

# Kanalresan 1998 till Medelhavet

## Förberedelserna

Det var sommaren, då vi kom ner på jorden efter det underbara vädret året innan. I stället för sol och värme hade vi nu kontinuerliga lågtryck, regn, mycket blåst och kallt.

Just den sommaren - 1998 - valde vi (Inger och jag) att segla ner till Medelhavet och värmen. Vi hade tur och fick värme redan nere i Holland. Sedan höll sig värmen ända ner till sista dagarna och förresten en tid till. Men det hela började tidigare.

Det skulle vara lätt att räkna upp allt som gjordes och kom till under den tiden, men det viktiga är att: **Det behövs alls inte så mycket grejor när man är ute och seglar. Låt inte pryltänkandet ta överhand.**

OK - båten blev klar. Inte när det var planerat men åtminstone segelfärdig ett par veckor efter planen. Självt hade jag lyckats ordna en förtida pensionering med lite tur och Inger kunde ta ut 8 veckors ledighet på grund av mycket övertid och lite sparad semester samt naturligtvis en positiv arbetsgivare.

Vi låg i hamnen och försökte komma fram till vad som var bäst. Skulle vi segla söderut och försöka ta oss ner via kanalerna eller skulle vi vänta ett år till och utnyttja tiden till att segla i Sverige och grannländerna?

Det kanske låter konstigt, men det finns så många möjligheter att skjuta upp ett beslut. Självt såg jag inte fram mot kanalfärd med någon större entusiasm. Tidigare hade jag gjort en resa på Göta kanal i regnväder och tänkte ett det blir nog bara många problem och en massa dumma kossor som står och tittar på oss. Inger ville inte segla på Biscaya än. Beslutet vi fattade att segla kanalerna har drastiskt ändrat vårt perspektiv på ämnet båtfärder.

## Avfärden

Torsdagen den 16 juli gjorde vi slag i saken. I omväxlande och stundom motigt väder seglade vi ner till Travemünde via Öresund, Smaalandsfarvattnen, Guldborgsundskanalen och Fehmarn.

Vi hade innan avfärd gjort upp med en transportfirma att de skulle frakta ned masten åt oss till Port Napoleon i Frankrike. Dom samarbetade med Böbs werft i Baltica Marina och dom ville att vi skulle masta av där.

Masten blev mycket professionellt avlyft. Först hissades en medhjälpare upp i en stropp för att plocka ner vindexen. Därefter lyftes masten i en stropp och placerades på två stycken mycket stabila bockar. Det som vi här hemma gör gratis kostade där över DEM 200 men vi hade inget val.

## Till Lübeck

Klockan fyra var det så dags för avmastade Shanty att börja! Vi gick den stora och väl utmärkta floden **Trave** upp till **Lübeck**. I Lübeck började kanalkartan att gälla, så det var bara att ta fram kartan och välja väg. Vi gick runt stadskärnan i Wallhafen och Stadtgraben. Visst kändes det konstigt att gå som på Rönne å, upp i en stad, men så skulle det ju vara.

I sydänden av Lübeck finns det en småbåtshamn där vi lade till mellan stolpar. Hamnen ligger på en ö, som heter **Lachswehrinsel**. Det är en motorbåtsklubbs hamn, men djup tillräckligt.

## Kanalresan 1998 till Medelhavet

Vi gick in och tittade på staden och åt en god schnitzel på en uteservering. På kvällen gick vi ner och kröp till kojs i den avmastade båten och tänkte att i morgon börjar det. Hur kommer det att kännas? Kommer det att bli trist och jobbigt eller kommer det kanske att bli spännande och intressant?

### Elbe Lübeck Kanal och de första slussarna



Så var det då dags. Akter om oss låg kanalen och ett antal bojar. Helt enligt kartan. Det var bara att starta motorn och backa ut i kanalen. Strömmen var försumbar. Vi styrde sydvart i ett stilla regndis, men det var ju inget vi egentligen behövde bry oss om. Från och med nu fick det storma, regna eller vara solsken. Vi skulle kunna gå varje dag.

Den första slussen dök upp redan efter en knapp timme. Vi gick in efter en stor pråm och i loggboken skrev jag hurtfriskt att det inte gick helt friktionsfritt, men det skulle bli bättre. Ovanan att slussa och framför allt okunskap om hur man förbereder en slussning gjorde att

vi bar oss lite klumpigt åt. Viktigt är att lära sig hela tiden av andra och diskutera strategin innan man kommer in i ett mönster.

