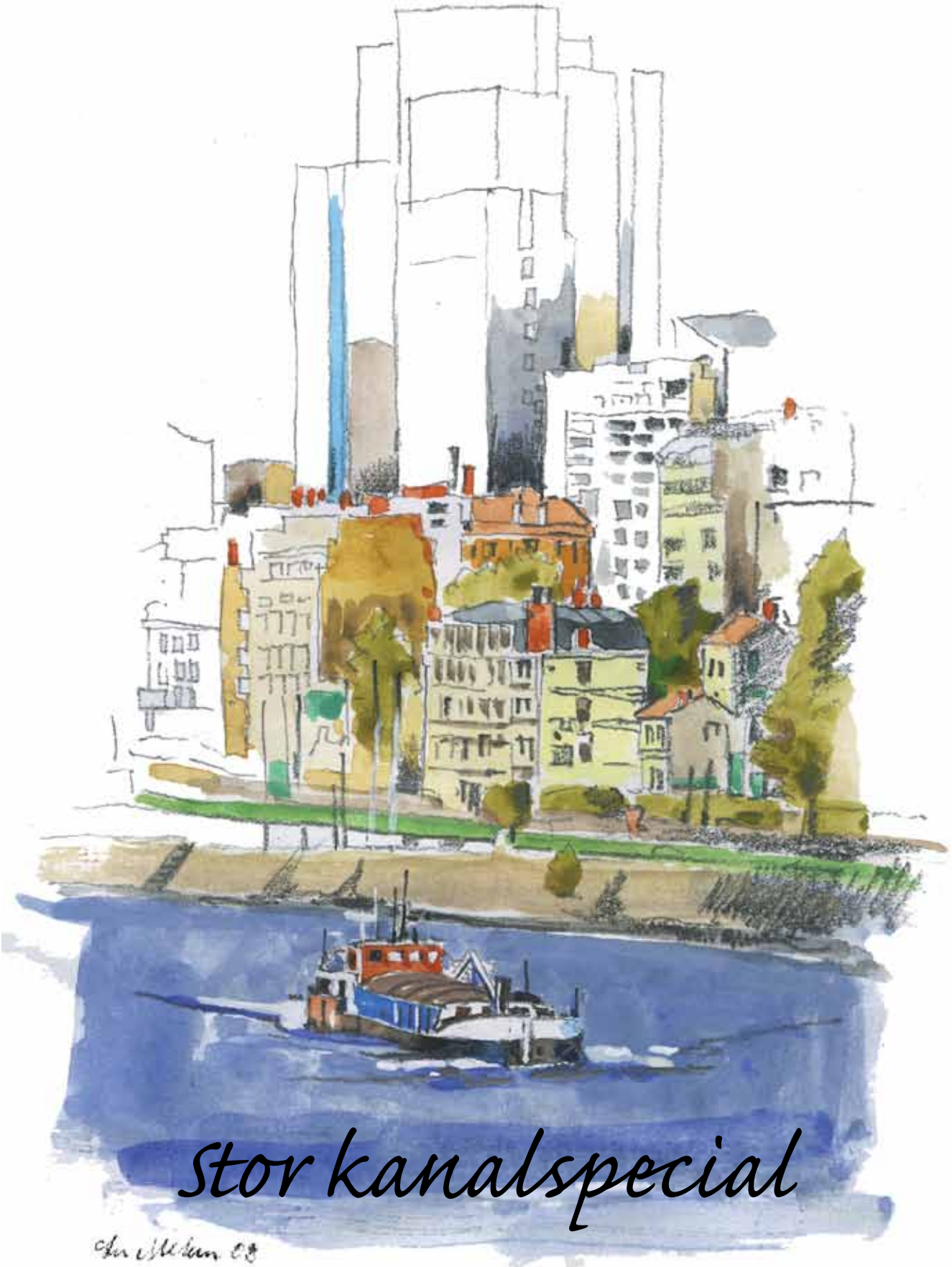
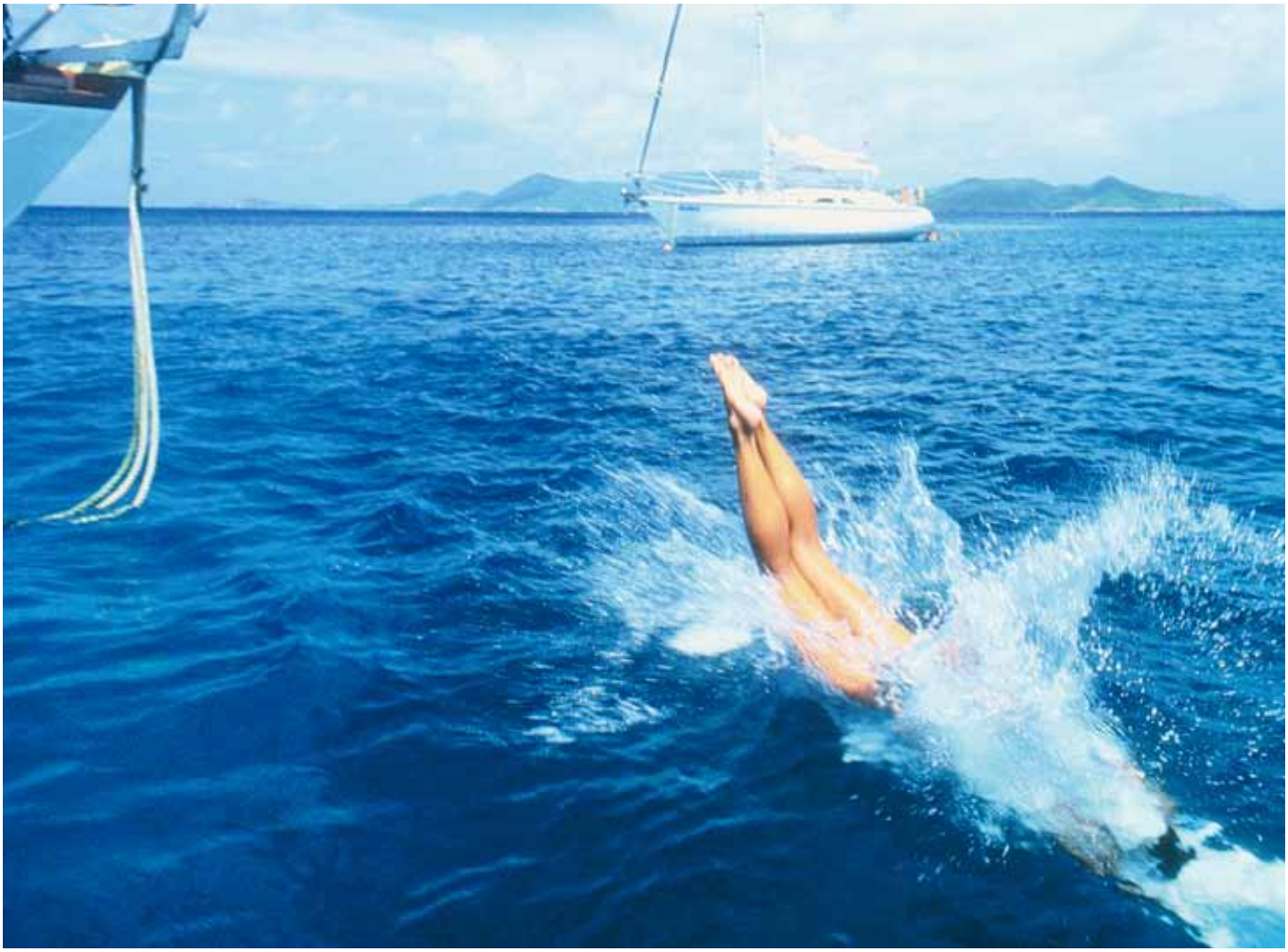
odyssé

SVENSKA KRYSSARKLUBBENS MEDELHAVSSEGLARE

NR 2/2012



Stor kanalspecial



Atlanticas båtförsäkring i Europa!

Förutom det som ingår i vår båtförsäkring får du genom Europatillägget:

- En försäkring som täcker hela EU/EES området och Tunisien men inte Albanien eller Svarta Havet
- Valfri hemmahamn inom EU/EES
- Svensk kundtjänst och skadereglering
- Transport av båt ingår både på land och via båt

Detta är en bra försäkring för dig som vill ta båten utanför Sverige och dessutom till en rimlig premie

Din båt – vårt gemensamma intresse!

ATLANTICA
MODERNA FÖRSÄKRINGAR

Läs mer på vår hemsida www.atlantica.se • Kundtjänst 0200-27 27 27, utanför Sverige ringer du +46 8 56 206 780

INNEHÅLL

nr 2/2012

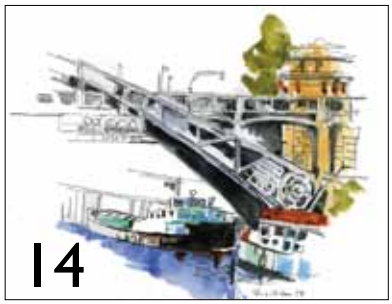
Ledare 3

Artiklar

Med Kvast-Hilda uppför Donau 4
Medelhavet börjar i Stettin 10
Tre lektioner om Paris vattenvägar 14
Östra Tyskland 18
Med motorbåt på Europas kanaler 22
Efter behag på Mosel 26
Också kanalresor kan bli dramatiska 28

Fasta rubriker

Sjörätt 31
Skeppsbiblioteket 31
Signalstället 32
Klubbnytt 34
Sjöboden 36



Omslagsbild
Seine genom Paris.
Akvarell: Lars R. Melander

Nästa nummer

Oktober 2012

Nummer 3/12 – Tema Pionjärerna
(manusstopp 26/8)

Nummer 4/12 – Ännu inget tema
(manusstopp 21/10)

Nummer 1/13 – Ännu inget tema
(manusstopp 20/1)

Nummer 2/13 – Ännu inget tema
(manusstopp 18/3)

Läs anvisningarna i den vänstra spalten på sidan 3 innan du skickar in dina bidrag!

www.medelhav.se

I SAMARBETE MED

SVENSKA KRYSSARKLUBBENS
MEDELHAVSSEGLARE
I ÖVER 20 ÅR

HUR NOGA VÄLJER DU TILLBEHÖR?

Du som är noggrann i valet av båt, välj tillbehör med samma omsorg. Försäkringen är ett av de viktigaste tillbehören till din båt. Med vår försäkring och vårt gedigna kunnande får du snabb hjälp om något händer. Du kommer ut på havet igen så fort det bara är möjligt och kan fortsätta ditt båtliv som planerat. Vi erbjuder specialutformade försäkringar för dig med båt i Medelhavet. Försäkringen är utformad tillsammans med Svenska Kryssarklubbens Medelhavsseglare. Välkommen till oss på Alandia.

ALANDIA
BÅTFÖRSÄKRING

VI VET VAD SOM KRÄVS

MARIEHAMN +358 (0)18 29 000 mhamn@alandia.com STOCKHOLM +46 (0)8 630 02 45 viggby@alandia.se GÖTEBORG +46 (0)31 49 20 60
goteborg@alandia.se MALMÖ +46 (0)40 53 70 15 malmo@alandia.se HELSINGFORS +358 (0)20 52 52 52 helsinki@alandia.fi www.alandia.com

odyssé

Ansvarig utgivare
Hugo Tiberg, tel: 08-754 15 04

Redaktör
Björn Hansson, odysse@medelhav.se, tel: 0515-404 31, 0730-83 11 04

Layout
Jonas Arvidsson, skidbladner@mac.com, tel: 0300-298 38

Övriga i redaktionen
Arne Nilsson, Siv Ehnberg, Eva-Britt Östlund, Nina Brodd

Annonser
Jan Burström, tel: 0910-77 84 73

Repro, tryck och bokbinderi
Intellecta Infolog AB, Göteborg

REDAKTIONELLT MATERIAL

Tidningen Odyssé är en medlemstidning. Åsikter i signerade artiklar är författarens och delas inte nödvändigtvis av redaktion eller styrelse. Upphovsrätten till insänt material är författarens. Insändandet innebär i sig ett tillstånd för redaktionen att publicera i såväl den tryckta som den digitala versionen av Odyssé samt på föreningens webbplats. Vi vill helst ha material som inte tidigare publicerats där eller i andra media.

Texter skickas till odysse@medelhav.se

Texter skickas i formatet Microsoft Word med e-post eller som cd-skivor till redaktören, Järnvägsgatan 6, 521 51 Floby. Signatur accepteras men insänt material skall vara försett med för- och efternamn, telefon och adress. Bildtext skall skrivas för varje bild med referens till respektive bildfil och med angivande av fotografens för- och efternamn.

Bilder skickas till odyssebilder@medelhav.se

De bör ha formatet jpg eller tif och vara så lite komprimerade som möjligt. Färgläge RGB med tillräckligt många pixlar för att medge tryck med upplösningen 300 dpi. Detta innebär ungefär:

Helsida = 3700 x 2460 pixlar
Halvsida = 2592 x 1944 pixlar
Kvartssida = 1600 x 1200 pixlar

Glöm inte bildtexter. Helst ser vi att bilderna är digitala. I andra hand klarar vi också diapositiv, svartvit film och negativ färgfilm i formatet 24x36 mm. Papperskopior och inskannade bilder ger oftast för dålig kvalitet, men går att använda i nödfall. Bilder på cd-skivor, negativ, dia eller papperskopior sändes till: Jonas Arvidsson, Orsnäsvägen 27, 439 33 Onsala.

UTGIVNINGSPLAN FÖR ODYSSÉ

v10, v18, v 40, v49
Material skall vara redaktionen tillhanda senast sex veckor före utgivning.

PRENUMERATION

Icke medlemmar inom Sverige 248 kr/år, utomlands 300 kr/år.
prenumeration@medelhav.se

Medlemmar kan få Odyssé som PDF-tidning via e-post.
Beställ via: *dataodysse@medelhav.se*

ANNONSER

Annonsmaterial skickas till: *annonser@medelhav.se*

Omslaget	sista sidan (210-250 mm + 5 mm utfall)	4 000:-
	halvsida (105x295 mm + 5 mm utfall)	2 500:-
	insida (210x295 mm + 5 mm utfall)	3 500:-
Inlagan	hel sida	2 000:-
	halv sida	1 500:-
	kvarts sida (90x135 mm)	1 000:-

Medlemmars privata annonser införs gratis en gång.

Annonsmaterial skickas till: *annonser@medelhav.se*

Kansli för medlemsärenden:
SXK-Med, Box 1189, 131 27 Nacka
Maria Fasth, 08-448 28 80
maria.fasth@sxk.se

Kanalval

Här kommer ett helt nummer om konsten att välja och utforska kanaler och floder till och från Medelhavet. Späckat av inspiration, tips och kunnande. Tack alla ni som skrivit om era råd och upplevelser och skickat in era alster till Odyssé!

Vattenvägarna är ett tema som flera medlemmar önskat att redaktionen skulle ta upp igen. Självklart är det alltid positivt om ni medlemmar ger oss tips om tema som ni önskar skall tas upp i Odyssé.

Läs, dröm och planera! Kanske kommer även du att välja en kanalväg till det stora båtäventyret i sommar. Med segelbåt eller motorbåt. Eller kanske husbil längs kanalerna – något som ett antal av våra medlemmar faktiskt prövat på.

Att välja kanalvägen ger ju ofta möjlighet att färdas lite långsammare, besöka sevärdheter längs kanalen, lyssna till goda råd från båtgrannar i trevliga hamnar. Kanske bli inbjuden av inhemska båtfarare att lägga till vid någon privat båtklubb. Hinna smaka på specialiteter från de områden som man färdas genom. Vad som fascinerade mig när vi själva tog vår båt på kanalerna i Holland och Tyskland var just den stora vänligheten och hjälpsamheten från andra båtbesättningar i hamnarna.

Att välja kanalvägen är något som många av oss kan rekommendera!

Några idéer på kommande teman för Odyssé är: Pionjärerna, Fyrar och Barn ombord. Just Pionjärerna är något som Jan Burström lyft fram med tanke på föreningens snart inträffande 25-årsjubileum. Nu söker vi kontakt med er som var med när Medelhavsseglarna startade och som fortfarande är medlemmar i vår förening. Har du lust att dela med dig av dina minnen från Medelhavsseglarnas tillkomst och vad som sedan blev resultaten av dina Medelhavsplaner och drömmar så kontakta redaktionen. Vi vill gärna intervjua dig!

När det gäller fyrar så har du kanske någon speciell relation till en fyr i Medelhavet (eller på vägen dit). Kanske är du duktig på historiken kring fyrar, har haft möjlighet att hyra en fyr för övernattning eller kan någon spännande berättelse kring en Medelhavsfyr. Skriv och berätta! Just begreppet fyrar har ju ofta en speciell dragningskraft på oss båtfarare.

Att segla med barn ombord kräver ibland en annorlunda planering. Goda råd, härliga berättelser och barnens eller ungdomarnas egna bilder och berättelser efterlyser vi till det numret!

Så till sist inför sommarens seglingar vill jag gärna uppmana er alla att även vara aktiva på vår hemsida. Mycket händer i Medelhavet. Många frågor dyker upp kring Kroatiens 24-månaders regel för besökande båtar och charterregler för konsortieägda båtar i Turkiet. Har du egen erfarenhet av dessa frågor så vidarebefordra gärna dessa på vår webb. Ta gärna även upp frågorna med våra ombud och hör deras råd och åsikter när du träffar dem under dina seglingar i Medelhavet.

