, blev denne vej foretrukket.

Emilie blev gjort klar til sommertogt, dvs. tømt for overflødigt grej. Det er begrænset, hvad der er nødvendigt at slæbe med ned over Alperne.

Traileren blev hentet og lufttrykket tjekket. En dags arbejde med rengøring og efterbehandling af bundmalingen – bunden var beskidt, som efter en hel sæson.

Båden kom med Jesper Palms hjælp på traileren, og masten blev lagt ned. Alt blev spændt godt fast. Vi var klar til afgang.

Lørdag kl. 11.30 d. 11. juli afgang mod syd ud af Sønder Boulevard, her stod Jesper klar med flag og vinkede farvel.

Ca. en time senere satte motoren ud. Vi kører i en VW Transporter 2.5 med 130 HK, så der skulle være kræfter nok til at slæbe de ca. 2500 kg vi har hængende på krogen. Problemet er genkendt, vi har oplevet det før. Bilens elektronik laver knas, vi kan godt køre, men vi kan ikke opretholde hastigheden eller



accelerere. Vi kan kun gøre en ting: køre ind til siden, stoppe motoren, tage nøglen ud og starte igen. Ved denne manøvre resættes motoren, og vi kan køre videre, indtil det sker igen! Skal vi nu til at døje med det? Så bliver det godt nok en lang tur. Det bliver heldigvis ikke noget stort problem.

Næste problem: kø på motorvejen ved Vejle – sneglefart ned til broen. Stort set den eneste kø vi møder, selvom vi senere, nok selv er årsag til et par stykker.

Grænsen passerer og vi gør visit hos Otto Duborg – lidt dåsekonserves provianteres.

Vi kører til Kiel-Schilksee den olympiske havn fra OL 1972. Her foretager vi vores første overnatning.

Vogntoget kræver trailerkørekort, og det er kun mig, der har det. Så jeg skal have pause en gang i mellem

Vi går en god lang tur på broerne, jeg tror, der er flere tusinde både, så da vi har set halvdelen går vi til køjs.

Søndag morgen kl. 5 kører vi videre. A7 ligger nu farbar uden lastbiler eller anden generende trafik.

Op ad formiddagen tiltager trafikken, men det er ude i overhalingsbanen. Og der har vi ikke noget at lave.

Marchhastighed ca. 90 km/t og mellem 1600 og 2000 omdrejninger pr. minut lidt afhængig af om det er i 5. eller 6. gear.

Politikken er at holde høje omdrejning, og ellers ikke køre for stærkt, vi har tid nok.

Kl. 12.30 olielampen lyser, og vi kører ind på den første tankstelle. Fylder diesel på, og lader motoren køle af, og efterfylder en halv liter olie. Spiser frokost, og nyder at alt går planmæssigt.

Vi er lige begyndt på de første bakker, og motoren har sat ud for 2. gang på turen. Katastrofeblinket blev tændt, og vi søgte ind i nødsporet. Slukkede og tændte motoren igen, og kom i gang igen uden problemer.

At starte fra scratch på en 5-6 % stigning går ikke stærkt, så her skabte vi nok vores første kø.

På de stejle bakker er hastigheden 50 km/t, knap 2000 omdrejninger i 3. gear – langsomt men sikkert.

Vel over Kassel-bakkerne nærmede vi os München og valgte Abfart Holledau, her plejede vi at overnatte hos en hyggelig lille Bed and Breakfast under broen, men nu har vi eget udstyr med. Det er i øvrigt 7. gang, vi er på vej til Gardasøen. Tidligere dog kun med drengenes joller.

På et tidspunkt går radioen i stykker, så musik og trafikmeldinger må vi undvære!

Der fyldes diesel på igen, vi kører omkring 8,5 km på literen.

Jeg binder også det bolsjestrubede skilt på. Kræves ved udragende gods under kørsel i Italien.

Skiltet er svært at binde på. Og det kommer heller ikke til at sidde ordentligt, og jeg må efter en lille km køre ind til siden og afmontere skiltet.

Det skal principielt sidde fra masten, som rager meget langt bag ud. Her er i forvejen bundet en gul advarselsjakke med reflekser på.