Redan vid den tredje slussen kunde jag anteckna att nu funkar det nästan helt. Det duggade fortfarande, men vi började känna oss som kanalfarare. Vid femtiden hade vi gjort nästan hela Elbe Lübeck Kanal och lade till strax innan slussen i **Lauenburg**. Vi gick upp till slusspersonalen och frågade om vi fick ligga där. Jodå inga problem.

Nu kunde vi summera erfarenheterna av den första dagen. Sex slussar och ett mycket bättre självförtroende. Inga skador på båten eller oss själva. Det var bara att fortsätta nästa dag.

### Elbe Seitenkanal

På natten kom det in ett par pråmar, som lade sig vid dykdalberna på väg in i slussen. Dom skulle slussa först.

Efter att ha genomfört slussningen kom vi ut på **Elbe**. Stor och bred förde den oss nordvart några distansminuter innan det var dags att gira babord in på **Elbe Seiten Kanal**. Den var rak och bred. Ren transportsträcka, men så är det också en av de nyare kanalerna invigd så sent som 1976. Den har också de nyaste och modernaste slussarna.

Den första träffade vi på redan efter 20 minuter. Det är ett sk **Hebewerk** - två badkar, som växelvis fylls med vatten och båtar och sedan hissas 38 m upp resp. ner för att leverera sin last.

Några dagar senare med mer erfarenhet kom vi till **Salzgitter Seitenkanal** där man kan gå in genom ett litet sund och komma in i **Heidanger Yacht-hafen**. Det är en privat liten marina, som vi starkt rekommenderar.

# Kanalresan 1998 till Medelhavet

## En segelbåt från Höganäs

När vi gick därifrån dagen därpå såg vi en svensk segelbåt med vindsnurra komma längs kanalen. Vi blev något paffa när det visade sig vara en båt med Höganäs som hemmahamn. Bosse och Britta från Rekekroken var på väg till Medelhavet med **L 32:an S/Y Whale** för i första hand ett års segling.



Vi hade sällskap med S/Y Whale några dagar, men vid **Münster** vek de av för att invänta bekanta.

I en liten hamn som hette **MYC Kanalstadt Datteln** fick vi se en genialisk grillplats. Den hade skydd för väder så att den kunde användas även när det regnade och blåste. Man satt runt en grill med ett galler, som sänktes upp och ner med hjälp av en liten winsch. Det vore något för ÄF och ÄSSS.

Så småningom kom vi via de tyska kanalerna och Rhen till Holland och Nijmegen. Vi följde sedan floden Maas, som övergick till Meuse i Belgien innan vi kom in i Frankrike vid Givet.

## På floden Maas, Meuse

Vi gick på Maas i Holland och kom in i staden **Roermond**. Här var vi mitt inne på fastlandet. Men det fanns säkert 2000 båtar fördelade på minst 6 hamnar. Flytetyg, som hus på pontoner och allehanda motorbåtar tillsammans med full uppsättning segelbåtar med master precis som i vilken havshamn som helst.

I **Maastricht** köpte vi en röd flagg med vit fyrkant. Det skall alla båtar föra på belgiska farvatten. Den fästes upp i fören och så var vi klara för nästa land. Ingen har lyckats förklara varför flaggan skall finnas. **BYRÅKRATI?**

I den första slussen i Belgien skulle vi fylla i papper om oss och vart vi var på väg. Efter mycket plitande fick vi så tillbaka ett dokument som skulle stämplas i varje sluss. För detta betalade vi BFR 35 vilket är under en svensk tia för hela tiden i Belgien. Återigen byråkrati!

I Belgien började naturen bli verkligt vacker. En kväll råkade vi hamna i en liten hamn som heter **Beez**. Det var en underbart skön kväll med varmt, vindstilla och bara några enstaka tåg, som körde förbi. Det var höga berg med ett antal bergsklättrare som underhöll oss. Hamnkaptan var en liten gumma, som bodde i en pråm tillsammans med sin man och hund.

## In i Frankrike

Frankrike gör mycket för att behålla sina kanaler. Därför vill man ha en avgift för färd på franska kanaler när yrkesfarten reducerats kraftigt. Vi köpte i Givet en s.k. vignette för FFR 300, vilken skulle ge oss fri segling i 16 dar.