Så vill jag önska oss alla en riktigt skön båtsäsong. Nu börjar den!

Nina

ordforande@medelhav.se

Med Kvast-Hilda uppför Donau

TEXT: **GUNILLA OLSSON**
BILDER: **TOYVO STARCK**

Budapest

Redan första året i Turkiet träffade vi några av dem, seglarna som kommit till Medelhavet via Donau. Flera var svenskar, en norrman, en tysk.

De hade haft olika typer av båtar och olika erfarenhet av båtliv. Alla beskrev Donauvägen i lyriska ordalag. Främmande, spännande, inte helt lätt men fullt genomförbart.

ATT DET fanns en framkomlig vattenväg mellan Nordsjön och Svarta Havet hade vi vid denna tidpunkt en mycket vag uppfattning om. Vi hade seglat ner via Atlanten 2008 och tänkte gå samma väg hem. Vårt djupgående, 2,2 m, uteslöt Rhône och kanalerna. Nu slogs vi av en kittlande tanke. Skulle det vara möjligt att gå hela långa Donau motströms i eftersommarens låga vattenstånd?

Med den tanken i bakhuvudet seglade vi två säsonger kors och tvärs i nordöstra Medelhavet. Tolvöarna och Turkiets kust från Bodrum till Kas blev våra favoritvatten.

Som storslagen final deltog vi i Emyrallyt, en eskadersegling som 2011 genomfördes för 22:a året. 55 båtar från 14 länder deltog. Nu hade en plan vuxit fram: Vi skulle ta Donau hem.

Smärtfri avmastning

Den 17 juli, gråmulen och varm, letar vi oss försiktigt in i Port Tomis marina norr om den väldiga handelshamnen Constanta i Svarta Havet. Det är grunt i inloppet.

I den fina marinan kan vi inte gå in men ligger bra vid kajen utmed vågbrytaren. En mycket vänlig hamnpolis klarerar in oss i Rumänien genom att fylla i två dokument i vår sittbrunn – hela proceduren. Sedan önskar han oss välkomna till sitt land.

Nästa dag går vi till marinakontoret för att få tips om hur vi ska masta av. Hamnchefen är en strålande vacker tjej (vi har hört talas om henne) med fantastisk förmåga att ge bästa service. Hon talar utmärkt engelska och ordnar allt. Mobilkran bokas, pris görs upp och vi anvisas spillvirke till bockar. Förberedelserna sker i kvävande hetta. Gubbarna i brandbåten för om oss kyler av sig med brandslangen.

Mobilkranen är inte i toppskick men avmastningen går utan problem. Snart är masten surrad. Vi har nu en 20 m lång motorbåt. (Masten sticker ut 2,5 m i för och akter.) Med detta ekipage ska vi ta oss 85 sjömil utmed kusten till Sulinakanalen i Donaus delta.

Gratiskaj – om man vet om det

Den 20 juli lägger vi till i Sulina. Nu kommer vi i direkt kontakt med det fattiga Rumänien. Staden blomstrade under knappt hundra år från 1856 då Donaukommissionen hade sitt säte här, internationella handelshus etablerade sig och man såg stora möjligheter i en ökande sjöfart mellan donauhamnarna och Svarta Havet.

När Donaukommissionen flyttade 1939 förlorade staden i betydelse och har sedan dess gått starkt tillbaka. Även om strandpromenaden uppvisar ett par trevliga restauranger är bostadskvarteren eländiga. De fyra tusen invånarna lever under mycket små omständigheter.

Enligt piloten för Svarta Havet måste man i Rumänien visa upp sina papper i varje hamn. Vi letar upp hamnkontoret i Sulina och träffar hamnkapten Sela Stefan. Trots att han inte talar engelska och bara några ord tyska kan vi kommunicera och vi känner att han är mycket intresserad av oss. Det kommer inte ofta fritidsbåtar. Han betonar att vi ligger gratis vid kajen och säger till oss att inte betala om någon kommer för att inkassera hamnavgift. Mycket riktigt dyker det senare upp en person som vill ha 10€, men vi är helt oförstående och han är inte påstridig.

Torrlagt föröver

När vi lämnar Sulina tankar vi fullt i sista sjömacken på MYCKET LÄNGE! Vi kan ta 500 liter i våra två dieseltankar och därutöver 100 i dunkar.

Donaus delta är ett naturreservat lika stort som Dalsland. Hit kommer miljontals fåglar från Europa, Asien och Afrika för att häcka och föda upp sina ungar, 300 olika arter. De enorma mängderna sediment som floden för med sig bygger på deltat med 40 m varje år. Cirka 15 000 människor lever här ute av fiske och av att skörda stora mängder vass, för bland annat taktäckning.

Vi puttrar fram i Sulina-kanalen som har stenskodda stränder och känns lite småtråkig men gör en avstickare in i en flodarm till fiskarbyn Mila 23 där tiden tycks ha stått stilla.

Storkar, hägrar och vadare trängs på stränderna trots att ”högsäsongen” är över. Högt uppe i det blå seglar elegant och mästerligt stora flockar av de på land osannolikt klumpiga pelikanerna.

Tillbaka i huvudfåran

Vi vinkar åt en engelsk seglare med masten på däck, som i detta läge har några kilometer kvar till Svarta Havet. Vi har 350 landmil till Nordsjön.

I Tulcea, en stor industristad med fin strandpromenad och trevligt centrum, lägger vi till utanför hjulångaren Republica som fungerar som gästhamn. Därifrån gör vi en fyratimmars utflykt i speedboat med lokal guide till deltat. Vi ser hägrar i mängd, skarvar (illa sedda även här), ett par pelikaner och bisamråtta. Trots att djurlivet är lite mindre intensivt blir denna tur en mycket fin upplevelse.

Dag sex på floden, den 24 juli, är vi ute i Donaus huvudfåra. Vattnet är tjockt och brungrönt. Strömmen är svag. Det flyter mycket skräp, stammar, grenar, plastflaskor. Stränderna är låga, kantade av vackra träd. Några hästar, en flock getter, fiskare som lägger nät från sina kanotliknande svarta båtar. Vi passerar stora städer men ser från floden bara hamnanläggningar, industribyggnader och rök. Vi ser små byar vars pampiga kyrkor har gyllene kupoler men är omgivna av hus som närmast liknar ruckel. Vi ser romer samla drivved med häst och vagn. Deras eländiga bostäder skymtar bland träden.

Det blir allt grundare

Att vara rorsman på floden kräver stor koncentration. Djupfåran är förhållandevis smal och glest utmärkt med sjömärken i land och en och annan boj. Ständigt ett öga på ekolodet. Sedan måste man ha koll på den tunga trafiken – lastbåtar och pråmförband med upp till nio pråmar framför en påskjutare. De dyker upp oväntat fort. Man bör inte vara i vägen. Dessutom dessa ständigt förekommande flytande hot i form av grenar, stammar, stubbar och skräp som måste undvikas.

Donaus huvudfåra blir efter Cernavoda allt grundare. Stora arbeten pågår och vi blir framvinkade förbi nymuddrade passager. Vi börjar bli fundersamma. Redan så grunt? Skall vår resa sluta innan den börjat?

Rader av pelikaner står på sandbankarna oroväckande nära. Ekolodet piper oavbrutet. Vi närmar oss oändligt sakta ett mycket grunt avsnitt som i sjökortet är märkt ”torrt vid lågvatten” och där blir det stopp. Vi gör två, tre, fyra försök att hitta en väg igenom men förgäves. Någon kilometer framför oss ser vi fartygstrafiken svänga av från huvudfåran, där vi går, in i en annan flodarm. Var mynnar den??

Det är kväll dag åtta och vi ankrar för att sova på saken.

Handritat sjökort

Dag nio vänder vi tillbaka samma väg vi kommit. Nu har vi medström och kan följa vårt eget spår i navigationsprogrammet, lätt och problemfritt. Vi lägger till i den lilla staden Hirsova där hamnkapten blir bestört över att vi inte informerats om huvudfårans låga vattenstånd. I stället går trafiken nu i Borcea-armen, rumänskt inre vatten, metern djupare.

Hamnkapten visar på sin dator, ritar och berättar och skickar med en skiss för att vi ska kunna ta oss in i den andra armen utan problem. Vänligt av honom. Nästa dag är vi på spåret igen. Nu vet vi att vi har vatten under kölen, åtminstone för stunden.

Donau är Europas näst längsta flod; Volga är längre. Den är seglingsbar 2 412 km från Sulina till Kelheim. Det kostar inget att gå här och heller inget att slussa. Hela sträckan är kilometersatt, det vill säga avstånd anges i kilometer. Tavlor på stränderna talar om var du är. På vissa platser ger pegeltavlor information om vattenståndet så att man kan räkna fram aktuellt farledsdjup. Vi lyckades aldrig knäcka den koden.

Hur enkelt som helst

Dag tio har vi lämnat den bekväma Borcea-armen och är ute i Donau igen. Farledsdjupet går nu ofta under tre meter. Tendensen fortsätter: sjunkande vatten och inget regn i sikte. Dag elva klarerar vi ut ur Rumänien vid gränskontrollen i Chichio. Två tjänstemän kommer till gränspolisens båt och stämplar våra papper – hur enkelt som helst. Därefter går vi över floden till Silistra på Bulgariska sidan, klarerar in utan problem och får ligga kvar vid inklareringspontonen över natten!

Härligt att sträcka på benen efter tre dygn ombord. Staden är prydlig och har ett fint centrum med galleria och många bankkontor utmed huvudgatan. Här är den lokala valutan Lev, men större butiker och bensinstationen tar kort. Vi handlar och tankar diesel i våra dunkar. Taxin tillbaka till båten kostar nästan ingenting.

Under en dryg vecka har vi nu Bulgarien om babord och Rumänien om styrbord. Floden blir bredare, stränderna lite högre. Städer döljer sig bakom trädridåer. Övergivna fabriker rostar. Nya kemiska fabriker är i full produktion. Utsläppen märks i både luft och vatten. Trafiken tätnar. Pråmarna fraktar allt från spannmål till nya Mercedes och BMW. Bilfärjor och broar korsar floden.

Abba och Zlatan

I Donaus nedre lopp är det lätt att hitta ankringsplatser. Ut ur strömfåran och farleden, in bakom en ö eller vid en igenslammad flodarm. Där släpper man sitt ankare, ibland på bara tre meters djup, och ligger sedan stilla i den svaga strömmen. Vi kommer att minnas många fantastiskt vackra ankringar med underbar solnedgång, men så snart solen dalat måste man snabbt gå under däck och lita på att myggnäten är täta.

I Nikopol, dag 15, hittar vi en ledig ponton och går i land för att leta upp hamnkon-

Donau, mäktig vid sitt nedre lopp.

Lunch på hamnkrogen i Nikropol.

toret. Från den stora, nybyggda färjeterminalen vinkas det avvärjande när vi kommer med vår lilla portfölj. I stället knallar vi ner till värdshuset på kajen. Där sitter några av ortens söner villiga att hjälpa oss, goa gubbar! Valentin kan engelska. Vi behöver diesel. Valentin lovar ordna detta. Värdshusets blonda servitris kallas Abba-Agneta och är grabbarnas favorit.

Vilka svenska varumärken är kända i denna del av världen? Volvo? Nej, Ericsson? Nej. IKEA? Nej. Abba och Zlatan får ansiktena att lysa upp. Sverige är ett bra land! Nu har Nikopols hamnkapten slagit sig ner vid sitt stambord. Nej, inte vill han se några papper men kommer gärna ner och tittar på båten lite senare.

Rörande välvilja

Nästa morgon skumpar vi iväg i Valentins gamla Moskowitz tre kilometer bortåt landsvägen. På den hembyggda släpkärran skramlar 10-15 dunkar av olika slag och i skiftande kondition. Efter någon timma kan vi fylla aktertanken med 279 liter diesel av bästa kvalitet.

Nästa dag lämnar vi Nikopol, rörda av all välvilja och omsorg och starkt berörda av den uppgivenhet och oro inför framtiden som våra nya vänner uttryckt.

Två dagar senare är vi i Vidin, en prydlig stad med 50 000 invånare, många fina torg och byggnader, kaféer med internet och – det bästa av allt – en fantastisk supermarket med allt man längtat efter. Turistkontoret hjälper oss hitta till bensinstationen där vi fyller våra dunkar. Taxi är billigt.

Här i Vidin träffar vi vår första fritidsbåt, holländska M/Y Marlien på väg mot Svarta Havet. Vi delar med oss av erfarenheter och tips, byter valuta och avslutar kvällen i Kvast-Hildas sittbrunn med avsmakning av det jättegoda lokala vin som inhandlats i den förträffliga supermarketen.

Inte att skoja med

Den 10 augusti är vår dag 21 på Donau. Vi lämnar Vidin efter att ha klarerat ut ur Bulgarien. Nu har vi en natts ankring framför oss innan vi ska klarera in i Serbien. Vi har ingen serbisk gästflagga, men ser i våra böcker att Serbiens är som den holländska satt upp och ner.

Så gör vi, men när vi närmar oss gränsstationen Prahovo ser vi en helt annan duk vaja i vinden. Fort ner med vår ”bastard”. Nationsflaggor skojar man inte med, i synnerhet inte på Balkan. Vi lägger således till vid gränsstationen lite skamset, utan artighetsflagg, men med signalen Q muntert viftande i vinden.

Inklareringen är den mest omfattande proceduren på hela resan, men går väldigt smidigt. Hamnkapten Srecko Nikolic talar utmärkt engelska och har en mycket behaglig framtoning. Han granskar våra skeppspapper noga och fyller med största omsorg i en omfattande dokumentation. Inklareringen kostar 53€ och Prahovos hamnmyndighet vill ha 10€ för kajplatsen.

Tungt på stambordet

Men så var det ju det här med gästflaggan! Vi tar taxi till staden Negotin ett par mil bort och frågar oss fram. Som vanligt är alla hjälpsamma. Det är svårt att hitta en flagga. Vi köper piroger och frukt och tar en paus på torget där ett bröllopsfölje dansar en traditionell dans till dragspel, trumpet och trumma. Kapten filmar.

Vi hittar senare en serbisk flagga, ett internetcafé och – kapten Nikolic! som tar oss med till sin favoritrestaurang för en sen lunch. Personalen bugar djupt. Kapten Nikolic har sitt stambord. Här bärs tunga grejor fram. Korvar, fläskkött, stekt lever, pommes, varma bröd, het peppar, sallad och så det goda ölet som det krävs mycket av.

Vi åker tillbaka till Kvast-Hilda med kapten Nikolic i hans Mercedes. Medan han kör berättar han på vår begäran om vad som hände i regionen i början av 1990-talet när Titos

Kapten Nikolic med dotter.

Jugoslavien upplöstes och grannar sedan generationer blev varandras fiender. Hans berättelse är skrämmande och mycket sorglig.

Första slussarna

Med den nya gästflaggan hissad lämnar vi Prahovo vid sextiden på kvällen. Nu väntar vår första sluss, den väldiga Djerdap 2 (Järnporten 2). Vi ska slussa tillsammans med ett prämförband och kan lägga till vid polisens brygga ovanför slussen när vi kommer upp. Gissa vem som ordnat detta? Vår nye vän, kapten Nikolic, förstås!

Järnporten 1 och 2 är gigantiska dammanläggningar. Arbetena påbörjades på 1960-talet som ett gemensamt projekt mellan Rumänien och Jugoslavien. 1984 stod anläggningen klar. Den väldiga floden var tämjd. Donaudalen fylldes till en 35 m djup damm. Öar och skogar översvämmades, städer och byar dränktes, människor flyttades. I dammarna byggdes slussar och många vattenturbiner som ger gigantiska mängder elström.

Nu är vi på väg mot Djerdap 2, anropar slussen och får OK. Vi går på respektfullt avstånd från påskjutaren Mercur 206, ett mullrande muskelpaket som framför sig har 3x3 prämar sammankopplade med vajrar. Slusskammaren är 310 x 34 m. Ekipaget fyller slussen på längden och bredden.

Vi ska få ligga vid påskjutarens sida. När vattnet är lugnt i slusskammaren smyger vi intill och lägger fast. Det blir en trevlig slussning. Vi småpratar med kapten och besättning på Mercur 206. De känner inte igen vår flagga, förvånas över vårt djupgående och blir nöjda när de ser våra sjökort. En timma senare och åtta meter högre över havet förtöjer vi vid polisens kaj en bit från slussen.

Genom Järnporten

Dag 24, den 13 augusti kommer vi till Järnporten, den passage där Donaus vattenmassor pressas in i en trång klyfta mellan Transylvanska alperna och Balkanbergen. Numera, med de stora dammarna som regulator, kan fartygstrafiken passera året runt, men dessförinnan var detta ett farligt nålsöga som bara tidvis kunde forceras och då under mycket stort risktagande. Det är väldigt vackert: Höga gröna berg, dramatiska stup och raviner. Luften är hög och sval.

Ovanför Järnporten breder floden ut sig igen i ett böljande grönt landskap. Vid floden Porecas utlopp i Donau ligger staden Donji Milanovac. Där ska vi stanna en stund för proviant- och vattenpåfyllning.

Stenåldersstad

Många av flodens kryssningsfartyg lägger till i Donji Milanovac. En bit utanför ligger nämligen ett mycket intressant arkeologiskt museum, Lepinski Vir. 1960 fann två forskare en stor stenåldersbosättning vid stranden av Donau. Vid utgrävningarna som pågick mellan 1964 och 1971 (då dammbygget dränkte hela området) gjordes sensationella fynd.