Alperne nærmer sig og vi kører ind i Østrig, det går stødt op ad, og da vi har passeret Europabroen, gør vi holdt for sidste gang.

Mandag morgen kl. 4.30 de sidste bakker, og så ellers ned ad, og fortsat i et adstadigt tempo 4. og 5. gear og ellers ikke for meget fart i svingene. Jeg har en følelse af at båden kan vælte af.

Kl. 7 har vi sidste nedkørsel til Torbole, den er stejl, og vi laver kø. Bremserne bliver varme og piver, men vi kommer ned og kører de sidste par km til Riva. Efter en runde i byen for at vende vogntoget ankommer vi til San Nicoló, og begynder at binde af.

Jeg er lige begyndt med mit forehavende, da der bliver råbt: "Hej Steen!" Jeg kigger rundt men kan ikke genkende nogen. "Her oppe", og jeg kigger op. På altanen øverst på Hotel Mirage står en bekendt fra vinterbadklubben - Leo Rasmussen.

Man er kørt over 1500 km væk fra Skive, og den første der kontakter en, når man kommer længst væk, er den lokale byrådspolitiker! Leo og hans søn kom ned, de er selvfølgelig også på ferie, og vi fik en hyggelig lille snak.

Vi havde en aftale med Vittorio, den lokale havnemester, og blev lukket ind til kranen, som befinder sig på et aflåst område.

Vi gør klar til søsætning, og har en aftale med vores drenge, som er til sejlsportsstævne i den anden havn i byen, om at de skal komme og hjælpe.

På vanlig italiensk vis bliver en aftale kl. 10 til kl. 11. En politibåd skulle lige vaskes, så de skulle bruge kranen først!

Vi fik Emilie søsat, og efter lidt forviklinger omkring masten, strutterne peger jo fremad, og er ikke sallinger, der peger bag ud. Krankrogen var heller ikke helt ideel til masten, så masten har fået et par knubs, men ikke mere end en gang maling til vinter kan rette op på.

Pris for søsætning og service 80 + 30 Euro. Trailerparkeringen tror jeg er med i prisen. Den stod trykt og godt bag aflåst hegn, og under daglig opsyn.

Overnatning 40 Euro. Giver adgang til aflåst bade- og toiletbygning, strøm samt aflukket parkering af bilen. Jeg fik ligeledes købt et søkort, som dog ikke helt er godkendt til navigation, men det var bedre end ingenting. Det viser dybde, og der er altså 350 m på de dybeste områder, og det er stort set hele den nordlige del af søen.

Båden blev færdigrigget, der blev købt ind, og vi nød det første måltid på båden med en god flaske italiensk rødvin. Senere kom Emil og Simon, og vi var en tur på isbar.

Vittorio kræver en lille historie:

Da vi i sin tid var i Riva hvert år i Påsken til verdens største optimistjollestævne med 4-500 deltagere, da tilbragte vi altid de sidste dage i San Nicoló og ikke i Fragila Vela, som blev temmelig overfyldt med alle de mange deltagere.

Det er dog ikke bare lige noget, man gør. Der skal aftales og smøres for Vittorio, og her kommer Niels Sohn ind i billedet. Han har, eller havde i hvert fald den gang, ofte en kasse Gambrinus med i kassevognen. Og med sådan et par flasker, så bliver enhver port hurtigt lukket op.

Jeg ærgrer mig lidt over, at jeg ikke havde husket dette. Det havde været sjovt, hvis jeg havde haft et par øl med, og om Vittorio kunne huske øllet og Niels, men det tror jeg, han ville kunne.

I øvrigt er Vittorios opgaver mange, ud over at passe port og kran og vaske havnens gummibåd, så skal der vandes blomster og tømmes affald. Så nu ved vi, hvad Niels skal lave i sit nye job!

Tirsdag morgen blev sejlene hejst og vi tøffede stille af sted i nordlig vind 2-3 m/s. På vanlig vis lagde vinden sig helt, og ændrede 180° retning og vi fik en eftermiddag med 7-8 m/s. Der blev badet og slappet af. Alt sammen i strålende solskin. En perfekt sejldag, og hele køreturen værd.

Sidst på eftermiddagen lagde vinden sig igen, og vi søgte mod nærmeste havn Gengnano. Havnen annoncerede med at de havde afholdt mange store sejlsportsevents.