Meuse och canal de l'Est i Frankrike var tillsammans med floden Saone resans höjdpunkter. Här fanns små idylliska slussar med trevliga slussvaktare. Här fanns också automatslussar, som man manövrerade med en

## Kanalresan 1998 till Medelhavet

liten manöverbox eller automatslussar, som manövrerades genom att vrida en stång, som hängde i en lina över kanalen.

En tysk motorbåtsskeppare lärde oss en ny slussteknik, som gjorde att både Inger och jag kunde sitta lugnt och låta oss slussas vare sig vi skulle upp eller ner. Ni är på semester och skall inte arbeta var hans kommentar.

Vi fick sedan sällskap med tysken. Familjen tillbringade hela sommaren på kanalerna. En sysselsättning, som vi nog inte skulle haft mycket emot efter den tid vi nu varit ute. Man färdas bekvämt och billigt. Man kommer fram till stora delar av Europa och kan med hjälp av t ex cyklar göra utflykter till intressanta platser.

### En överraskning

Man skall inte vara för säker när man slussar. Vi hade utarbetat ett mönster och gjorde nu mycket bra slussningar. På kanalkortet stod det på en sluss *bajoyers incliné*. Lexikonet gav ingen förklaring, så vi tänkte inte mer på det.

Vi gick in i slussen och fann att istället för den vanliga kajkanten med pollare lutade slussväggarna i ca 45 grader utåt. Vi fick iland några tampar med slussvaktens hjälp och han släppte på vattnet långsamt medan vi stötte ifrån med fendrar och båtshake. Allt slutade bra och när vi gick ut pekade slussvakten på hur vi skulle ha gjort.

Vid slussportarna fanns på varje sida en pollare. Genom att förtöja med en tamp i varje skulle vi sedan kunna gå med motor och hålla oss mitt i slussen vid slussningen. Då vet vi det till nästa gång. Canal de Bourgogne lär bara ha sådana slussar.

### Trevligt sällskap

En mycket trevlig bekantskap gjorde vi i en hamn, som hette **Consenvoye**. Båten, som vi låg utanför hette Baer och befolkades, som vi trodde, av ett par i fentioårsåldern och en katt.

På morgonen avgick vi redan vid åttatiden. Vid första slussen blev vi upphunna av Baer och vi beslöt att vi skulle fortsätta tillsammans. Baer ville slussa först för att vi skulle ha det enklare med vår långa köl. Det var omtänksamt av ett par genuina motorbåtsmäniskor.

Sedan visade det sig att vi kom in i ett mönster där Baer först gick in i slussen. Hustrun kastade sig med ett panthersprång på den hala stegen och klättrade upp för att ta tamparna. När de var förtöjda kom hon över till oss som just kommit in i slussen och tog våra tampar. När det var klart började hon stänga ena kanalporten, medan slussvakten tog den andra.

Det blev en lång dag med många slussar. Helt plötsligt uppenbarade sig en gammal dam på Baers däck. Det var troligen en moder, som togs ut och vädrades när båten låg stilla i en sluss. Annars var hon inte ute något. Skepparen på Baer ägnade varje sluss åt att föra loggbok på sin lilla dator, som stod uppställd vid styrplatsen.

På kvällen förtöjde vi vid en liten by, som hette **Sampigny** och jag skriver i loggboken att *dagen har präglats av vackert väder, lugn gång ca 5 knop med snabba och bekväma slussningar och harmoni.*

## Kanalresan 1998 till Medelhavet

### Canal de la Marne au Rhin, la Moselle och canal de l'Est.



Vi lämnade canal de l'Est norra delen och gick in på canal de la Marne au Rhin för en kort färd ner till Toul och canal de l'Est södra delen. Efter en kort stund kom vi fram till vår andra tunnel. Den första mötte vi redan direkt efter gränsen till Frankrike vid Givet.

I en tunnel går man in i mörkret med ca en meter på varje sida om båten. Det finns signaler och man skall anmäla sin passage genom att trycka till en hävarm om det finns en sådan när man går ut.

Inger lyser med en strålkastare på babordssidan och jag försöker hålla rak kurs och lagom avstånd

till den andra kanten.

På eftermiddagen, efter många nedåtslussar, kom vi till **Toul** där vi förtöjde i **Port de France**. Vi skulle handla guider för Saone och Rhone samt mat. Guiderna fanns inte att få tag på, så vi började förstå att vi skulle sparat en hel del spring genom att köpa guiderna innan vi stack hemifrån.