Arkeologerna drog slutsatsen att man framför sig hade en stor europeisk bosättning, åtta tusen år gammal, planerad med matematiska beräkningar. Varje bostad hade vid eldstaden en skulpterad sten, ofta med fisklika drag – en vattengud? Utgrävningarna pågick under stor tidspress. Alla stengrunder lyftes ut, sten för sten, och flyttades till en säker plats högre upp på sluttningen. Men man befarar att hel del blev kvar där nere när vattnet steg.

Vi passerar Järnporten.

Seriöst alternativ

Vi har tankat och handlat färskvaror och bestämmer oss för att lämna den stekheta pontonen i Donji Milanovac när en civilklädd kapten Nikolic dyker upp. Det är här han bor. Han har sett oss komma.

Vi tar en öl på en av de trevliga strandserveringarna och får träffa stans enda engelskspråkiga taxichaufför, Taxi Goran, en vaken kille i 45-årsåldern som gärna vill köra oss till Lepinski Vir nästa dag. Priset görs upp till 10€ ”eftersom vi är Kapten Nikolics vänner”.

Vi övernattar för ankar i floden så att vi nästa morgon tryggt kan lämna båten och ta jollen in för äventyr i land. Den skinande rena Golfen rullar fram prick på avtalad tid. Taxi-Goran är seriös:

– Annars är man död, säger han.

Landskapet är grönt, kuperat och mycket vackert. Vägen är bra, vår chaufför och guide utmärkt. Museibesöket blir mycket mer än vi kunnat föreställa oss. Förutom av de svindlande gamla lämningarna imponeras vi av den ultramoderna byggnaden och hur fint fynden presenteras.

Gränsen är nådd

Trots våra bestämda protester vill Goran ta oss med hem på en kopp kaffe efter besöket. Vi ger med oss till slut och får några oförglömliga timmar med honom och hans fru på verandan till det lilla enkla hus de håller på att renovera.

Det är lördag eftermiddag. Vi bjuds på kaffe, men sedan dukas en fin traditionell måltid upp. En sorts ugnspannkaka. Äggsmet med massor av ost och filodeg. Till detta den fräschaste sallad på tomat, rödlök och paprika. Gott vatten från bergen.

– Inte det renade flodvattnet, det är odrickbart, säger Goran.

Vi ställer försiktiga frågor och de berättar om sin vardag och sina förhoppningar eller snarare farhågor inför framtiden.

När det blir dags för uppbrott visar det sig att vi nu betraktas som familjens gäster så några 10€ för resan till Lepinski Vir är det inte tal om. Men där går gränsen! Vi lyckas runda upp beloppet och få Goran att ta emot sedlarna som en gåva till sonen.

Med värkande hjärta

Vi kommer alltid att minnas Goran och hans familj med värkande hjärta. Dessa unga människor, som trots att de har jobb och arbetar så mycket det bara går, är mycket fattiga. Deras hopp och mening med livet är att ge sonen den utbildning som behövs för att han ska kunna flytta och få ett bättre liv.

I två dagar färdas vi sedan på den uppdämda floden vars diffusa farled är dåligt

Friluftsliv på floden.

markerad. Det är grunt överallt. Vi passerar stora områden där nakna trädkronor sticker upp ur det grumliga, nästan stillastående vattnet. Priset för alla sköna terrawatt framstår klart. Men vi är naturligtvis tacksamma för att fartygsleden fungerar och vi därmed kan fortsätta hemåt.

Badorten Belgrad

På förmiddagen den 16 augusti, dag 27, lägger vi till vid den flytande restaurangen Vodenica i Belgrad vid bifloden Sava. Förväntansfulla blir vi extra glada när vi inser vilken fin hamnplats vi fått. En restaurang, med god mat, internet och ägare som med glädje hjälper oss flodluffare med allt vi kan behöva. Vi trivs bra. Det blir två nätter. Vi pustar ut, ser på stan, snyggar till oss hos frisör och frissa, äter gott, mår gott.

Men så har vi det där med nivån. Vi känner oss ständigt jagade av att vattnet otvivelaktigt rinner ut hela tiden. Vi fyller diesel från tankbil, provianterar och fortsätter vår resa.

Belgrad har fina sandstränder. Här råder rena plagelivet. Parasoller, madrasser, roddbåtar, försäljare, hundar och massor av människor. Trevligt! En bit uppåt floden pilar små motorbåtar med badsugna iväg mot någon speciell strand, eller sandrevel för en härlig dag i naturen. Några har slagit upp tält och övernattat. Precis som i våra skärgårdar på 50- och 60-talen då allt var mycket enklare.

Donaukilometer 1273.

Det är roligt att se, men vi funderar lite på vattenkvalitén. Den blir förstås bättre längre uppströms, men man kan föreställa sig att Donau får ta emot det mesta från de 80 miljoner som bor utmed floden och från de industrier och jordbruk som kantar ständerna. Detta bekymrar inte de privilegierade serber som denna vackra sommardag har kunnat ta sig till floden för bad och avkoppling. Vi gläds med dem.

Halvvägs!

Den 19 augisti, dag 30, passerar vi 1 206 km. Nu har vi klarat av halva Donau!

Vi ankrar en natt på serbiska sidan mitt emot Vukovar i Kroatien. Det skadade vattentornet står som ett monument över slaget om staden 1991. Två tusen kroatiska försvarare höll under tre månaders belägring stånd mot jugoslaviska armén allierad med serbiska separatister. När angriparna drog sig tillbaka låg Vukovar i ruiner. Tusen civila hade omkommit. Vi minns de skrämmande rapporterna från denna tid från det avlägsna Balkan.

Vi besöker inte Vukovar. Vi vet sedan Adriatiska havet att Kroatien utgår från att alla seglare är multimiljonärer. Vi befarar att inklarering kan ställa till problem i reskassan. Men vi har hört att kroatiska myndigheter utmed Donau har en helt annan syn på gästande besättningar. De låter t o m fritidsbåtar stanna någon natt utan inklarering.

Oemotståndlig marina

Tidig förmiddag den 22, vår 33:e på Donau, är vi fortfarande i Serbien. I dag ska vi försöka besöka staden Apatin. Det är mycket grunt när vi svänger av från djupfåran men vi ger oss inte. Här ska finnas en riktig marina med dieselpump, duschar, restaurant och internet. Oemotståndligt!

Och, minsann, vi kommer ända in till pontonbryggan, förtöjer långsides och hoppar i land. Anläggningen är imponerande. Hundratals platser för små motorbåtar av den typ fritidsfiskare använder. Vi är i ett område med stora nationalparker och fredade områden, mycket rikt djurliv och gott om fisk. Man satsar hårt på naturturism. Marinan kommer säkert att bli väl utnyttjad men är nu tyst och ganska tom.

På vår upptäcktsfärd i stan ser vi gamla kvarter med låga trähus. Plank mot gatan. Innanför skymtar täppor med fruktträd, grönsaksland och blommor. De äldsta delarna ligger lågt och skyddas av vallar mot högvatten. Vi passerar ortens stolthet och säkerligen största arbetsgivare – det gigantiska Jelen Bryggeriet – och kommer till en fin supermarket där vi hittar allt vi behöver. På grönsaksmarknaden förser vi oss med stora

påsar frukt och andra nyttigheter innan vi lastar allt i en taxi.

Den grillade kotletten är väl lite seg, men kocken språksam och trevlig. Vi sitter kvar länge på restaurangen med en öl och surfar på internet, läser mail, skriver resebrev. Det var längesedan.

Stressande lågvatten

Nästa morgon har floden sjunkit 40 centimeter. Vi tror inte våra ögon, men lokalbefolkningen bekräftar att vattenståndet kan förändras med upp till meter över en natt. Vi är nästan bara halvvägs; det var grunt redan innan och någon nederbörd har inte fallit i regionen. Det känns stressande…

Vi klarerar ut i Bezdan och in i Ungern i Mohachs den 23 augusti och försöker gå in i staden Bajas centrala gästhamn för att köpa en ungersk flagga. Vi måste ge upp, fast i dyn en stund, men kommer ut i floden igen, utan hjälp. Hittar en pråm, en bit uppströms, lägger till, får tillåtelse att stanna några timmar, promenerar till ett närbeläget köpcentrum, hittar ingen flagga, blir hänvisade till stadens centrum, möter en kvinna som erbjuder sig att skjutsa oss dit. Hon letar upp flaggbutiken, kör runt oss på en sightseeingsväng, berättar om staden, skjutsar oss sedan tillbaka till köpcentret.

Hon vill inte ha någon ersättning. Allt hon vill är att vi ska få med oss positiva minnen från hennes hemland, Ungern.

Med guidebok i hand

Att närma sig Budapest på floden är en upplevelse. I strålande solsken puttrar vi på eftermiddagen den 27 augusti fram under stadens många broar. Med guideboken i hand lokaliserar vi den ena välkända byggnaden efter den andra. Strömmen är relativt stark och de otaliga passagerarbåtarna måste vi ha uppsikt över. Ändå njuter vi i stora drag när vi går under Ketten Brücke och har den osannolika parlamentsbyggnaden på vår styrbordssida.

Vi får en användbar plats i Wiking marina. Vi står inte på botten, men nästan. Blir kvar i Budapest tre nätter, tittar på staden, handlar, tankar och pustar ut och njuter av Ungerns vackra huvudstad.

Sträckan mellan Budapest och Wien kräver vår fulla koncentration. Det är mycket grunt. Vid något tillfälle känner vi kölen bana sig väg i bottenslammet trots att vi befinner oss mitt i djupfåran. En titt framåt i sjökortet avslöjar område efter område med ytterst tveksamt vattendjup.

Det är givet att under sådana omständigheter kan vi inte njuta lika mycket av scenerierna runt omkring, men vi passerar flera intressanta platser som Esztergom och Komarom. Av våra foton ser vi i efterhand att stränderna är omväxlande och vackra, men som sagt, vi stirrar mest på ekolodet.

Uppskattade hästkrafter

Vi passerar Gabcikovo-kanalen, ett samarbete mellan Ungern och dåvarande Tjeckoslovaken för att reglera Donaus flöde. Projektet påbörjades 1977 men avbröts vid kommunismens fall och efter starka protester från miljörörelserna. När Slovakien blev en självständig nation 1992 återupptog de sin del av projektet. Dammen gjorde floden till en jättelik 15-22 m djup sjö. Sjötrafiken närmast slussen leds i en 35 km lång konstgjord ränna där alla vågrörelser ställer till stora problem. Vid vissa vindar måste slussen hållas stängd.

Vi vill så gärna se Bratislava, Slovakiens huvudstad och en gång huvudstad i Ungern men misslyckas att ta oss in i den enda gästhamnen. Det tar en dryg halvtimma för Kvast-Hildas skickliga kapten att lirka oss loss. I sådana lägen är vi lyckliga över de där extra hästkrafterna i motorn.

Ute på floden igen har vi rådslag. Ska vi verkligen bara passera denna intressanta stad? Inklareringspontonen är ledig; vi lägger till. Skepparn stannar i båten och besättningen hittar hamnkontoret. Mycket vänligt förklarar Bratislavas hamnkapten att fritidsbåtar är hänvisade till gästhamnen. Det är för farligt för småbåtar att ligga i floden. Tyvärr! Vi får vika ner oss.

Bratislava by bus

Efter mörkrets inbrott den 2 september lägger vi till i Marina Wien.

Här ligger också den svenska båten Catten, med Pelle och Marie. De är på väg mot Svarta Havet och blir jätteglada för tillgång till våra digitala sjökort och de erfarenheter vi kan dela med oss av.

Vi stannar fyra nätter i finaste sommarväder, åker sightseeingbuss, går på konsert, äter smarrig Sachertårta som alla andra turister. Mest givande är att via tunnelbanan ta sig till olika platser och på egen hand utforska staden med guidebok i hand.

Vi har inte glömt Bratislava. Bussturen dit tar en timma. Besöket blir en av resans höjdpunkter.

Den 6 september, dag 48, tar vi åter upp kampen mot sjunkande vattenstånd och oanvändbara gästhamnar. Vi har tre dygn på oss till Straubing som vi når den 11 utan att fastna, bara nästan några gånger.

Tisdagen den 13, dag 55, går vi in i slussen Kelheim, den första i Main-Donaukanalen. Aldrig har det känts skönare att se en slussport stängas bakom Kvast-Hilda! ☸

Kvast-Hilda i Staubing.

GUNILLA OLSSON och **TOYVO STARCK** bor i Karlsborg och har seglat tillsammans i 30 år. Med sin Kvast-Hilda har de seglat till S:t Petersburg, Skottland, Shetland/Orkney och Färöarna innan de 2008 gick mot Medelhavet.

Kvast-Hilda är en Wasa Atlantic med skrovnr 1, sjösatt 1984. Längd 15,45, bredd 3,30, djupgående 2,15 (2,20), mastlängd 20 m. Motor: Lombardini 60 hk (2004). Tankvolym 500 l diesel, 500 l vatten.

...och med Catten nedför Donau

Medelhavet börjar i Stettin

TEXT OCH BILD: **MARIE WESTERLUND**

Båten, naken, nyavmastad och utan karaktär!

Vägen över Stettin och Berlin till Medelhavet är väl inte den kortaste eller mest praktiska, men den har ju sina poänger. Berlin till exempel.

Vi visste inte alls hur Polen skulle bli från vattensidan sett, men det är inget vi ångrar. Trots en ruggig vinden-i-näbben överfart från Bornholm på 13,5 timmar så kändes det fint när solen mötte oss och vi såg tusentals människor på de breda stränderna norr om Stettin. Det var sommar och semester, också i Polen.

Marinan i Swinemünde var ny och fin och vi fick respit med zlotys till dagen därpå i tavernan. Före Stettin fick vi korsa havet igen, alltså Stettiner Haff, en gigantisk sjö innanför Swinemünde med vackra berg i öst. Sedan blev det lite mer träskliknande miljö, men med mycket båtar, bland annat de insektsliknande fartvidunder som heter bärplansbåtar.

Lyckligtvis kunde vi masta av i Marina Goclaw i Stettin i fint väder, för sedan hade vi regn, regn och regn ända till Berlin.

Första bron den lägsta

Nästan alla båtar var tyska i marinan, och de mastade på och av för egen maskin utan kran med hjälp av en ställning på däck. Sjösystemen är jättestora runt Berlin, det finns flera segelbara vattendrag, så att kunna åka emellan utan att bekymra sig om mastkranar måste ju kännas smidigt.

Stettin är en gigantisk industrihamn och vi hade lite svårt att orientera oss när kanalfärden skulle börja, men hängde på en tysk båt.

Den första bron kom, mitt i Stettin, fullt med trafik ovanpå, och båten före oss vände, de hade monterat sin mast på jättehöga stöttor och kom inte under. 3,40 m stod det på skyltarna vid bron.

Skulle vi komma under? Det var osäkert, men fram med fem-metersmåttbandet. Jo, 3,20 från vattenlinjen låg det på. Skulle vi våga? Den andra båten hade redan vänt och försvunnit. Vi körde på. Det gick bra. Det var den lägsta bron under hela resan fram till Svarta havet.

Vi skulle få problem av en helt annan art senare...

Svår VHF-tyska

Färden längs västra Oder blev odramatisk, vi satt inne i båten och körde eftersom det ösregnade. Vi hann upp en pråm som vi skuggade genom smala, smala passager och beundrade grönskan som sträckte sig ända ut i floden. Hägrar och fåglar överallt.

Vår första sluss kom vid Hohensaaten – med andan i halsen kom vi igenom!
Det var inte så lätt att begripa tyska över VHF, men på nåt vis gick det.

Mörkret lade sig och vi stannade strax efter slussen för att utsvultna springa runt byn utan att hitta något öppet. Sommarstängt,

var ordet. Vi såg lite blått, flimrande ljus i några fönster. Folk satt inne framför tvn i mörkret. Det blev pasta och ostsås i båten.

Betittad skeppshiss

Dagen därpå bjöd på en riktig begivenhet: Schiffshebewerk Niderfinow! En skeppshiss som lyfter ett jättetråg med båtar och prålmar och allt upp en 36 meter.

Berlinare åker på utflykt hit för att titta på! Man får bjussa på sig, precis som i de vanliga slussarna. Det var bara att andas djupt och inte låtsas om att man fick se talltopparna från ovansidan utan fokusera på den fina utsikten och att ratta rätt i den snörräta kanalen som ledde ut från hissen.

Resten av dagen bjöd på lika raka kanaler, regn och kraftiga vindar. En slussning ner, och så var vi i Oranienborg, där vi på vinst och förlust tog av till höger upp till själva staden där vi hittade en ledig bredsida vid en ny stadskaj.

Vi kände oss som vi dragit högsta vinsten, för de små marinorna vi passerat var mer för motorbåtar och mindre segelbåtar. Kanalen upp till staden var inte överdrivet djup den heller, ibland gick det lite trögt i dyn, men vi kom i alla fall vidare. 110 hk kan vara bra att ha ibland.

Nordöyachock

Lördag i Oranienburg, regnfritt, och vi skulle shoppa. Allt verkade stängt, men massor av folk var ute på gatorna. Tills vi kom på det! Affärerna HADE öppet. Man hade bara inte tänt lamporna. Där inne.