En egentlig havnelods har vi ikke fundet, men de fleste byer kan googles på nettet.

Vi lagde til langskibs langs nogle temmelig rådne pæle, som beskyttede mod molens granitbolværk.

Jeg meldte min ankomst på havnekontoret og blev forelagt prisen: 60 Euro (!), på min reaktion om at det da var dyrt, blev den straks sat ned til 50 Euro, måske skulle jeg have parlamentaret noget mere! Men vi fik da fine bade- og toiletforhold samt strøm for pengene.

Gengnano er en hyggelig lille mennesketom by. Sort set ingen turister, men solen gik også ned kl. 18.30 bag de 1.500-2.000 m høje bjerge. Det bekom os godt efter en hel dag i solen.

Næste dags mål: Bardolino, hvor vi havde en aftale med Skive Sejlklubs formand Lars Rasmussen og familie.

Da vi runder pynten, hvor søen bliver bred afstikker vi en kompassurs, men da vi ikke helt har vores udgangspunkt i orden, så rammer vi Cesano ca. 1 km sydligere.

Havnen er ikke stor og vi får os klemt ind i et hjørne, hvor vi godt nok spærre for et par både, men vi kan da flytte os, hvis det skal blive nødvendigt. Her er intet havnekontor og heller ingen strøm. Til gengæld ligger havnen helt ind til et hyggeligt lille torv.

Solsejlet bliver slået ud, og vi tilbringer eftermiddagen med at bade og sidde i skyggen, og ellers lave så lidt som muligt. Temperaturen er vel mellem 35° og 40° C.

Hen under aften, da temperaturen bliver til at holde ud, ankommer Lars og Heidi samt deres to drenge Frederik og Nicolaj. De har måske verdens bedste gave med under disse forhold – en kæmpe pose med isterninger (som om vi ikke skal få nok af dem senere!).

Det var dejligt at kunne køle mad og drikkevarer i hvert fald natten over.

Senere på aften var der levende musik med et – sandsynligvis - lokalt Shadows-band, der spillede gamle Hank Marvin klassikere – det var rigtig hyggeligt.

Torsdag morgen meget tidligt blev vi vækket af en kraftig banken på båden. Motorbåden der lå inderst skulle selvfølgelig ud at sejle. Vi valgte også at sejle ud og lægge os for svaj ved en af de mange bøger – mooringe.

Vi sov et par timer mere og sejlede derefter videre mod Sirmione – halvøen, der ligger som en lang odde i den sydlige del af søen.

Der var stadig meget varmt, og ikke meget vind. Solsejlet lå hen over bommen, så vi drev for fok alene, og vi kom kun meget langsomt fremad. Der blevet badet en del, og ellers kigget på de store motorbåde, som konstant sejlede forbi, som regel i rimelig ugenert afstand.

Da vi havde nærmet os halvøen, og begyndte at drive væk, blev motoren startet. Vi sejlede ind til den meget hyggelige havn og by Sirmione, men desværre måtte vi ikke lægge til. Der var kun plads til færge og udlejningsbåde.

Vi valgte at sejle videre for motor til Denzano i søens sydvestlige del. Her skulle være en stor havn med plads til mange både. Desværre var der ingen strøm på broerne, men i den lille sejlkлуб ved siden af, der havde de strøm, kunne vi se. Men der var ikke plads, og det var vist heller ikke deres opgave at huse tilfældigt omstrefende både. Vi fik dog lov til at fortøje uden på en venlig mands båd. Vi fik strøm, og der var både bad og toilet – af den italienske slags med et hul i gulvet. Betaling ville manden ikke høre tale om. Så da vi sejlede videre næste morgen efterlod jeg et par kongelige danske blå dåser i cockpittet.

Fredag morgen fin vind 6-8 m/s herligt sejlvejr, og vinden døde fuldstændigt da vi var kommet 10 minutter væk. Det handlede om at sejle tæt under land. Men ellers kom og gik vinden hele formiddagen.

Målet var Salo, søens vestligst havn. Salo ligger i en fjord, hvor vi inden indsejlingen skulle runde en borg, som var bygget på nogle øer og skær, hvor vanddybden kom helt ned på en halv meter. Der var ingen problemer, og der var fine sømærker.