Upp tidigt och iväg. Redan efter några minuter fick vi reda på att denna sluss bara öppnar om två båtar slussar samtidigt eller en pråm går igenom. Det har visserligen gällt för tidigare slussar, men aldrig praktiserats. Vi kunde ju inte purra ut någon annan båt, så det var bara att förtöja och vänta. Efter en timme kom en pråm söderifrån och vi fick slussa ner.

Sedan fortsatte vi ut på den mer flodlika vägen. Här började bojar uppträda för att markera farleden. Det var en underbar morgon och framför allt såg vi många av dessa outtröttliga fiskare som satt i strandkanten eller i en liten uppankrad båt.

Floden slingrade sig fram och efter en stund var vi återigen inne på canal de l'Est efter att ha passerat avstickaren mot Nancy. Hela dagen förflöt i lugnt tempo. Vi passerade totalt 25 slussar uppåt innan vi på kvällen kom till **Charmes**, en ort där svenskarna härjat tidigare i historien.

Här fick vi förtöja utanför en pråm med ett äldre par. De berättade för oss att de bodde ombord och tillbringade somrarna med att åka omkring på kanalerna. De kände alla platser och massor av människor. På vintrarna gick de till Nancy där de bodde ombord.

### Slussar, slussar och slussar



Vid halv niotiden gav vi oss iväg nästa dag. Det skulle det visa sig att vi *bara* hade 23 slussar denna dag, men vi trodde att vi skulle komma längre. Det var söndag och slussarna fungerade inte lika smidigt.

En sluss hade mekaniska problem och det tog ca 1 timme innan man kunde öppna den. En annan sluss hade stängt för middagsrast. Slutligen visade det sig att en sluss saknade en vev, som man fick låna

## Kanalresan 1998 till Medelhavet

från närmaste sluss. Nu gjorde det inte oss något. Det är bara att ligga still och njuta av det goda vädret.

Vi hade nu sällskap med en schweizisk motorbåt med ett äldre trivsamt par. Dom hade tänkt fortsätta till **Epinal**, en ort vi läst om i tidigare skildringar. När vi kom fram till avsticket mot Epinal fick dom inte fortsätta. Slussvakten sa att det fanns för lite vatten för dem. Det var bara att fortsätta in i en slusstrappan som hade 14 uppåtsslussar till den högsta punkten på resan. Vi skulle omöjligt hinna alla innan kanalen stängde kl 17, men vi började slussa upp. Vid sluss nr 9 var det stopp. Där fick vi lägga oss i en bassäng, som liknade en liten industrihamn.

### Ner mot Medelhavet

Natten var varm och vi gick upp tidigt för att hinna till brödbilen och köpa baguetter. Sedan var det att fortsätta upp genom slusstrappan. De här slussarna var relativt nyrenoverade och hade helt nya slussportar. Klocka 9.25 var vi uppe på toppen. Sedan var det bara raka vägen ner mot Medelhavet.

Vi hade pratat om att hinna till **Fontenoy le Chateau** innan kvällen. Det skulle vara en trevlig hamn enligt schweizarna. Dom tillhörde också den stora grupp, som tillbringade alla sina semestrar på Europas kanaler varför dom kände till de flesta platserna.

Mot slutet av dagen började vi inse att det skulle bli kärvt att hinna fram innan slussarna stängde. Det var inte bara var kärvt det skulle helt enkelt inte gå.

Men schweizarna gav sig inte. Dom hoppade iland för att prata med sluss-vakten och så det ordnade sig med näst sista slussen. Ordnade sig tack vare 50 franc. Vid nästa sluss gjorde vi om samma sak och nu var det vår tur att lägga upp 50 franc.

Så var vi framme i Fontenoy efter rekordet 43 slussar på en dag. Det visade sig vara en underbar liten stad. Överallt fanns det plakat med gamla ordspråk eller tänkvärda ord från stora mästare.

I ett helt underbart litet postkontor, som hämtat från en film från 30 talet, skickade vi iväg de vykort, som vi glömt att skicka tidigare. Vi köpte både diesel och en mycket bra Saoneguide hos båtuthyrningsfirman. På kvällen fick vi uppleva ett praktfullt åskväder.

### Floden Saone



Ännu en trevlig sträcka väntade oss. Floden slingrar mjukt genom landskapet, som inte längre är bergigt och skogigt, som Meuse och början av canal de l'Est var.