Resten av färden till Berlin gick fort, och vi lade till nära Spandau efter att ha åkt över flera små sjöar med gott om fritidsbåtar.

Man kan till och med lyxa och lägga till mitt i Berlin, men vi hade lite för stor respekt för innerstadsbroarna för att våga oss på det. Tog tunnelbanan i stället för att syna centrum. Svårt att hitta internet. Starbucks blev räddningen, och lätt illamående (de har för stora muggar) drog vi vidare efter att ha tankat senaste nytt från hemmafronten. Någon norsk galning hade mejat ner 70 personer på Nordöya! En chock.

Söder om Spandauslussen öppnade sig ännu en sjö, Wannsee, som vi korsade i vackert väder och gick västerut, förbi Potsdam som var fantastiskt vackert, särskilt från vattnet, gårdar som såg ut som små italienska slott, och vattendrag på vattendrag. Det var som tio svenska insjöar ihopplänkade efter varandra, och småbåtar överallt utefter de lummiga stränderna. Seglare med och utan kläder. (Vad ÄR det med tyskar?) Tältande, semestrande, lagom slött, liksom.

Gudsförgäten slusskant

Efter Brandenburg korsade vi Plauer See och kom fram till Wusterwitz där vi hann med sista slussningen upp för kvällen. Övernattade längst bort på slusskanten vid mooringskylten. Kändes som slusskanten som Gud glömde.

Men så blev det sevärdheter igen! I megaslussen vid Magdeburg åkte vi utan problem upp fästade vid en stor turistbåt vars passagerare tyckte vi var exotiska som sjutton. 19 meters höjdskillnad och det till MUSIK! Det gjorde det hela lite mindre skräckinjagande, antar jag. Och på det: akvedukten över Elbe! Det var lite svårt att få med hela sammanhanget med vår lilla kamera. Det kändes som att åka båt på kinesiska muren. Man känner respekt för ingenjörskonsten, sanna mina ord!

Sedan fortsatte vi på Mittellandkanalen, Dortmund-Ems-kanalen och uppför Rhen.

På mjuka grund

Vid Mainz började färden sluss för sluss på Main. Höjdpunkterna där var alla fina små orter, de oändliga vinfälten och de trevliga människorna. Nackdelarna är ju de evinnerliga slussarna, ibland väntan utan kaj att göra fast i, prålmar som har bråttom och igenslammade inlopp till marinor. Vi gick på grund (dy) mest varje dag och fick vara flexibla när det gällde kvällsläger... Men, det gick utan större problem, det också.

Många slussar hade en separat liten sluss för ”sport”-båtar, alltså fritidsbåtar, men där kom vi inte in. Vi fick vackert vänta på nån pråm. Main är ju väldigt krokig, man kör och kör och kommer liksom knappt någonstans... Men det är ju en flod, så orterna ligger naturligt som ett pärlband.

Vid Bamberg viker Main av och Main-Donaukanalen börjar. Bamberg är en av resans överraskningar och höjdpunkter. Fantastiskt vackert, pittoreskt, storslaget, uråldrigt och helt eget. Stan har till exempel sin egen Venedig-kanal! Till och med ett par gondoler hade de skaffat.

Efter Bamberg är slussarna i världsklass: 11, 18, 19 och drygt 24 meter. De låter, pustar, stönar och kvider.

Resans höjdpunkt

Omgivningarna blir lite mera spartanska, eftersom det långa sträckor är ”nya” grävningar och inga gamla floder man åker efter. På flera ställen passerar man ovanför vägar och dalgångar. På den högsta vattenvägspunkten i Europa (406 möh), Hilpoltstein, spar man 60 procent av slussvattnet till nästa slussning. Smart. Här fick vi också lite annan pråminfo: En enda dubbelpråm rymmer 164 långtradares laster. Rätt miljövänligt, alltså!

Nu bar det av nedför, hela vägen mot Svarta havet, och slussningarna blev enklare. De flesta slussarna hade till och med schwimmpoller, alltså pollare som flyttar sig upp och ned med vattennivån! En underbar uppfinning!

Naturen blev mer alplik allt eftersom, och vid Riedenburg möttes vi av en blåsorkester och vi tyckte ”äntligen!” så vi stannade vid stadskajen och gjorde kväller. Det var stadsfest, därav musiken.

Båthissen Niederfinow strax norr om Berlin är 36 meter hög och dyker upp som något helt overkligt i den pastorala naturen. Utsikten var ju fin i alla fall. Om man inte hade svindel.

Kanalen till Constanta är lite drygt 60 km och slutfördes av Ceausescu under grymma former. Man ska åka i konvoj, men vi gasade på lite och slapp prårnarnas svallvågor.

Cyber-öken

Sedan var det bara några timmars ytterligare färd så var vi framme vid Donau och den första hamnen, Saal. Nu slog vädret om, vi hade haft 30 grader långt in på nätterna, men med regnväder så kom svalare vindar. 14 grader på dagtid. Vi fick leta fram STRUMPOR!

I Saals stora marina hade vi hoppats på internetuppkoppling, men det var kört igen. I endast två marinor mellan Polen och Donau har vi haft riktig uppkoppling – i marina Goclaw i Stettin och i St Goar nära Loreleiklippan! Vilken öken!

I Skandinavien har vi vant oss vid gratis wifi lite överallt, men i Tyskland fanns det – ingenstans! Vi fick ta pc:n under armen och leta på ett Starbucks. För på internetcaféerna var det jättedyrt att ”surfa” en halvtimme.

Medströmsrejs

Donau bjöd på 2 410 km medström och 19 slussar. Strömmen var lite ojämnt fördelad. Före slussarna blev floden bred, lugn och jämnt djup. Efter slussarna blev floden smal, inte alltid så djup och ofta snabb – så det var bra att vara förberedd med karta och kikare när slussdörrarna öppnades. För då började rejset.

I början av vår Donauresa lyckades vi gå på två gånger, men vi kom loss utan större problem. Strömmen byter nämligen sida i floden på ”rakorna”, och då blir det grunt vid udden, men åtskilligt djupt och strömt i ytterkurvan. Trickset är att förstå när strömmen byter sida. Det är lättare om man har en bra karta.

Vi fick kopiera äkta prårnskepparkartor en trevlig kväll i prårnskepparlag, så vi kom välbehållna fram till Österrike och Wien. Där skulle vi handla resten av Donaukartorna hade vi tänkt, men träffade trevliga svenskar i Kvast-Hilda som körde Donau uppströms och fick kopiera deras kartor, med uppdaterade anvisningar och allt! De i sin tur fick pappersprintar av de kartdelar de saknade längre upp i Donau. Vilka tuffingar! Att köra hela Donau motströms! En bragd!

Smått under kölen

Andra sevärdheter vi passerade: Bratislava (Slovakien), den konstgjorda långa ”sjön” och slussen Gabcikovo där vi såg kyrktak och annat utanför kanalväggarna, Esztergom, Budapest (Ungern).

I Budapest fick vi för första gången konkret bevis för att det var lite knackigt med vatten i Donau just detta nådens år 2011. Morgonen efter att vi med möda trixat oss in i Wiking Yacht Club kom yachtpersonalen och gastade att vi måste byta marina! Vattnet skulle sjunka ännu mer!

Vi kastade loss omedelbart och backade i lervällingen ut i strömmen och fick en plats i den mycket rymliga och nästan tomma filial-hamnen på Pest-sidan av staden. Men vi hade inte mer än 30 cm till godo under kölen när vi körde in där heller – och vattnet sjönk. Men den dag vi åkte hade det stigit igen.

Torrlagda fiskekrogar

I Mohacs klarerade vi ut ur EU, och det är nog enda orsaken till att någonsin stanna där. Vi klarerade sedan in i Serbien vid Bezdan.

Serbien gjorde bra intryck på oss. Trevliga människor, fina hamnar, tyvärr kunde vi ingenstans prova på de berömda fiskrestaurangerna, eftersom de låg på pålar en 50 meter uppe på land. Det var lite lite vatten, som sagt. Alla pontoner som man kunde ha legat vid låg också pinsamt sneda i leran på land. I Vukovar och Novi Sad såg vi rester efter kriget – hus med kulhål och raserade brorester.

I Belgrad stannade vi vid första bästa marina, vid Zemun – inte nåt att ha egentligen, men vattendjupet var det rätta, och vi skulle ju bara vidare. En dag efter Belgrad mötte vi den beryktade vinden här och blev tvungna att gå i skydd bakom en ö. Kraftig motvind och medström är inte att leka med, upptäckte vi och ville inte riskera att masten skulle flyga över bord. Hela natten låg vi och lyssnade på vindens ylande i trädtopparna ovanför oss.

Prårnantipati

På morgonen kunde vi åka vidare mot Järnporten, alltså flodravinen som går genom Karpaterna. Inte mycket slår den upplevelsen. Här kunde vi inte klaga på vattendjupet – på sina ställen 60 meter. Och bergväggarna 300 meter höga.

Förutom att romarna, turkarna och många andra folk varit här och lämnat spår

så har man också hittat bosättningar från 6 000 år f Kr i Lepinski Vir.

Vi tänkte oss att göra ett besök på platsen, blev bortkörda från pontonen i staden närmast, Donji Milanovac. Vi ankrade i en trevlig vik några kilometer bort och gav upp planen.

Passagerarpråmar gör livet svårt för sportbåtarna på Donau. De kör som galningar och har alltid mer rätt att lägga till vid de få pontoner eller bryggor som har tillräckligt djup. Vi gillar inte passagerarpråmarna.

Vi hade hört att vattenståndet i Bulgarien skulle vara extra lågt, men efter vår sista slussning i Donau då vi sjönk tre meter mer än noterat i piloten fick vi en chock när slussportarna öppnades. Vart hade vi kommit? Sahara? Vi klarerade ut ur Serbien och körde med hjärtat i halsgropen mellan strandade pråmar och oändliga sandrev.

Flodcelebritet

I Vidin klarerade vi in i Bulgarien och funderade vidare. Skulle resan ta slut här eller kunde vi fortsätta? Som det föll sig fick vi god hjälp av pråmar och andra fritidsbåtar i sällskap. Vi skuggade pråmar som vi såg gick djupt och tog oss vidare på så sätt. Ett par dagar låg vi stilla och inväntade högre vatten. Ibland låg vi ute på Donau bland pråmarna som också väntade. Vi fastnade faktiskt ingen enda gång trots att vattendjupet var flera meter under det normala.

I den bulgariska staden Ruse fick vi celebert besök: Pierre Verberght som ritat alla Donaukartorna kom förbi! Han gjorde sin årliga gratistur med en passagerarpråm och hade sett oss i strömfåran. Det blev en glad kväll med en spirituell gammal sjökapten som har kartor och Donau som sitt livsintresse. Numera finns hans kartor också i digital form för yrkestrafik, programmet heter Tresco, och alla, alla använder dem på floden, naturligtvis.

Ett säkert kort

Färden gick vidare, och vi kände inte för att riskera något genom att också åka genom Donaus delta vid utloppet, utan vi tog vägen till Cernavoda i Rumänien där kanalen till Svarta havet börjar. Visserligen kostade den lite pengar men vi hade haft tillräckligt med äventyr, tyckte vi. En sista lugn kanalfärd får räcka.

Och så blev det. En tidig start i kolsvart morgon, ett par timmars väntan utanför slussen och så en helt odramatisk och rak färd till den yttre slussen innan vi nådde Europas fjärde största hamn Constanta på Svarta havskusten.

Nu dröjer det förhoppningsvis ett tag innan vi tar oss an några kanaler igen. Men den dagen kommer nog den också. ☸

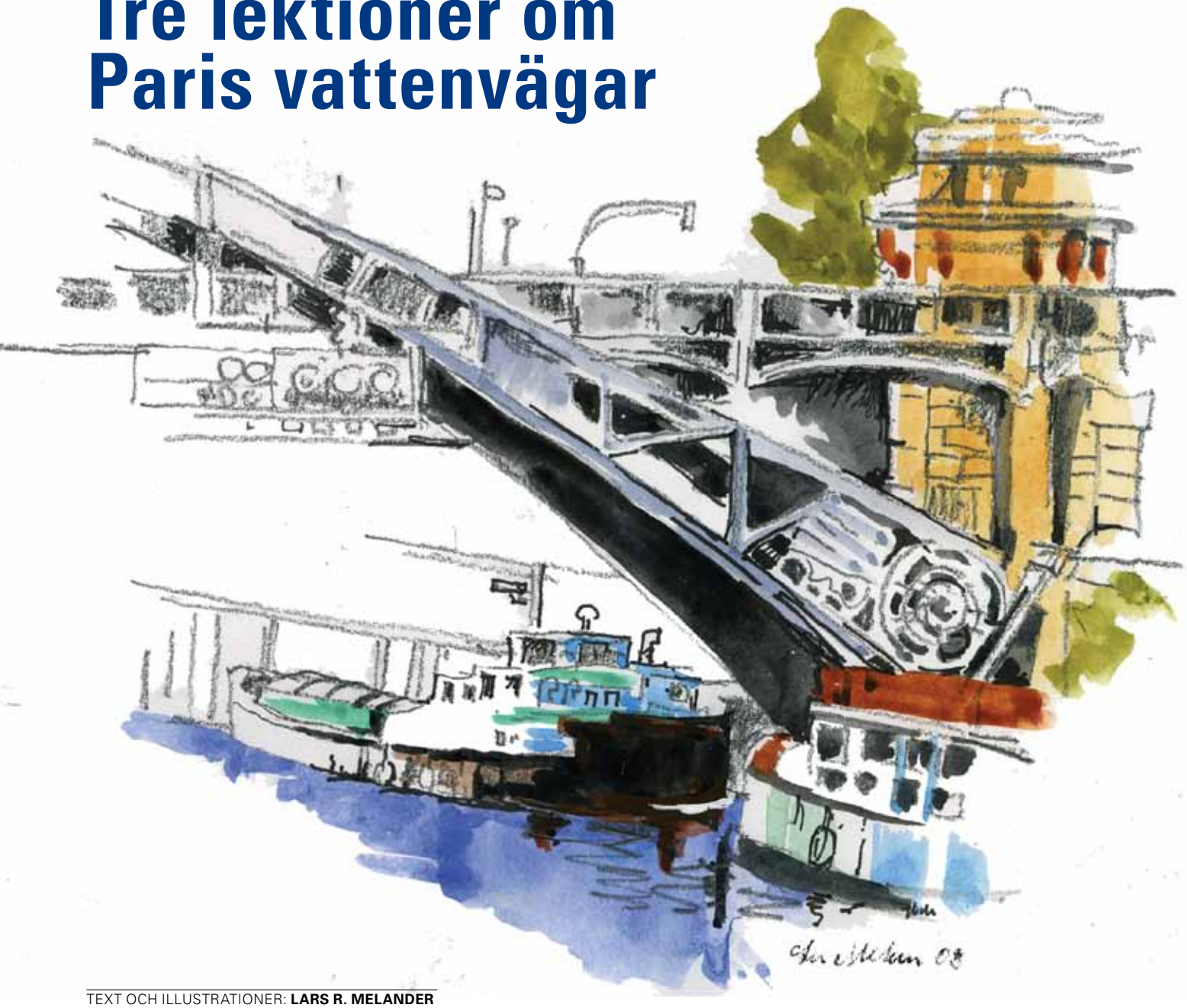
Slussen in till Cernavoda-kanalen i arla morgonstund. Bredvid vår Nauticat ligger våra holländska vänners Dionusos. Som synes brukar vattenståndet vara LITE högre.

En av de välsignade flytande pollarna som fanns i vissa slussar.

MARIE WESTERLUND och **PELLE BLOM** gav sig iväg från Fyrisån på midsommarafton 2011. De nådde så småningom Svarta Havet och har övervintrat i Istanbul tillsammans med sin pudel Milou.

De seglar en Nauticat 38, byggd 1996 med Uppsala som hemmahamn. Deras fortsatta färd kan följas på sin egen blogg: msycatten.blogspot.com eller på bloggen Långseglaren på Uppsala Nya Tidnings hemsida: www.unt.se/

Tre lektioner om Paris vattenvägar



TEXT OCH ILLUSTRATIONER: **LARS R. MELANDER**

Av olika anledningar stannade jag i Paris under hela augusti.

De få fransmän, som är kvar i staden vid denna årstid, delar den med illegalt invandrade eiffeltornsförsäljare och kinesiska turister.

MYNDIGHETER är närmast omöjliga att få tag i och det kan vara riktigt hett bland höghusen. Därför beslöt jag mig att tillbringa mina dagar vid floden och vid kanalerna, för att fiska och lära mig en del om sjöfarten i städernas stad. Jag upptäckte att det har klara fördelar att vara från Helsingborg och att gamla radioapparater kan vara riktigt slitstarka.

… *El agua de los rios se détendrá*... gnisslar det över floden som vore vi på Orinoco. Men det här, det är ju Seine, mitt inne i Paris.

– Ça mord (nappar det), monsieur? hojtar killen på fördäck och struttar iland med en förända. Den verkar bestå av gamla hopflätade tårtkartongssnören. Inget behov av dubbla vinterförtöjningar här inte, tänker jag. Han knyter händigt fast med en överhandsknop vid parkbänken, där jag sitter och metar. I andra ändan vaggar Belindos, ett mystiskt litet flytetyg med en skränade kassettradio surrad vid räckverket på förkant bygget.

– NON, monsieur, inte i dag, svarar jag. Det är för livligt på floden. Mycket musik.