Den store fine nye private havn i Salo er lukket for gæster, selvom de havde masser af plads og strøm. Der ville komme masser af både til et stort stævne, sagde de, så de havde i hvert fald ikke plads til en folkebåd.

Vi måtte sejle om til havnefronten, og lægge til der.

Mooringsfortøjning er ikke bare noget, man lige gør.

Når vi i danske havne lægger til, så vil vi gerne, at vi kan gå direkte fra båden og ind på broen.

Sådan er det ikke på Gardasøen og andre dybe steder.

Der ligger en bøjle i en vis afstand fra land, den er fastgjort med en let kæde til en anden meget tung kæde og nogle ankere på bunden. Man binder sig fast til bøjlen, og sejler mod land, hvor man fastgør sig med en god afstand mellem båd og land. For at komme til og fra land, trækker man i fortøjningerne og springer til eller fra borde inden båden bevæger sig fra land igen.

Det var først i Salo, vi rigtig lærte denne kunst. Vi var nemlig kommet for tæt på land, så da færgen sejlede forbi og lavede store bølger begyndte påhængsmotoren at banke i bolværket, og min kone måtte springe i land og forsøge at skubbe motoren ud. Hun slog sig og fik et stort blå mærke, men heldigvis skete der ikke noget hverken med motor eller motorbeslag. Jeg bøjede motorbeslaget sidste år ved en grundstødning! Vel fortøjet og med solsejlet oppe sad vi og spiste melon mens folk promenerede forbi. Pludselig kom der en ordentlig tordenbyge. Folk på land sprang omkring for at finde ly, vi sad blot og nød det. Så kom der vind og solsejlets sider – egentlig er det bare et bomtelt – blæste ned og de skulle fastgøres.

Mens jeg kravlede rundt i regnen kom der et kraftigt lysglimt straks efterfulgt af et kraftigt drøn – lige oppe over nåede jeg at tænke, da haglene begyndte at drysse først normal størrelse siden isterning store. Jeg skal hilse og sige, at de slår hårdt!!

Bygen drev over, og det blev fint vejr igen.

Jeg gik op i byen for at proviantere. Og ved kassen mødte jeg Sofie og hendes familie, elev fra skolen og optimistjollesejler. Man kan ikke helt være i fred, arbejdet følger med.

Hele aftenen var der en heftig trafik på kajen. Vi fik en del kommentarer især fra tyskere, som spurgte om det var en folkebåd, og enkelte danskere, som skulle forhøre sig til hvordan man slæbte en folkebåd til Gardasøen. Der må skulle tilløb til, som en sagde.

Afgang fra Salo lørdag morgen planen var at nå Riva igen, og se lidt 49er sejlads.

På vej ud af fjorden kunne vi godt se, at det byggede op til tordenvejr højt op i bjergene. Da vi samtidig kunne se, at et massivt regnvejr / dårligt vejr var på vej over vandet valgte vi at rulle sejlene og starte motoren.

Jeg fik søtøjet på, og var ellers klar til at møde uvejret. Regnen kom ikke rigtig, men vind og bølger, masser af vind og store bølger. 15 m/s eller mere og 4-5 meter høje bølger. Jeg vælger at vende om, så vi kan komme i læ under en pynt og sejle ind til en lille havn.

Med vinden ind agten fra og for motor surfer vi på bølgerne. Vandet skyller ind over hækken, men heldigvis er cockpitkarmen høj, så der kommer ikke vand i cockpittet. En ikke helt ufarlig situation, da en folkebåd ikke er selvlæsende. Jeg burde nok have beholdt sejlene oppe!

Vi kommer i læ og fortøjer os for svaj, og afventer vejrets udvikling. Efter 3-4 timer prøver vi igen, men konstaterer kun, at vejret er uændret.



Vi sejler tilbage, og denne gang helt ind til havnen i Maderno. Hvor vi på lokal-professionel vis lagde til mellem to både. Der var strøm men ingen toiletforhold, og heller ikke noget havnekontor.

Vi fik handlet, gik aftentur og spiste en fantastisk lægger is. Når der står chokoladeis, så er der kæmpe store stykker chokolade i isen – det kan man da forstå.