Floden blev under dagen allt bredare. Nu mötte vi en ny typ av automatslussar. I stället för radar med manöverboxar gällde det här mer handfast manövrering. Tvärs över floden var en lina spänd. I den fanns en lång stång som hängde ner. I stångens övre ände fanns en mikrobrytare som aktiverades genom att man vred stången runt ett kvarts varv. Så det var bara att gå sakta och vrida.

## Kanalresan 1998 till Medelhavet

En kväll förtöjde vi vid en marina vid en ort, som hette **Seveux**. Inger beklagade sig över den kraftiga strömmen, som gjorde det svårt att hålla båten när vi skulle förtöja. Lätt irriterad hoppade jag själv iland för att hjälpa henne. Väl förtöjda frågade Inger försynt om jag möjligen inte hade backen i fortfarande. Så åstadkommer man träning i att förtöja i strömt vatten!

### Knutpunkten i kanalerna

En intressant hamn är **S:t Jean de Losnes**. Inne i en bassäng härskar den före detta pråmskepparen herr Blanquardt och en firma med det passande namnet H<sub>2</sub>O. Bägge driver varsin marina med full reservdelsförsäljning, vinterförvaring och handel med begagnade båtar. Speciellt har bägge firmorna många begagnade penicher (pråmar) till salu.

Det ha sin förklaring av att S:t Jean de Losnes ligger i centrum av Frankrikes kommersiella kanaltrafik. Här möts canal de Bourgogne och Saone. Också andra kanaler mynnar ut i närheten.

### Floden Rhône

Vi närmar oss nu floden Rhône. Alldeles innan vi kom in i Lyon skulle vi på höger hand se mästarkocken Paul Bocuse's restaurang. Där fanns också en flytbrygga för att båtbesättningar skulle kunna gå upp och äta. En måltid här är dyr. Förmodligen flera tusenlappar, men det sägs att man inte blir besviken. Inger och jag provade inte utan intog vår lunch ombord under färd.

Så kom vi då in i storstaden Lyon och passerade under den ena bron efter den andra. Direkt efter Lyon mötte vi den stora floden Rhône. Vi tyckte att Saone hade varit stor, men Rhône var ett nummer större. Vi hade också hört talas om och läst om de gigantiska slussarna där med flytande pollare.

Den största heter Bollène och har 23 meters slusshöjd. Det är verkligen som att befinna sig inne i en stor katedral. När man slussat ner tittar man upp och ser himlen högt uppe i ett schakt.

Floden Rhône har kanaliserats, vilket innebär att man installerat 13 slussar. Förbi varje sluss rinner vattnet igenom ett vattenkraftverk och ger el samtidigt, som sjöfarten underlättas.

Efter några dagars färd på Rhône fick vi smaka på den starka mistralen som är en nordlig vind, vilken blåser genom Rhône-dalen och ut på Medelhavet.

Vi kom fram en kväll till **Avignon**. Där skulle vi vända upp i en annan gren av Rhône och passera den berömda bron Saint-Bénézet för att förtöja i marinan. Nu var det mycket strömt och vi hade vinden in snett från sidan. När vi kom fram såg det fullt ut, men hamnkaptenen kom ut i en liten båt för att lotsa in oss.

Staden var full av turister, men verkligen sevärd. På kvällen gick Inger och jag ut och åt på en restaurang inför morgondagens färd, som skulle bli den sista flodfärdsdagen på länge.

### Medelhavet

Onsdagen den 26/8 var vi framme vid slussen i **Port S:t Louis**.

## Kanalresan 1998 till Medelhavet



sköter all service på båtarna i hamnen.

Planerna är att senast under april nästa år återigen titta till Shanty. Förhoppningsvis kommer hon då i sjön för seglatser mot Italien och längre österut.

Men det får framtiden utvisa!

// Staffan

Så kom vi slutligen fram till **Port Napoleon**, där vi skulle återfå masten om allt fungerat. Redan uppe på kajen kunde vi sedan finna Shanty:s mast ligga prydligt upplagd på ett par bildäck.

Inger måste åka hem för jobbet kallade. Själv kunde jag stanna kvar några veckor för att fortsätta med utrustningen och ta upp henne på land

Jag tillbringade tiden med att rigga henne. Ett gammalt problem med fallskivorna i masttoppen rättades till med hjälp av personal från firma Yacht Service, som leds av engelsmän och som