Nappat har det förresten inte gjort de senaste veckorna, vare sig i floden eller hos

Service des Canaux, la Ville de Paris eller le Port autonome de Paris.

Nu börjar jag dessutom tro att jag har hörselhallucinationer.

– Vad är det egentligen ni spelar? hinner jag fråga, innan han, utan att svara, försvinner upp mot bagaren på hörnet vid brofästet.

… *Porque se terminó mi amor*…, pladdrar den gamla kasettradion vidare. Belindos ligger säkert frukostförtöjd vid Île de la Grande Jatte mittemot la Ville de Corbevoie.

Resten av den två man starka besättningen, monsieur Jules, väller iland och slår sig ner i gräset. Från bagaren kommer monsieur Eugene släntrande med baguetter och ost.

Snart är min månad i Paris till ända. Nappen har, som sagt, varit glesa. Jag är här för att teckna och samla material till en liten historia om sjöfarten i Paris. Hos myndigheterna har alla mina förfrågningar besvarats med ytterst artiga hänvisningar till ”berörd tjänsteman, som torde vara åter från semestern vid kusten eller i Alperna i mitten av september, då han med förtjusning kommer att ta itu med edert ärende”.

– Ert projekt är ju fullkomligt absurt, monsieur, fnissar Belindos frukostmumsande besättning, då jag berättar om mina bekymmer.

– I augusti består Paris, som ni vet, av lika delar kinesiska turister och eiffeltornsförsäljare. Ingen vettig människa inbillar sig, att det går att få tag i någon myndighet vid denna tid.

Själva är Eugene och Jules ute på uppdrag för la Ville de Paris. De rengör stränder kring Seines alla kanaler med hjälp av sin kombinerade mudderverksflodspruta. Deras kärleksfulla beskrivning av fartygets slanghärvor är hänryckande. Ett kungarike för ett franskt slanglexikon, tänker jag.

… *Una lagrima por tu amor*… knirrar det över floden, när Belindos ger sig av. Inte ett veck på flodens simmiga yta. Alldeles stilla och hett som i Höganäs. Men napp har jag fått. Det visar sig att Eugene och Jules besitter spetskompetens, när det gäller Paris sjövägar. Under vårt förlängda frukostsammanträde har jag lärt mig allt det om Seine, Canal Saint-Denis, Canal Saint-Martin, Canal de l’Ourcq och Bassin de la Villette, som jag tänkt ta reda på hos stadens myndigheter.

Men inte har jag kommit mig för att fråga grabbarna, om hur de fått tag i den gamla kassettradion, och varför de oavbrutet spelar ”Una lagrima”, den gamla slagdängan från 60-talet med Estela Nuñes. Det hela är helt enkelt lite kusligt.

Här är Eugenes och Jules faktaspäckade beskrivning av ”le Réseau fluvial de la Ville de Paris”:

Staden Paris äger och underhåller ett nätverk bestående av 130 km farbara vattenvägar. Dessa genomkorsar fem departement, Paris, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Oise och Aisne, och två regioner, Île-de-France och Picardie. Tolv kilometer av floden Seine flyter innanför Paris murar.

Strax utanför och i Paris finns nio stora industrihamnar. De största hamnarna vid Seine är: Port du Point du Jour, Port Victor, Port de Javel, Port de la Gare, Port Tolbiac, Port National, Port de Bercy amont, Port de Bercy aval et Port de la Bourdonnais.

2,26 millioner ton varor passerar varje år Paris hamnar. Detta utgör 9% av det tonnage som förs in eller ut ur staden. 87% forslas per lastbil och 4% per tåg. 99 % av det som forslas på Paris vattenvägar är byggmateriel, såsom färdig cement och sand. Jättelika byggprojekt är fortlöpande igång längs floden och längs alla kanaler. Under sommaren anläggs tillfälliga boulebanor och badstränder vid stadens vattenleder. Till dessa går mycket sand.

Givetvis trafikeras Paris vattenvägar också av mängder av turistbåtar. Sju miljoner turister färdas varje år med stadens kanalbåtar.

– Ert projekt är fullständigt absurt, monsieur Lars, meddelar mig framåt eftermiddagen Madame Vivienne på Bar de Nantes i hörnet av Avenue de Flandre och Rue de Nantes.

– Vill ni medfölja en sandpråm på dess färd genom Paris kanaler, människa? Det finns ingen ansvarig tjänsteman i hela Paris vid den här tiden på året, som kan utverka ett sådant tillstånd, förstår ni väl. Ägna er, ni, åt ert tjuvfiske istället och återkom efter semestrarna.

– Men om ni måste envisas, så fråga uppe vid Canal St Denis, vid slussarna där. Vet ni var det ligger? Ni vet, monsieur, här nere runt hörnet ligger ju Bassin de la Villette. Till den ansluter alla Paris tre större kanaler, kan man säga. Mot syd går Canal Saint-Martin, delvis genom tunnlar, ned genom 19e, 10e 11e, och 7e arrondissementen och mynnar ut i småbåtshamnen Port de Plaisance de Paris Arsenal. Mot nordost slingrar sig Canal de l'Ourcq ut bland förorter och byar. Men ni ska gå upp till Ecluse numero 1 du Pont de Flandre just intill Gare Circulaire, där Canal Saint-Denis kommer från norr. Slussen är bemannad.

– Gör ett försök där! Sandpråmarna passerar hela tiden. Låt er inte skrämmas av kanaltjänstemannen. I Frankrike är inte folk rädda för myndigheterna. Det är myndigheterna som är rädda för folket. Kom ihåg det! Bonne chance, monsieur.

Där fick jag mig lektion nummer två om Paris vattenvägar. Vid Stalingrad lånar jag en Velib (kommunal cykel som går att hyra billigt). Två cykelpoliser försöker jaga vettet ur en illegalt invandrad afrikansk eiffeltornsförsäljare. De misslyckas och försäljaren hånflinar åt den forna kolonisatörens mountainbikeåkande ordningsmakt.

För mig tar det bara några minuter upp till sluss nummer ett, där jag möter en kanaltjänsteman på lägre mellannivå.

– Omöjligt! Ert projekt är totalt absurt. "Ett beslut om medföljande av utlänning å sandpråm framförd längs Paris segelbara vattenvägar måste fattas på högre ort." Ingen idé att argumentera, min herre! Jag beklagar. Au revoir et bonne soirée, monsieur.

Han har väl rätt. Ingen idé tänker jag och vänder ryggen till för att cykla hem till 11 Rue Payenne men:

– Allô, monsieur, kommer ni från Helsingborg, Henke Larssons stad? Varför sa ni inte det med en gång? Här kommer bestämt en pråm. Var så god. Hoppa ombord.

Min måttligt Parismässiga HIF-tröja med Larsson på ryggen har räddat mig igen. På några veckor har den skaffat mig gratis inträde till Musée de l'air et de l'espace Le Bourget, två gratis Pucko hos Madame Vivienne på Bar de Nantes och en biljett till en boxningsmatch i Montreuil… och idag en kanalresa för mig och "min" cykel ombord i gamla sandskutan Delphi.

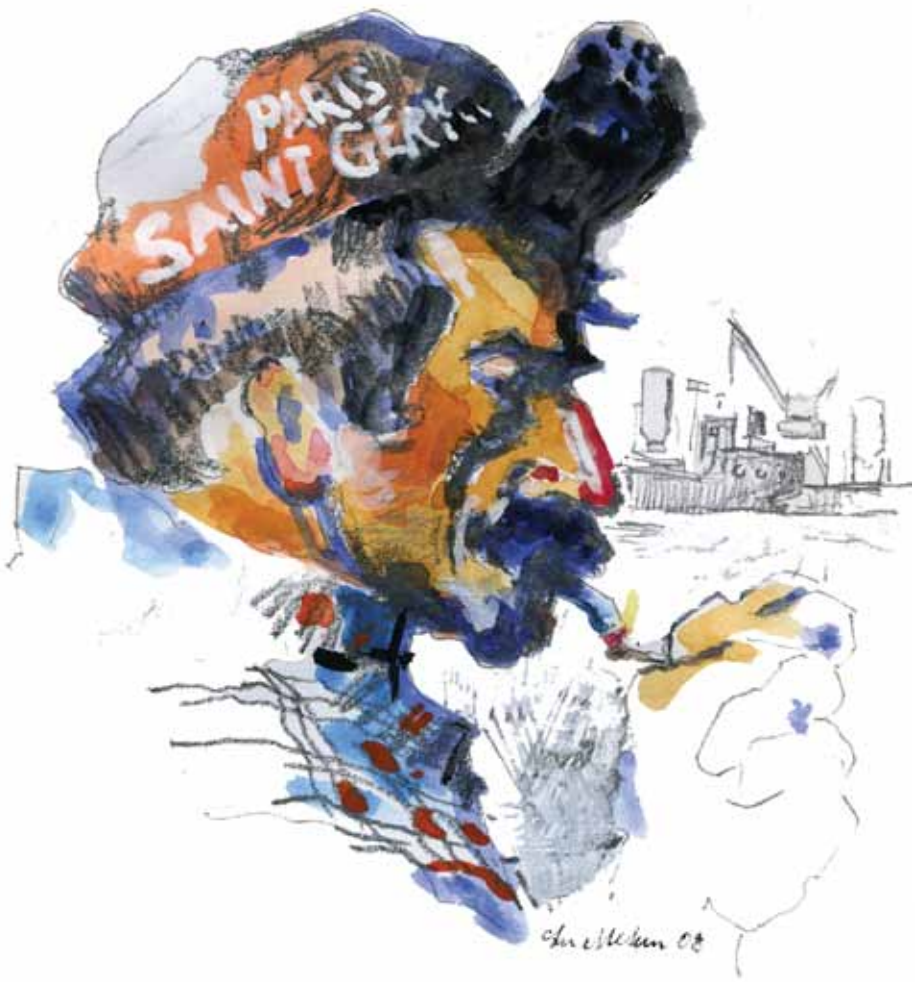
Iväg bär det i full galopp (en knops fart) genom Gare Circulaire och upp till byggena vid Pantin. Där blåser man ur jättelika, vackra kvarnar och bygger om till kontor och lyxlägeheter? Till byggena behövs sand i mängder och gamla Delphi står till tjänst dag som natt med transporter i sitt buckliga skrov.

Under broarna dåsar stadens uteliggare i sommarvärmen och längs kajerna fiskar pensionärerna. Vid la Villette känner jag igen min kompis monsieur René, som gick in i motståndsrörelsen vid 17 och som senare stred vid Karlsruhe tillsammans med de allierade. Nu är han över 80. Monsieur ser ut att ha fått en mört. I Paris äter pensionärerna med förtjusning mört.

– Ni vet, monsieur. I Paris är vi rädda om våra uteliggare, berättar monsieur Filibert ombord i Delfi. Vi ser dem som människor, som håller frihetens fana högt. De har valt livet under broarna framför arbetslivets och familjens fängelser. Sådant måste understödjas. Många Parisare beundrar dem.

– Men från det nya utvidgade Europa börjar det nu strömma in professionella tiggare, ofta från Rumänien och andra östländer. De styrs av ligor i hemländerna och utgör på ett sätt ett hot mot våra egna uteliggare. Ofta kan man på vintern se kvinnor med små barn borta under Pont de Flandre. Dystert. En och annan finner man död i kanalerna efter någon uppgörelse.

Framåt tio på kvällen förtöjer vi under Pont de Mairie i Pantin. Över oss svävar de jättelika utblåsta kvarnarna som krigsminnen. Förr producerades mat till Parisarna här. Snart skall det i stället produceras finanskriser. Ingen lossning ska ske, så kvällen är fri och de tre gubbarna ombord ska snart törna in. I morgon vänder de åter för att hämta sand vid Canal Saint-Denis.



– Äter ni middag med oss, monsieur ”Larssons kompis”, undrar monsieur Filibert. Vi tänkte spisa så som man gjorde förr i tiden i prámarna. Det har vi sällan tid med nuförtiden.

Det blir hönsgryta i en stor, emaljerad, blommig kastrull. Maten värmer monsieur Filibert direkt på öppen eld mitt på sandberget i prámens mage. Så gjorde prámbesättningarna förr, får jag veta. Då glimmade Paris kanaler som långa band av lägereldar under kvällar och nätter.

Delphi är en liten kanalbåt med egen maskin. Alltså egentligen ingen pråm, även om den kallas péniche. De flesta transporter sker annars med moderna prámar som skjuts fram av specialdesignade bogserbåtar, berättar monsieur Filibert. Vanligt är, att man kopplar samman två eller tre prámar till ett jättelikt ”fordonståg”. Det går bra i floden men skapar problem i de trånga kanalerna. I Canal Saint-Denis är de flesta slussar ”télécommandées” (fjärrstyrda) men i Canal Saint-Martin är alla manuellt manövrerade, om monsieur inte missminner sig.

– I Paris pågår ständigt en miljödebatt, där kanalerna och floderna framhålls som ett miljövänligt och tyst alternativ till vägtrafiken, berättar han vidare. Staden är ju känd för sina ”embouteillages” (trafikstockningar). Parisarna är stolta över sina kanaler och deras historia.

Monsieur Filibert känner den väl och berättar att de första arbetena med att kanalisera floden L’Ourcq påbörjades redan 1530. Det sägs att den första båten, lastad med vete från La Ferté-Milon (åtta mil från Paris), anlände till Paris 1636.

Det går utmärkt att cykla längs många av de vackra vattenvägarna, berättar han. Många paddlar också i kanalerna. En del bor i husbåtar längs kajerna. Jag har fått min tredje Parislektion.

Framåt natten cyklar jag hem. Vid Canal Saint-Denis ligger prámar med främmande namn i aktern. På taken står besättningarnas småbilar. Paris kanaler ansluter ju till övriga sjövägar i Europa. Ofta syns holländska och belgiska prámar i hamnarna men den mesta trafiken består ändå av Parisiska prámar med byggmaterial.

Nere på Quai de Valmy, just där Canal Saint-Martin försvinner in i en tunnel, tycker jag mig höra … *el agua de los rios se detendrá*…eka från underjorden. Är det möjligt? Är det Eugene och Jules som jobbar övertid med sin rengöring … eller är det jag, som blivit galen?

Jag gör en avstickare till Bar de Nantes för en nattpucko och ett lugnande samtal med Madame Vivienne bakom disken. Kanske kan hon reda ut begreppen.

– Ni förstår, Madame, 1969 mönstrade jag av en gammal kylbåt i Rouen. När min hyttkamrat, Pelle, och jag, på väg uppför floden, städade hytten, beslöt vi att avsluta rengöringen med att kasta ut vår gamla kasettradio genom hyttventilen. Vi stoppade i ett band och skruvade upp till högsta volym. Ut for apparaten vrålande: … *el agua de los rios se détendrá*... Det ekade över Seine och dess omgivningar tills radion dunsade i vattnet och sjönk till botten. Idag, 39 år senare, stöter jag på två mystiska flodstädare på samma flod men 15 mil uppströms. De spelar oavbrutet Una Lagrima på en gammal kasettradio. Jag vet inte vad jag ska tro, Madame. Har jag blivit galen?

– Non, monsieur Lars, c’est pas grave (ingen fara). På Paris vattenvägar kan allt hända. ❁

ÖSTRA TYSKLAND
– en vattenvärld att upptäcka

TEXT: **CATHARINA GRÜNBAUM**
BILDER: **TOMMY GRÜNBAUM**

Nej, inte Mälaren, utan Havels sjösystem intill Berlin.

Sjövägen till Medelhavet genom forna DDR, hur lockar det?

Men glöm alla gamla föreställningar!

Östra Tysklands vattenvägar har mycket trevligt att erbjuda: orört landskap, små byar och städer, välkomnande gästhamnar, badbara sjöar med svajvikar, fågelliv, cykelvänliga vägar, värdshus med lokala maträtter och gott öl till anständiga priser.

Därtill historia och kultur.

Från Sverige – eller från Bornholm – styr man gärna direkt på Świnoujście för att därifrån gå över det grunda innanvattnet Stettiner Haff (som inte är mera innanvatten än att det kan både blåsa hårt och gå rejäl sjö) till Szczecins livliga och imponerande hamn – det märks att Polen är ett land med ambitioner. Så fortsätter man på West-Oder och in på vattenleden som går parallellt med floden för att så småningom göra en knix rakt västerut in på Havelkanalen förbi Berlins utkanter och genom Brandenburg till Mittellandkanal som går genom västra Tyskland ända fram till Rhen.

Men har man inte eld i baken – och det bör man inte ha om resan ska bli givande – då tar man det kortare språnget över till Rügen. Från Sassnitz trevliga gästhamn är det nära till kritklipporna, och fortsätter man runt ön in till den moderna marinan Lauterbach bara måste man ta steget upp till perrongen till det lilla ångtåget ”Rasande Roland”, för att i kolrök och under piff och puff färdas genom bokskogar och ett lätt ålderdomligt bondelandskap till öns badorter med villor och pensionat från förra sekelskiftet, i dag upputsade till sin forna glans.

Vår stormaktsmark

Rügen, Usedom, Wollin, Vorpommern… här rör man sig i vad som en gång var svenska besittningar från trettioåriga kriget. Ovanför Peenemünde på Usedoms västudde steg Gustav II Adolf i land med sin här på väg mot Lützen. På denna ort skulle senare Hitler inrätta sin fabrik för de fruktade V2-raketerna för bombning av Europa och särskilt London. I dag är resterna av den omvandlade till ett museum som är väl värt ett uppehåll.