Søndag morgen er der fortsat megen vind. Jeg går en tur om på den anden side af pynten, og her står der én strid vind. Selv om vinden er lun og solen er begyndt at skinne, så antager jeg vinden til at være et stykke over 12 m/s.

Vi udsætter afgangen til midt på dagen.

Vi er dog utålmodige, og beslutter at gøre klar, og sejle så langt ud vi føler det er behageligt. De lokale siger at vinden vender kl. 13.

Omkring kl. 11-11.30 krydser vi ud i bølgerne, det blæser 10-12 m/s, og så længe vi ikke bevæger os for langt ud mod midten af søen, her er den ca. 5 km bred, så er bølgerne overkommelige.

Kl. 13 ligger vi fuldstændig parkeret i 0 m/s. kl. 14 stadig ingen vind, men så begynder den at komme svagt syden/agten fra. Omkring kl. 15 har vi 6-7 m/s på læns med staget forsejl og det hele.

Omkring Melcesine registrerede vi en kapsejlad. Desværre implicerede vi os lidt i den, da banen ikke var helt traditionel, og jeg overså målgangen. Så vi havde lige en lille dyst med en spilerførende 30-34 fods båd, som ikke kunne passere os tæt i læen, da deres spiler klappede. Da jeg blev nødt til at skære op – der er også noget der hedder land, fik skipperen råbt prego – altså undskyld et par gange. Da vi bagefter så, at de var første båd i mål, og derfor kunne konstatere, at der var tale om en kapsejlad, og at det var os, der var tumperne, var det vores tur til at undskylde.

Ankomsten og fortøjning i Riva forløb planmæssigt.



Den første hele dag i Riva uden reel bådaktivitet, blev brugt på at handle vin og olie af den lokale slags.

Et par udstyrsforretninger blev også besøgt.

Ellers stod den på pizza og is.

Den følgende dag havde Emil og Simon inviteret på Canyoning i bjergene – det er noget med at lade sig rive med af vandet gennem vandfald og lignende. I første omgang en noget grænseoverskridende, men til slut meget sjovt oplevelse.

Om eftermiddagen var hele familien på søen for at se 29er VM og bade.

Den sidste dag i Riva blev brugt på at rigge båden af, så den var klar til kranen.

Torsdag d. 23. kl. 9. havde vi aftale med kranen. Men politiet var igen før os, denne gang faldt en betjent i vandet. Han havde tabt et eller andet, om det var pistolen ved vi ikke, men vi blev forsinket mindst en time. Båden kom op og masten af. Det hele forsvarligt bundet, der blev betalt: kran, parkering af to biler toilet og bad for 4 personer 250 Euro.

Vi ville lige op og have den sidste is. Da vi kom tilbage, så kunne vi ikke komme ud – siesta. Yderligere forsinkelse, men okay vi har stadig ferie og ikke travlt.

Endelig kl. 15. er der afgang mod Danmark.

På vej op mod Brennerpasset var der en del utilfredse lastbilchauffører. Vi holdt ikke høj nok hastighed.

Og det blev rigtig slemt ned igen gennem Østrig. På et tidspunkt bliver bremserne så varme, at jeg vælger at holde ind på en lille vigeplads langs motorvejen. Med forhjulet drejet helt ind i kantstenen holdt vi stille et kvarters tid. Det hjalp lidt.

Endelig nede af de stejle Alpe-bakker, synes jeg at en af stropperne til den forreste buk som masten ligger i var løs. Den skulle strammes. En skrue var knækket, og bukken ved at skride ud. Jeg fik det fikset, så vi kunne køre videre. Vi var dårligt startet, før vi kunne se, at det var begyndt at trække op til et kraftigt tordenvejr.

Nå vi kører i forvejen langsomt, og vi er tunge, så akvaplaning bliver ikke noget problem. Vi befinder os på et stykke indsnævret vejarbejde med to smalle spor i hver retning.

Det begyndte også at regne heftigt, og det blev til hagl. Hastigheden på bilen var vel omkring 30 km/t, vinduesviskeren i højeste hastighed, da det første store hagl splintrede forruden, først i passagersiden hvor det meste af ruden fik lange revner.