Den första tyska gästhamnen när man passerat den i dag nästan osynliga polska gränsen över West-Oder är byn Gartz. Den verkar rätt representativ för det östra Tyskland som hamnat utanför den ekonomiska uppgången. Som besökare gläder man sig åt stenlagda gator och åt hus som undgått brutal modernisering, men bakom huvudgatans någorlunda uppsnyggade fasader visar sig det förfall som är följden av ett halvsekels stagnation.

– Den äldre generationen kan inte tänka om, sade en dam vi kom i samspråk med, och de unga som inte har dragit härifrån är som de äldre. Men det var å andra sidan inte bättre förr, när den som försökte fly över vattnet blev skjuten. De polska gränsvakterna patrullerade till häst i snåren på Oders andra strand, för någon väg fanns inte.

Nu ror man fritt från den ena sidan till den andra med sina fiskeredskap. Tullstationen i Mescherin är ombyggd till värdshus.

Genom renaste natur

Väl inne på den slingrande vattenleden med det omständliga namnet Hohensaaten-Friedrichstaler-Wasserstrasse befinner man sig i den renaste natur med skog, åkrar och betesmarker i behaglig omväxling. Många av de forna militärområdena lämnades efter die Wende, murens fall 1989, utan att myndigheterna riktigt har vetat vad de ska göra med dem. Enklast har varit att omvandla dem till så kallad landskapspark, eller, i synnerhet när det gäller våtmarker, naturskyddsområde.

Här möter man lastpråmar, men trafiken är inte besvärande utom när floden Oder går så strid att alla uppåtgående tvingas välja den anlagda och smalare vattenvägen.

I det ruffiga Hohensaaten möter den första slussen med en meters höjd, och så är man inne på Oder-Havel-Kanal. Men i Niederfinow blickar man plötsligt upp mot högre kullar, och där ligger ett Schiffshebewerk, en båtlift, som smidigt lyfter ens båt 36 meter upp. Trädtopparna försvinner under en och strax är man ute på vattenleden igen.

Efter ett trist område med industribyggnader och silos tar 1800-talslandskapet vid med skogsdungar och ängslyckor och den ljuvligaste blomning på kanalbrinkarna. Den brungröna kanalen blir med ens klarare, det ser man när man spolar i toaletten; vid Marienwerder kommer det friska vattnet ner från Müritz sjösystem.

Så nalkas man Berlin

Prålmarna gör vattenleden levande. Somliga är lastfartyg som går för egen motor, andra är Schubverband, läktare som kopplats ihop och skjuts av en fristående motordel. Polska sådana påskjutare heter alla Bizon – vad annat i visenternas, de europeiska bisonoxarnas land?

Fiskebåtarna pilar ut och in i hamnen i Trzebiez vid Stettiner Haff .

Har man tur fyller förbandet inte en hel sluss – och slussarna är för övrigt få. Vi behövde aldrig vänta länge.

Och så nalkas man Berlin.

Att nu fortsätta rakt fram på kanalen vore att gå värdshus förbi. Vi trotsade varningarna för faslig yrkestrafik och gled utan svårigheter genom staden och hade tur nog att hitta en ledig plats vid slottet Charlottenburg, där man ligger utmärkt vid strandvallen, om än utan bekvämligheter och med ständigt passerande turistbåtar.

Men trevligast med Berlin i båt är inte själva staden utan det sjösystem som omger den. Slott och villor och byggnader av historiskt intresse kantar stränderna, gästhamnar finns i mängder och svenskar tas väl emot, men vill man ligga på svaj och till och med hoppa i (man behöver ju inte svälja vattnet, som annars är rent nog för ett dopp) finns det många möjligheter.

Personliga butiker

Vi fastnade i flera dagar i den trevliga gästhamnen med de glada hamnkaptenskorna i Potsdam (som tillhandahåller cyklar) och besåg såväl Fredrik den stores 1700-talsslott Sanssouci och tillhörande park med andra paläer, kineserier, statyer och orangerier, klassicism och rokoko. Vi cyklade runt i staden som har en trivsam holländsk del och en anläggning från 1820-talet med ryska trähus och trädgårdar, alltsammans i bedövande lindblomsdoft. Från Potsdam kan man också lätt ta förortståget in till Berlin.

Från Berlinområdet och västerut fortsätter man på floden Havel, som här bildar en rad sjöar. Vad som här faller en i ögonen är småskaligheten i det mesta, inte minst ekonomin. Visst erbjuds stormarknader som Rewe, Aldi och Lidl, men överallt finns det personliga bagerier, charkuterier och grön-

I hamnen i Szczecin får man en bild av ett Polen på frammarsch. Här byggs och repareras fartyg åt rederier från hela Europa.

Vanligt möte i vackert landskap. Koltransporterna är många på de tyska vattenvägarna.

sakshandlare och inte minst fiskförsäljning med rökerier.

Yrkesfisket är i högsta grad levande; när man färdas på sjöarna får man se upp för raderna av stänger som håller de nät och ryssjor som i ottan vittjas av fiskare i små avlånga båtar, spetsiga i bägge ändar. Ål, gös, gädda, abborre – på griffeltavlor kan man läsa dagspriset, högst överkomligt, och på värdshusen finner man ofta insjöfisk vid sidan av de dominerande rätterna med griskött och kål.

Ö-stad med självtillit

En riktigt härlig sådan måltid med en kalte Platte av olika fiskar intog vi i Werder, som har sin gamla stad på en ö. Rökeriets restaurang serverade också lokalt fruktvin av olika slag, av vilka surkörsbärsvarianten inte alls var så tokig som aperitif. Själva ö-staden andas självtillit och är nätt och behaglig och med låga byggnader som snyggats upp.

Sjöarna som sedan följer är ofta rena naturområden med vikar och ankarplatser som man får dela med fågellivet – häger, kärrhök, svarttärna, brunand, rörsångare, sävsångare och alla möjliga andra sångare och gök – under maj och juni befinner man sig i en väv av fåglalåt. Andra har bebyggda stränder – men ännu rätt sparsamt. I en framtid kommer strandtomternas mer anspråkslösa hus att ersättas av lyxvillor, den utvecklingen är redan på väg.

Så småningom passerar man staden Brandenburg, hårt nedgången men lite rörande från sjösidan med sina prunkande små trädgårdar med tillhörande brygga med fiskebåt och med stolta och nöjda innehavare som vinkar från sina miniparadis. Fler grunda sjöar följer; vackra dagar är fritidsbåtarna många.

Bullerbybåtar

I varje vik ser man en alldeles särskild form av sommarstuga: en flotte med ett litet hus. Samlade ser dessa hyrbåtar ut som en svensk trästad, till exempel Vimmerby, i blekgult, gammalrosa, grågrönt eller allra helst rött med vita knutar. ”Bullerbü” är ett begrepp i Tyskland, och helgfirarna med metspö, grill, öl och vovve hälsar hjärtligt och igenkännande på ens svenskflaggade båt.

Husbåtarna byggs på löpande band i den lilla orten Plaue, där det också bor ett par fiskarfamiljer som har bedrivit sin verksamhet i obruten följd sedan 1600-talet. I Plaue finns ett område med nästan sagobyaktiga radhuslängor, ”Gartenstadt”. I den ligger restaurangen och bryggeriet Pur med fem stora kopparglänsande pannor som framställer de härligaste ölsorter, alltsammans drivet av ett företagsamt och gladlynt par. De drog i gång direkt efter murens fall och har inrett sitt etablissemang med tusen gamla prylar från golv till tak, inte minst musikinstrument och stenkakor.

– Vilken ölsort ni inte ska missa? Havreölet, det är ett rent afrodisiakum, sade värdinnan och blinkade skälmskt.

Vad hon inte sade var att den sömnighetsalstrande humlens kraft var ännu starkare.

Vi besökte också ortens kyrka och kom i samtal med dess vaktmästare, som försiktigt gav oss glimtar från DDR-tiden:

– Så hemskt som det beskrivs var det inte alltid, men ingen som inte har levt här kan förstå hur det var. Telefonavlyssning? Vad spelade det för roll, i en by som den här hade folk inte telefon.

I dag pratar Plaues små skolflickor fritt i egna i mobiler, en utveckling som deras mormödrar svårligen hade kunnat föreställa sig.

Längsta akvedukten

Det är lätt att tycka om Plaue och lätt att förtjusas av floden Havel. Efter den och sjöarna leds man in på Elbe-Havelkanalen, som ibland erbjuder trevliga vyer med stora lövträd och röda tegeltak men ofta bara går genom anläggningsområden med nygrävda vallar som man knappt ser över. Det satsas på prämtransporterna. Vill man komma undan dem för natten ligger man bra för ankar i de gamla grustagen Niegripp, som nu är vattenfyllda och delvis naturskyddsområden.

Sedan fortsätter leden, och när man glidit över den väldiga nybyggda akvedukten över Elbe vid Magdeburg , längst i världen med sina drygt 900 meter, passerar man den upplösta gränsen mellan forna Öst- och Västtyskland och befinner sig snart i det rika Wolfsburg.

Volkswagens enorma representationsbyggnader i stål och glas ligger direkt intill

Ryssjor, nät och stänger vid fiskeriet i Plaue vid Havel, i samma familj sedan 1600-talet.

vattnet. Tydligare kan kontrasten mot städerna i öst inte bli. Stannar man inte och besöker fabriken där man bland mycket annat får se en Golf sättas ihop – en blandning av robotautomatik och mänsklig hand, som i Disneys tomteverkstad – ja, då får man skylla sig själv. Det är gångavstånd från gästhamnen.

Selektiv sopning

Man lämnar östsidan med en viss saknad, men inte oproblematisk. De många svarta minnena från nazitiden, representerade genom små och stora utställningar i kyrkor, rådhus och museer utmed ens väg, visar ett Tyskland som inte sopar sin historia under mattan. Men sopad under mattan är å andra sidan DDR-tiden. Den ligger ännu alltför nära och berör alltför många. I samtal med tyskarna i öst får man gå försiktigt fram. Inte så få av de äldre tycker att ”det var bättre förr”. Och hur det verkligen var kan en utomstående väl aldrig på djupet förstå, om ens på ytan.

Mittellandkanal har sällan omskrivits som någon stor reseupplevelse, men som transportsträcka är den inte helt utan behag. De stora slussarna erbjuder inga problem, den i Anderten är dessutom vacker med sina rosa byggnader från 1920-talet. Prámtrafiken är rätt intensiv men inte panikframkallande. Det är en upplevelse att läsa namnen på lastbåtarnas hemmahamnar: Wrocław, Praha, Dortmund, Strasbourg, Basel, Mannheim, Rotterdam …

De lugnaste nattplatserna finner man i insticken från kanalen, som gästhamnen Heidanger med restaurang och blomprydda bryggor. Och nu får man sällskap med fritidsbåtarna norrifrån, från Travemünde och Lübeck. Det är en annan led, värd en egen beskrivning – och värd lite extra tid.

Prisvärda vintervarv

För seglare som vill dela upp färden till eller från Medelhavet finns det ett antal småbåtsvarv att lägga upp sin familjemedlem på över vintern, till överkomligt pris. Det är en god idé om man vill uppleva Europas vattenvägar. Själva har vi lämnat vår ”Vanadis” i trygga händer i Yachthafen Seelze intill Hannover. Lätt att ta sig till med flyg till Lübeck eller Bremen. Tåget stannar utanför knuten. Ett annat billigt ställe är Schweich vid Mosel. ☸

Catharina och **Tommy Grünbaum** i m/y ”Vanadis” har med sin bok ”Från sluss till sluss på franska kanaler” blivit välkända bland kanalfarare. Efter sju år på kontinentens vattenvägar har de nu vänt hem den långa vägen över Berlin, en väg som har mycket att ge båtfararen . Här skildras sträckan i öst-västlig riktning.

”Bullerbü” är många tyskars dröm om idyllen. Den röda stugan med vita knutar drivs fram av en aktersnurra.

Med motorbåt på Europas kanaler – då är resan målet

TEXT OCH BILD: **MORGAN OLSSON**

Vi hade efter en tre veckors tur 1990 med 56 fots narrowbåt på engelska kanaler runt Stourport Ring och Manchester Canal fått uppleva ett båtliv som vi uppskattade.

Det blev mycket prat om att köra båt på Europas kanaler men som så mycket annat sköts det på framtiden (läs pensioneringen).

Vi tjuvstartade 2004 med en mycket lyckad fyra veckors kanaltur. Via Donsö/Travemünde tog vi oss vidare via Elbe-Lübeck Kanal och Elbe/Havel till Berlin och därifrån via Oder.

I Lübeck mötte vi en av den moderna tidens sjörövare i form av en cykelburen inkasserare som två gånger försökte inkassera hamnavgiften när vi väntade på broöppningar. Möln var en trevlig stad med korsvirkeshus och skandinavisktalande hamnkapten.

I Alte Garge fanns en privat båtklubb som hade resans finaste hygienutrymme. Schnackenburg, en hamn med utmärkta faciliteter vid den forna östgränsen, hade också ett fint museum över den mörka tid då flyktingarna försökte ta sig över till väst.

Trött trotjänare

Vid avgång från Dömitz visade voltmätaren 11,5 volt och stannade därefter på 10,5. Drivremmen var hel och vi misstänkte att generatorn hade lämnat in efter ”bara” 18 års trogen tjänst.

Vi tog oss till Wittenberge där vi ändå skulle tanka. Vid denna tidpunkt var marinor, tankställen och verkstäder sällsynta i forna Östtyskland men bemötandet var hjärtligt och hjälpsamheten var stor. Efter att med cykel utforskat omgivningarna hittade vi till slut en bilelektriker som konstaterade att generatorn var ”beyond repair”. Två dagar senare fick vi en ny från Berlin och kunde fortsätta resan.

Färden på Untere Havel och genom träskområdena bjöd på ett otroligt djurliv då dessa i princip hade varit stängda områden i 45 år. Vi kunde dagligen se tre-fyra havsörnar på stränderna, utter, bisam, häger, stork och tranor för att nämna några arter.

Lyckligt ovetande

Berlin, som då var Europas största byggarbetsplats, utforskades till fots och med buss under tre dagar. Det enda negativa med marinan i Pichelsdorf var en grinig Frau som regerade och redan då tog €18 per natt.

När vi firat midsommar fortsatte vi östvart på Havel/Oderkanalen där hebewerket Niederfinow tog oss 36 meter ner mot Oder.

Vid polska gränsen Staffelde visade vi passen och när vi försökte ta oss genom Stettin var farleden avstängd för motorbåtstävling. Några tyska kanalfarare lotsade oss runt staden och i Trzebiez tankade vi upp billig diesel och fortsatte lyckligt ovetande om vad som låg framför oss.

Vid boj nr 17 på Stettiner Haff låg ett bevakningsfartyg som stoppade oss, en pistolbeväpnad officer hoppade ombord och upplyste oss bryskt om att vi skulle ha klarerat ut i Trzebeiz.

Problemas!

Hans första fråga var om vi hade sprit eller cigaretter ombord. Då jag med kryssade fingrar svarade negativt på den frågan sa han:

– Problemas!

Det blev en långdragen diskussion. Han kunde inte ens redogöra eller hänvisa till någon paragraf eller informationsfolder varför vi skulle klarera ut när vi inte klarerat in.

Då höjde han rösten i brist på argument.

Senare lät han undslippa sig att ett ”bidrag” på € 50 skulle underlätta upplösningen av detta delikata problem varvid en av våra fridsamma medpassagerare gick i taket. Då vi inte var beredda att offra vare sig € 50 eller smörja med vårt spritförråd blev den fortsatta diskussionen ganska kärv.

Antiklimax

Slutet på denna episod blev att vi eskorterades av fyra kpistbeväpnade vakter i en gummibåt med kränglande utombordare till Neuwarp – en färd som tog en timme.

Väl där, liggande några meter från kajen, blev det ett oväntat anticlimax. En tullare på landsidan frågade:

– Vem är kapten? Visa passen!

Sedan var det klart att köra vidare.

Efter denna uppskakande episod beslöt vi att avstå från vidare kontakt med den polska sidan av Stettiner Haff och ett planerat besök på Usedom ställdes in. Kursen lades mot Ueckermünde för att söka natthamn. Där var det en festival som vi besökte nära hamnområdet.

Fortsättningen av färden via Wolgast mot Stralsund bjöd inte på några överraskningar utan vi lämnade båten i den välskötta marinan då det var dags för Morgan att gå ut och köra tankbåt.

Vi tog "diket"

Den som planerar att göra denna tur kan hämta en aktuell beskrivning på nätet: retd.se/joomla under rubriken Kanalfärd till Berlin våren 2011.

Under hösten 2007 uppenbarade sig en möjlighet för Morgan att gå med avtalspension efter många år som befälhavare i handelsflottan. Världshaven utgjorde inte längre någon lockelse utan nu var det dags att förbereda en tre års kanalfärd. Det blev en vinter med rekonditionering av den drygt 25 år gamla damen.

På valborgsmässoafton 2008 gav vi oss iväg sydvart och anlände Travemünde en vecka senare. Där anslöt våra vänner från Malmö och vi tog ”diket” fram till Emskanal där vi valde att gå norrut för att via den gamla fina Haren-Rütenbrok/Staadskanal ta oss in i Holland. Denna kanal var på tyska sidan automatiserad och styrdes helt från första slussen.

Det fanns även ett magnifikt marinmuseum värt ett besök.

Handjagat

På holländska sidan var allt handjagat. Här härskade slussvaktarskråret som följde med på cykel och moped för att öppna broar och slussportar i den takt vi körde vilket dom skötte med den äran.

När vi passerat Winschooter kanal förtöjde vi i Passantenhafen hos Groningen Motorboot Club. Här kunde vi för ett facilt pris lämna båten i deras båthus och åka hem via Shiphol.

En månad senare var vi tillbaks och fortsatte via norra kanalsystemet till Lemmer, en underbar liten stad där vi låg mitt i centrum för att invänta bättre väder. Vi skulle ta oss via Ijsselmeer till Amsterdam men trots Nederlandse Kustwachts dagliga löften om avtagande vindar möttes vi varje morgon av sydvästlig kuling och ylande master.

Vi började nu komma i tidsnöd då Morgan skulle ut och vikariera några veckor och det fanns ingen möjlighet att lämna båten här.

Segeltjalkar

Till slut tvingades vi ta kanalen till Urk och köra öster om Flevoland och den vägen ta oss in till Muiden – denna pittoreska hamn med sina gamla restaurerade segeltjalkar, flertalet i miljonklassen.

De Zeemeermin i Weesp är en trevlig hamn och staden ligger endast 15 minuter med tåg från Amsterdam. Här kunde vi lämna båten först efter viss övertalning då hamnen inte var pigg på ”långliggare”.

Vi återvände efter fyra veckor betalade hamnavgiften € 228 och fortsatte därefter på Amsterdam-Rhein kanalen. Efter ett par slussar var vi ute i Waal och det var dags att söka natthamn och det var det brist på. Till slut körde vi helt fräckt in i en övernattningshamn för prålar och förtöjde på nocken av en förbjuden kaj.

Flagrant brott

Tidig start nästa morgon då vi ville komma iväg innan vårt flagranta brott mot kanalreglementet uppdagades. Det blev en seg resa med två knops motström uppför Waal men efter några timmar slussade vi in Maas-Waal kanalen. I Gennep kunde vi bunkra.

Väl framme i Maastricht förtöjde vi mellan broarna – tyvärr alldeles för nära en av trapporna. Under natten hörde vi oväsen på kajen. Det var huliganerna som kom från krogen och behövde förströelse; dom roade sej med att lossa våra och grannbåtens förtöjningar. Lyckligtvis hade vi ett akterspring under kajkanten så vi seglade inte iväg ut i floden utan vaknade när vi hamnade i grannens gummibåt.

Bästa platsen att förtöja är mitt mellan broarna då slipper man råka lika illa ut som vi höll på att göra. Här fanns även en tankpråm med stor sortering båttillbehör, bunkers och kanalkartor.

Exotiska gäster

Efter Maastricht svängde vi in i Albert canaal mot Antwerpen. Vid gränsen var det dags att betala € 25 för Belgisk vignet.

Willemdok i Antwerpen är en snobbig hamn; ”här göre sig princip icke flytetyg un-

Medlem av slussvaktarskråret i Stadskanaal.

Hissanläggningen i Ronquiere.

der 40 fot besvär". Att vi slapp in berodde nog mest på att vår svenska flagga utgjorde ett exotiskt inslag bland bryggseglarna.

Katedralen här är väl värd ett besök. Där finns fyra Rubens målningar och i övrigt 1500-talsmålerier som smyckar kyrksalen. Nästa morgon kom två trevliga poliser från Immigration som efter Schengenavtalet blivit undersysselsatta. De bad om lite statistiska uppgifter det vill säga samma uppgifter som man normalt lämnar vid inklareringen av fartyg. Då jag tog hans block och började fylla i alla data hade hans kollega svårt att hålla sig för skratt, därefter tackade dom och jagade vidare bland båtarna i hamnen.

Turnummer behövs

När vi skulle fylla vatten gjorde jag misstaget att grabba slangen som låg på bryggan. "Inte bra, inte bra." Slangen tillhörde en av de större jakterna och den lånar man inte ostraffat.

Här fanns även en tankpråm som tillhandahöll billigt bränsle. Vid avgång gällde det att ha kontaktat slussen i förväg och få ett turnummer. Annars är det omöjligt att komma in i Scheldeslussen.

Vi valde nu att ta kortaste vägen mot franska gränsen via Bryssel – ett val som inte var helt lyckat. Vi skulle ha fortsatt på Schelde och via Gent tagit oss till Franska gränsen. Belgien är ett skitland i flera avseenden. Kanalerna används för illegal soptömning och man kör i en brun sörja med allehanda sopor som tär hårt på impeller och axeltätning. Här drabbades vi av läckage i hylstätningen och trots heroiska försök med fett och andra häxkonster slutade det med att vi fick sätta slangklämma på tätningen varje kväll efter ankomst.

Sunkig kungatoa

Bryssel Royal Yacht Club hade ont om plats men efter att två holländska båtar förhalat fick vi en plats vid piren mot kanalen. Någon kunglig glans var det inte på hygienutrymmena, de var rätt sunkiga, men restaurangen höll god klass.

Dagen startade med en 2,5 timmars stadsrundtur med buss. Den gick löst på 48 Euro för oss båda. Vi fick bland annat beskåda palatsen där en del av våra skattemiljarder förbrukas.

Den fortsatta färden gick trögt då slusspersonalen som ansåg sig vara för få till antalet, maskade genom att bara slussa en pråm eller båt i taget. Det blev sex timmars väntan på att kunna passera Ittre. Väl i slussen skulle vi pungslås på en avgift om €5 för ett papper för passage mellan Flandern och Vallonien.

När vi skulle ta "baljan" vid Ronquiere hade dom genom att bara köra ena baljan lyckats skapa en monumental congestion. 40 pråmar och några fritidsbåtar väntade på att komma upp för berget. Vi lyckades efter drygt tolv timmars väntan få nådigt tillstånd att slussa tillsammans med en holländsk pråm.

Högsta hebeverket

Värre var det för några australiensare i en 16 meters tjalk. De gav upp efter två dygns väntan och körde tillbaks till Antwerpen för att därifrån ta Schelde mot franska gränsen.

Vid Theiu fanns det högsta hebewerk vi stiftat bekantskap med, ett jättelikt badkar som tog oss ner hela 73 meter. Här fick vi upplysningar om att belgiska delen av Sambre var avstängd. Vi valde då att fortsätta på Canal du Sensee mot Arleux där vi kunde nyttja pråmarnas vattenpost för påfyllning av vattentanken.

Nästa morgon fortsatte vi Canal du Nord mot Péronnes. På vägen dit måste vi passera den 4,35 km långa Ruyaulcort-tunneln som är ljusreglerad med mötesbassäng på mitten. Genom tunneln fick vi en pråm framför oss. Det var ingen fördel. Även med tomgångsvarv måste vi stanna med jämna mellanrum för att inte köra i fatt.

Vid spannmålskajen i Moislains kunde vi förtöja för natten, därefter var det slut på strapatserna. Sista tunneln, den kilometerlånga Panneterie, liggande bakom en dubbelpråm.

Ibland är det långt till tappen.

Gratishamn

När vi stannade i Compiègne för att tanka upptäckte vi deras utmärkta gästhamn som var gratis två dygn. På Oise sydvart var det långt mellan slussarna och vi tog oss till Cergy som är en modern stad med en fin båthamn.

När vi kom ut i Seine låg där ett 100-tal uttjänta pråmar i olika stadier av renovering – allt från lyx till rena ”projekt”. Att gå upp via Seine var en upplevelse, när Paris skyline dök upp kändes denna väg helt rätt. Vi passerade förbi Eiffeltornet, Louvren och Notre Dame på nära avstånd innan vi slussade in i Port Arsenal efter 1093 sjömil (2024 km) och 126 slussar.

Seine var hårt trafikerad. Inne i Paris var det nerlusat med sightseeingbåtar som for runt som skållade råttor. Port Arsenal ligger 20 meter från Bastiljplatsen med metrostation, nya operan och en mängd restauranger. Gångavstånd till Rue de Rivoli och Gare de Lyon plus en effektiv hamnbevakning gav inget i övrigt att önska.

Port Arsenal med Bastiljplatsens kolonn i bakgrunden.

Perfekt vinterval

Hustrun hade spenderbyxorna på sig och valde Port Arsenal som vinterhamn. Det var ett perfekt val bortsett från priset: € 2100 exklusive el för sex månader i vattnet. Det fanns inte några platser på land men ett fint klubbhus och ett väl fungerande socialt liv i hamnen med grillaftnar, vinprovning mm.

Vi åkte ner till båten vid tre tillfällen under hösten/vintern och tillbringade en vecka varje gång då vi ”gjorde” Paris.

Besöket i december var en kylig historia. Det var årets kallaste period. Temperaturen låg runt minus tre grader. Med hjälp av värmare och värmefläktar lyckades vi första natten nå 15 grader för att därefter kunna hålla en ganska dräglig inombords temperatur.

Gå med det ni har!

Vi hade redan en lämplig kanalbåt: Husky Dane 85 med en meters djupgående och 3,2 meters airdraft. Motorbåt är att föredra främst för att djupgåendet inte orsakar några problem. Däremot kan höjden hindra de största. Några enstaka kanaler har max 2,7 meter men de flesta klarar 3,20 och de stora lederna 4,5.

Vi har stött på många andra typer av motorbåtar under våra fem säsonger på olika kanaler. Det är upp till var och ens plånbok vad man tycker är bäst.

Min uppmaning till dem som funderar på att gå ner men tvekar är: GÅ MED DET NI HAR! Duger det här hemma duger det också på Europas kanaler.

En annan sak att räkna med är att driftstimmarna under en säsong lätt kan bli två-tre gånger det antal man kör här hemma. Det gäller att ha med lite reservdelar och förbrukningsartiklar då dom som regel är avsevärt billigare i Sverige. ☸

Vår Kanalbåt Sara IV.

Praktiska tips

Cyklar och en mindre kärra underlättar inköp av proviant.

En 25/50 liters dunk till bränsleanskaffning är rena sparbössan. Det skiljer ofta 20-40 cent/liter mellan sjö- och landmack.

Biminitop eller någon annan form av soltak höjer komforten.

Kompressorkylskåp är det enda som klarar att kyla när det är 35 grader varmt ute.

I stället för bräda utanför fendrarna använder vi ett skumfyllt 75mm PVC rör som ger mindre friktion mot slussväggen.

Kerstin & **Morgan Olsson** köpte första båten 1976 och det blev mest turer till Danmark och Tyskland. I samband med Morgans pensionering 2008 sattes kursen sydvart mot europas kanaler med övervintring i Paris 2008. De fortsatte 2009 ner till Medelhavet för att 2010 vända norrut igen och i dagsläget befinner de sig i Schweich/Mosel.

TEXT OCH BILD: **ULLA-CHRISTINA OLSON**

Efter behag på Mosel

För sex år sedan gick vi med segelbåt ner till Medelhavet. Ihållande kulingvindar gjorde att vi till slut valde kanalvägen. Det blev en så trevlig upplevelse att vi bestämt oss för att göra om resan med annan båt och i ett annat tempo.

KONCEPTET har vi kallat ”På väg-ad libitum" – efter behag. Då är själva resan målet och att vi tillsammans med vänner ska upptäcka traktens mat och dryck.

Efter att ha kämpat i fyra knops motström på Rhen, är det befriande att svänga höger vid Deutsche Ecke och komma in på Mosels lugnare och blåare vatten. Efter första slussen i Koblenz finns det tre små båthamnar som gärna välkomnar gäster.

Även den minsta båtklubb i Tyskland har en gästplats och en bar där man oftast hittar hamnkapten i samspråk med medlemmarna. Medan man fyller i sina uppgifter och betalar hamnavgiften hinner man ta en öl och berätta var man kommer ifrån. När vi anlände till Koblenz lördagen den 9 juli i fjol togs vi emot av helglediga medlemmar som hjälpte oss till plats. Här väntade vi på våra gäster som skulle följa med oss tio dagar på Mosel.

Vinfestival i varje by

Mosel är så vacker att färdas på och där hade inte blivit fler fritidsbåtar sedan vi gick där senast. I september däremot är det fullt av kryssningsbåtar, turistbussar, cyklister och vandrare. Då pågår också skörden i vingårdarna på sluttningarna.

Utmed den 192 km långa, slingrande floden mellan Koblenz och Trier lämpar sig vinodling synnerligen väl. Dalgången skyddar från starka vindar. Flodens breda vattenspegel reflekterar solen uppe i vinbergen som sträcker sig ibland ända till 350 m höjd. Här trivs Riesling-druvan som odlas på 60 % av arealen.

Vinbyarna ligger tätt och erbjuder vinprovning och försäljning. Varje by har dessutom sin egen vinfestival med framröstad vindrottning. Tyvärr går det inte att lägga till vid alla byar, men det finns en del små klubbhamnar, några marinor och ibland någon brygga man kan lägga till vid utmed floden.

Slussarna i tyska delen av Mosel är tio till antalet och inte speciellt svåra. Man går in efter prämar och kryssningsfartyg. Väntetiderna brukar inte vara så långa.

Garagevinprovning

Den första vi kom till var Winnigen. Byn består av vackra korsvirkeshus med smala gränder kantade av vinrankor. Här finns möjlighet att tanka vid brygga och det finns båthamn.

Alken på flodens vänstra sida har tilläggningsmöjligheter. Vi besökte en vinbonde och provade viner i hans garage.

Löf har en skyddad hamn bakom en smal ö. Här upplevde vi vår första vinfestival. Eftersom byn ligger utmed den trafikerade vägen, spärrades en fil av för att ge plats åt scen och långbord. Mässingsorkestern avlöstes av ett band som spelade covers halva natten. Allt medan vindrottningen serverade vin med egen etikett.

Moselkern har ingen bra tilläggningsmöjlighet. Annars är det här man startar den halvannan timme långa vandringen till Burg Eltz, en av de stora sevärdheterna vid Mosel. Borgen ligger skyddad i en sidodal och ser ut som ett sagoslott. Ägarfamiljen bekostar restaurering genom att ha guidade visningar.

Lagom promenader

Är man sugen på vandring kan man lägga till i marinan vid Treis-Karden på km 40 och

vandra upp i de branta vingårdarna med den vackra utsikten.

Cochem på km 51 måste besökas. Det finns en liten stadshamn och man går över bron till den pittoreska byn. Här är gott om turister, många restauranger, caféer, vinprovningsmöjligheter och en lagom promenad upp till slottet för att se utsikten.

Nu kommer man till de högst belägna vinodlingarna; Elliger och Bremm.(km 74 och 77). Imponerande hur man kan arbeta i de branta sluttningarna! Ingen tilläggning möjlig förrän i Merl på km 85,5 vid en privat liten motorbåtsklubb med pub. Trevligt men dyrt och här finns ingen affär. Men vi skulle besöka sekt-tillverkaren Haus Treis där vi bjöds på rundvandring i tillverkningen och därefter provsmakning. Dessutom promenerade vi till Zell för provning av de välkända Schwarze Katz-vinerna. Tillbaka kan man vandra fem kilometer genom vinodlingarna.

Vinotek och museum

Traben-Trarbach (km 107) är en dubbelby där vi stannade för att storhandla. Nästa övernattning blev marinan vid Bernkastel-Kues (km 131). Därifrån är det en lagom promenad in till byarna. Bernkastel är den äldsta delen med korsvirkeshus från 1500- och 1600-talen som omger det vackra torget.

Här finns gott om vinstugor och restauranger. På Kues-sidan finns ett Vinotek och museum där man kan prova över 130 viner från vingodsen längs hela Mosel.

Neumagen-Dhron (km 153) är Tysklands äldsta vinby. Här finns en bra marina med service och i byn finns flera vinstugor.

I Pölich på km 170 kan man lägga till om man vill promenera till Merhring för att titta på "Villa Rustica" som byggdes ca år 150 och var ett av de största godsen vid Mosel på romartiden.

Tyska alkoholresor

Vårt sista stopp i Tyskland blev Trier. Tyvärr har staden ingen egen gästhamn utan man får fortsätta förbi till Trier-Monaise (km 197) och ta buss eller taxi in till stan. Trier är värd en dag med sina historiska minnesmärken och mysiga stadskärna. På weinstuben på Hauptmarkt 5 kan man köpa vinprovningar eller vin på glas.

Vill man ha ytterligare promenad går man till vinbyn Olewig genom att följa Triers Weinlehrpfad med ett antal informationstavlor där man kan läsa om vinodlingarna.

Sedan är det inte långt till Luxemburg. Missa inte ett besök i storhertigdömet!

På km 206 kan man lägga till i Wasserbillig vid en liten båtklubb. Till denna gränsstad kommer tyskarna för att tanka, köpa kaffe och alkohol. Här tar man tåget in till huvudstaden för att uppleva torghandel, slottet, blommande raviner och EU-parlament. De flesta invånarna behärskar fyra språk; luxemburgiska, tyska, franska och engelska.

Riesling duger alltid

Nästa möjliga tilläggsplats är Schwebsange, två slussar och 31 km bort med hamn och campingplats, men inga förbindelser in till stan. Nu är det bara fyra kilometer till Schengen och gränsen till Frankrike där floden byter namn till Moselle.