Herefter var der et sandt bombardement med store hagl og kæmpe isklumper. Den største isklump rammer forruden i chaufførsiden næsten lige i synsfeltet. Det tog vel omkring 45 sekunder, og det bliver igen mere normalt hagl- og regnvejr.

Vi har tændt katastrofeblinket, og lister af sted med 15-20 km/t. Der var ingen mulighed for at søge ly, køre fra vejen eller stoppe i nødsporet.

Heldigvis tog ingen af os skade, og vi valgte at fortsætte.

Vores sønner er også på vej hjem, men de kører en del senere end os. Vi sender selvfølgelig en sms om at de skal være opmærksomme på vejret og søge ly, men de svarer ikke, ej heller på oprigninger. Det gør os noget urolige, er der sket dem noget? Heldigvis er det fordi, telefonen er blevet pakket ned i en taske, og de kan ikke høre den – de har selvfølgelig også høj musik.

Resten af køreturen forløber problemfrit. Jeg holder en lidt højere gennemsnitsfart, og brændstoføkonomien bliver også lidt bedre.

Vi gør et holdt på et par timer på en mørk parkeringsplads, hvor jeg får sovet.

Grænsekioskerne bliver ikke besøgt. På vej op gennem Tyskland er vi et temmelig synligt vogntog, og forruden gør os ikke mindre interessant.

Stopper vi først et sted, så er det ikke sikkert, vi får lov til at køre videre, der skal nok være nogen, der vil blande sig.

Dybest set er det nok lige på kanten af det lovlige at køre med ruden, men mit udsyn er ikke helt spoleret. Jeg har kørt sædet helt i bund, og kigger næsten ud under den store bule.

Kl. 13, da vi drejer mod Vejle nord for Kolding, så ringer Emil og fortæller at de er ankommet til Århus. Det var et lettet forældrepar, der kørte de sidste godt 100 km til Skive, hvor vi ankom kort før kl. 15. efter 24 timers hård tur hjem.

Bilen har været på værksted, og fået ny forrude. Bulerne er rettet ud, og karosseriet malet. Så er der lige serviceeftersynet, som jeg fik melding om ved turens første tankning. Det er også klaret, og bremserne er tjekket, og de er ok. Nu har jeg en helt "ny" bil!

Status på kørsel:

20 timers kørsel til Gardasøen, samlet tid med pauser 36 timer.

21 timers kørsel hjem, samlet tid med pauser 24 timer. Nedkørslen fra Alperne tog længere tid nord på end syd på.

Vi har kørt 3.285 km og har brugt 371 liter diesel, det giver 8,85 l/km. Første tank 8,01 l/km, bedste tank 9,31 l/km i Kassel-bakkerne vel at mærke! Vi har kørt under 100 km uden trailer.

Dieseludgift kr. 3.133 + 0,5 l motorolie

Brennerpas + motorvejsafgift i Østrig og Italien anslået ca. kr. 800,-

Samlet transportudgift ca. 4.000,-.

Status på ophold:

Kran Skive 2*200 kr.

Kran Riva 2*80 Euro

Service (parkering af bil/biler og trailer) 2*30 Euro

5 overnatninger i Riva 140, reelt betalt vi kun for 4 overnatninger.

1 overnatning i Gengnano 50 Euro

I alt 410 Euro til kurs 7,5 bliver det til kr. 3.075,- + 400,-

Samlet ophold ca. 3.500,-

De sidste fire overnatninger var vi fire voksne.

Udgifter til fødevarer er på ca. samme niveau som i Danmark.

Alt inkl. mad, restauration, indkøb og underholdning ca. kr. 15.000 for to ugers intensiv og god ferie.

Næste år går turen til Århus, hvor der skal sejles DM for folkebåde. Efter DM gælder det øerne i Kattegat.

Om det bliver det følgende år eller først senere, vi kører syd på med båden, er ikke aftalt, men vi gør det.

Vi har heller ikke aftalt om hvilken del af Middelhavet, der skal sejles i.



Bådrengrøring i Skive

1. dag på vej mod syd

Aftenstemning i Gengano

Regn over Salo og efterfølgende hagl

Uvejr på vej

Forruden efter hjemkomst