När våra gäster åkte hem hade vi enats om att Mosel är värd fler besök och att Riesling är gott att dricka vid alla tillfällen! ☸

Ref.litt; Die Mosel av Manfred Fenzl och Mosel-vägvisare till vinet av Stig Toftling

Ulla-Christina och **Björn Olson** har seglat ihop i 40 år. De har haft charterverksamhet på Västkusten, i Medelhavet och på Kanarieöarna. Björn har seglat skeppare på 52-fotare från Turkiet till Kanarieöarna ett par gånger. U-C är medlem i Munskänkarna sedan 9 år. Nu seglar de "efter behag" i en finsk-byggd 47" kutter och är på väg till Medelhavet igen via kanalerna,gärna tillsammans med vänner för att prova traktens mat och vin.

Också kanalresor

DE FLESTA VET att han är en av våra mesta seglare. Kappseglare på mästerskapsnivå, seglingslärare och tränare åt eliten, atlantseglare och charterskeppare, numera med eget företag.

Inte lika känt är att han också är yrkessjöman: både fartygs- och maskinbefälsexamen finns i cv:t liksom uppdrag som förhörsförrättare för olika kompetensbevis.

Minst känd är han nog som paddlare men i havskajak har han tagit sig såväl från Oslo till Köpenhamn som från Marstrand via Bohuskusten, Haldens och Dalslands kanaler, Vänern och Göta Älv tillbaka till utgångspunkten.

Thomas van der Heiden är också befaren på inre vattenvägar, såväl Göta Kanal som franska floder hör till hans erfarenhet. Detta vet en växande skara; Thomas föreläser nämligen om sin kunskap i slusskonst, Cevniregler och andra formalia.

Och i detta temanummer får Odyssés läsare hans tips för en lyckad kanaltur.

Thomas, listan är lång. Vad är viktigast att inte missa?

– Det obligatoriska, exempelvis båtens namn och nummer, registrerings- och momsbevis, försäkring, boken med Cevnireglerna, kompetensbevis och flytväst i någon form.

Finns där något man kan låta bli?

kan bli dramatiska

– Ja, man kanske inte måste ha ett kassaskåp. Men listan är gjord utifrån mina och andras erfarenheter. Man kan ju förstås chansa.

Vilket är ditt ljuvaste kanalminne?

– Det kan jag säga direkt. Glömmer aldrig första resan -86 på Canal de Bourgogne. Vi låg ensamma mellan två slussar, bara min fru och jag: god mat, fotogenlampa i sittbrunnen och så syrsorna, fåglarna. Tio meter för om båten satt en gubbe med spö. Han tog fram en vinflaska.

– När mörkret föll tog han sin pall och gick hem. Min fru och jag tittade på varandra och sa: Vi är redan hemma!

Kan en kanalresa bli dramatisk?

– Ja, i allra högsta grad. Det finns många faror. Mest mötet med yrkessjöfarten, särskilt pråmtrafiken på strömstarka Rhen. En av mina värsta upplevelser var att gå nerför Rhen i mörker när inloppet till den hamn vi hade valt som natthamn hade siltat igen. Becksvart.

Och när gjorde du verkligen bort dig?

– Det var på Moselle. Vi skulle ut ur en sluss efter en pråm som drog på så att vi inte orkade hålla linorna utan dansade runt och blev tvingade att backa ut.

Björn Hansson

Se nästa sida för Thomas tips för kanalfarare.

Thomas tips till kanalfarare

Lämplig extrautrustning

- Båtnamn, registernummer och hemmahamn i minst 10 cm stora bokstäver
- Registreringsbevis på båten med ägare/skepparuppgifter (t ex SXK:s)
- Köpekontrakt med intyg om betald moms
- Försäkring täckande kanalfärd
- VHF med Atis-funktion och registreringsbevis för den
- Loggbok
- Bok innehållande Cevni-reglerna
- Kanalkartor och kanalbeskrivningar (ev plotterkort)
- Gästflaggor och övriga flaggor som krävs
- Ordböcker olika språk
- Kompetensbevis: förarintyg, kanalintyg, SRC-intyg m fl
- Intyg från Försäkringskassan
- Flytväst uppblåsbar (krävs påtagen i många slussar)
- 2 långa förtöjningslinor (15-20 meter)
- 4 kulfendrar (för och akter)
- Fler fendrar. Obs! Bildäck är ej tillåtna i slussarna.
- Ev. kastblock till främre slusslina att fästa i båtens för
- Fenderplanka med ”lätthål” som också kan användas som landgång
- Båtshake (lång av trä med riktig krok)
- ”Bankankare” t.ex. skruv, minispett el dyl
- Ev ”Danfort”-ankare i aktern för fäste i leriga bottnar
- Lös ankarlanterna runtlysande
- Mistlur t ex vid signalskylt. Använd ej visselpipa – nödsignal.
- Ekolod
- Handstrålkastare för tunnelfärd
- Bimini eller soltak
- Gasolflaskor byts till Campinggas – enklast på kanalerna
- Ny regulator för gasolflaskorna
- Kassafack låsbart, dolt och ordenligt fastsatt i båten
- ”Inbrottssäkra” nergångsluckor. Man lämnar båten ofta
- Extra Jeepdunkar med motorbränsle + tratt
- Vattenslang, lång med olika ”Gardena”-kopplingar
- Reservdelar, extra filter m m
- Handkärra för tankning och inköp
- Hopfällbara cyklar för smidigare slussning, inköp och utflykter
- Adressbok för alla nya kontakter

Nyttiga nätadresser

- *www.nfb.a.se* (Intygsinformation)
- *www.sxk.s* (Registreringsbevis)
- *www.alandia.com* och *www.pantaenius.se* (Båtförsäkring Europa)
- *www.pts.se* (Atis-information)
- *www.unece.org* (Cevni-information)
- *www.sailtrain.co.uk* (Cevni test)
- *www.algonet.se/~carlto* (Allmän kanalinformation/svensk)
- *http://retd.se/joomla/index.php* (Allmän kanalinformation/svensk)
- *www.eurocanal.com* och *www.canals.com* (Kanalinformation)
- *www.vnf.fr* (Officiell fransk kanalsida)
- *www.medelhav.se* (Medelhavsseglarnas hemsida)
- *www.gotakanal.se* (Slussteknik + film)
- *www.nautic.se* och *www.nautiska.se* (Böcker + kanalkartor)
- *www.google.com/earth* (Zoombara kartor + foton)

Litteraturlista

Cevni-regler

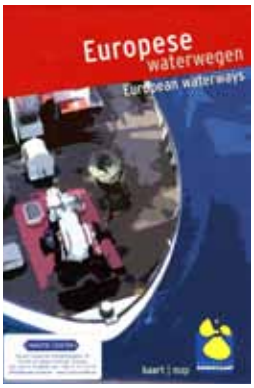
- Euroregs for Inland Waterways (Marian Martin)
- RYA European waterways regulations (Tam Murrell)
- Europeiska regler för färd på inre vattenvägar (Carl Erik Tovås)
- Regler på europeiska kanaler (Raimo Havefjord)

Kanalinformation på svenska

- Det nya Båtlivet (Ebbe Gustafsson)
- Handbok för Kanalfarare (Carl Erik Tovås)
- På inre vatten (Carl Erik Tovås)
- Medelhavet tur och retur (Lars Hässler)
- Med båt genom Europas kanaler (Lars Hässler)
- Odyssé (Medlemmar SXK-Med)

Reseskildringarpå svenska

- Önskeresan (Göran Schildt)
- Familjebåten (Alf Henrikson)
- Vattensnigeln (Sven Aurén)
- Flodfarare (Jan Sundfeldt)
- Med Galejan till Grekland (Tom Selander)
- Med Lovely Lady mot Medelhavet (Göran Frostell)
- Kanalvägen till Medelhavet (Torsten Nylander)
- Friskt Vågat (Elsmari Forsell)
- Med masten på däck (Åke Palm)
- Från sluss till sluss (Catharina och Tommy Grünbaum)
- Smällar man får ta (Peter Lindblom)
- Odyssé (Medlemmar SXK-Med)



Ingen gränskontroll för kanalresenärer

VÅRT EU ska ju vara ett enda land där man ska kunna resa omkring utan att stoppas vid gränser.

Därför tillkom Schengenavtalet 1985, som skapade den friheten i Centraleuropa och som sedan utvidgats. Det fungerar bra på Europas kanaler. På senare tid har även ankomsten dit underlättats.

Yttergränser

En tanke bakom Schengen har varit att man för tillkomsten av ett fritt Euroområde ska skärpa kontrollen utåt, mot tredje land. Därför har man uppdelat gränserna i inre och yttre. Kontrollen är i huvudsak inskränkt till de senare. Men eftersom yttergränserna i stor utsträckning är fritt hav, går det inte att veta vem som kommer utifrån och vem som kommer från ett Schengenland, såsom Sverige.

I bland andra Tyskland har det i princip krävts att man seglar in via någon av vissa angivna gränskontrollorter, något som myndigheterna för all del har kontrollerat ganska sporadiskt.

Det formella kravet är numera avskaffat i hela Östersjö- och Nordsjöområdet för dem som kommer direkt från ett Schengenland. Det är bara när man kommer från tredje land som reglerna fortsatt gäller. Det inkluderar Storbritannien och Irland, som inte helt tillämpar Schengenreglerna utan kräver passkontroll.

Innergränser

Väl på kanalerna är det innergränserna som är aktuella. Här gäller Schengenfriheten fullt ut, för den som kommit in från tredjeland dock begränsad till tre månader. Det kan utfärdas tillfälliga undantag från passagefriheten upp till trettio dagar med viss möjlighet till förlängning, men dessa har inte påverkat kanalfarten.

Tillfälliga kontroller kan dock förekomma. Det är nödvändigt att ha med de handlingar som föreskrivs. För båten krävs registreringsbevis av båtorganisation som SXK eller nationalitetsbevis från Transportstyrelsen. För personer krävs pass eller nationellt ID-kort, och dessutom rekommenderas att man har en besättningslista (crew list) tillgänglig med alla ombordvarande angivna.

Att det för skepparen krävs kanalintyg och att det kan behövas en del ytterligare handlingar för båten är en annan sak. Det har ju ingenting med gränskontroll att göra.

Ha det så skönt på kanalerna!

Hugo Tiberg

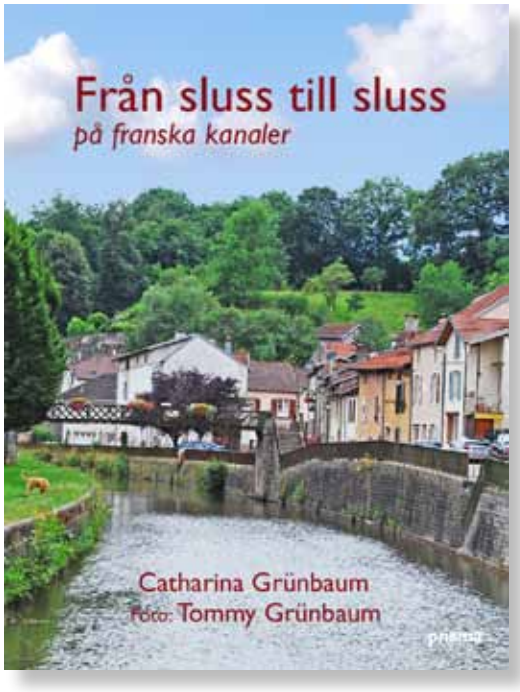
Annorlunda kanalbok till reapris

Grünbaum,
Från sluss till sluss på franska kanaler.
Prisma, Sthlm 2009

ANNORLUNDA. Så karaktäriserade Hugo Tiberg makarna Catharina och Tommy Grünbaums bok om de franska kanalerna när han anmälde den i Odyssé nummer 2/2009. Den ger inte i första hand fakta om kanaldjup och frigångshöjd som andra är noga med utan skildrar "ögonblicken vid kanal och omgivning" – de ögonblick som den som har bråttom ner till Medelhavet missar:

"För dig som vill lära känna kanallivet inifrån är detta BOKEN", slutade Tiberg sin anmälan.

I år finns boken med på rean för en hundralapp, ungefär halva priset eller mer mot tidigare.



Konsten att köpa elwinsch

Hustrun tyckte att vi skulle börja knappsegla.

Själv tycker jag att det börjar bli jobbigt att hissa segel, reva storen och rulla in genuan. Med andra ord: det börjar bli dax för en pensionärssnurra.

På mässan såg vi en läcker winsch med motorn inne i trumman. Perfekt, eftersom vanliga elwinschar har en stor motor, som hänger under winschen och medför stor risk för huvudskador när man kliver in och ut ur hytten.

Så allt var bra – till jag fick höra priset: 37 000 kronor. Ingen chans att motivera detta utlägg för mig själv.

Båten ligger i Kas, Turkiet. Där ville de ha 35 000 kronor. Fortfarande för högt.

Nästa steg var att kolla USA. West Marine (*westmarine.com*) ville ha 3 586 dollar, motsvarande 24 000 SEK, före fed tax som är cirka åtta procent. Alltså totalt 26 000 kronor.

Samma priser fick jag i England.

Vi skulle resa till Gran Canaria i januari och jag fick tips om en liten skeppshandlare i Puerto Ricos nya hamn; affären ligger precis bakom travelliften. Jag kontaktade företaget och efter lite prutande fick jag ett pris på 2 600 euro, motsvarande 23 000 kronor.

Företaget heter Seilas (*admin@seilas.es*) och ägs av Enrique från ön och hans norskvietnamesiska flickvän och blivande hustru. De är mycket service-minded och jobbar hårt med att driva upp sin rörelse.

Besparingen användes till att segla med en *75*-fotare från Gran Canaria till Tenerriffa och la Gomera (*ts@sejlerreiser.dk*). Båten – eller snarare fartyget – är mycket välutrustad med flotta hytter, god mat och fria drinkar. Kaptenen är mycket generös med allt och det var en oförglömlig upplevelse. la Gomera är en fantastiskt fin ö med dramatisk natur och väldigt fina vandringar.

Anders Graffner

Introduktionsrabatt i Kas lyxiga marina

Vi hade haft några sköna dagar på Kastellorizo, en liten grekisk ö 70 distansminuter från Rhodos och tre från Turkiet. Då visade väderfaxen att nordlig kuling var på gång och då ska man inte ligga i Kastellorizo.

Vi begav oss mot hamnen i Kas, en mycket trevlig turkisk turistort med bra restauranger men också skvalpig i nordlig vind och full med tur- och dykbåtar. Vi kom att tänka på att vi hört om en ny marina i viken norr om Kas och beslöt oss för att kolla om det stämde.

Längst inne i en lång vik låg en mycket skyddad marina med gröna gräsmattor, vajande palmer och moderna hus. Vi seglade förbi piren, en magnifik swimmingpool, en liten sandstrand och ett litet gästhus/hotell och möttes av två rib-båtar. Vi förväntade oss att någon skulle säga att ”här får ni inte ligga” men istället hörde vi:

– Welcome Cache-Cache!

Det var Tuncay Özses, tidigare chef för Finike marina, som jobbade som marinero en söndag hos en nyöppnad konkurrent. Märkligt!

Vi förtöjde, gick i land med papprena och träffade Tuncay igen, nu i rollen som marinachef. Han hade efter nio år i Finike och 17 inom Setur nu sedan ett år fått förtroendet att ta hand om Seturs nyaste och finaste marina. Han brukade alltid ta en vända till sin arbetsplats på sin lediga dag för att se om allt var OK och om han kunde hjälpa till med något. I dag behövdes det verkligen eftersom det blåste hård sidvind och det var svårt att förtöja.

Marinan har plats för 475 båtar i vattnet och 160 på land, har Blå flagg och all miljömässig utrustning. Travelliften tar hundra ton och kan lyfta catamaraner med en bredd på 7,8 meter. På bryggorna finns förutom vatten och el, optisk wi-fi kabel och satellittvkabel.

Till våren kommer man att ha restaurang, pub och cafeteria samt eventuellt Migros livsmedelsbutik.

Kas nya marina skiljer sig från alla andra jag varit på genom sina stora gräsmattor, 15 000 kvm, och hundratals palmer och träd. Hygienutrymmena är bättre än på många lyxhotell.

Om man skulle påpeka något negativt så är det att marinan inte ännu har funnit sin själ och verkar lite ödslig men det blir säkert bättre om marinan blir ett tillhåll för skandinaviska seglare.

Pris per år i vattnet för en 40-fotare är 2 800 euro men för att locka nya gäster ger man ca 33% rabatt och då blir Kas marina inte bara en av de mest exklusiva men också billigaste. På land kostar det inget extra första månaden och sedan 50 euro per månad. Marken är belagd med betong och vaggorna är av stål av mycket kraftig modell.

Till Kas centrum är det tio minuters promenad, till Dalaman 15 mil (90 euro) och Antalya 18.

Anders Graffner

info@kasmarina.com.tr
graffner@delta.telenordia.se

Press stopp!

Stig och Gunilla Humla har tillbringat många fina år i turkiska vatten, men denna säsong har de råkat illa ut på grund av de nya visumreglerna. Vi har tyvärr inte plats i detta nummer av Odyssé, men du kan läsa deras berättelse på SXK-Meds hemsida och slippa råka ut för samma sak.

Att notera i kalendern

Medelhavsseglarna håller Årsmöte 17 november i Sjöräddningens hus i Långedrag/Göteborg.

Den välkände storseglaren Mange Olsson berättar efter förhandlingarna om sina seglingsäventyr.

Kallelse kommer i nästa nummer av Odyssé.

Messalonghi Marina bra för övervintring

Messalonghi Marina nås via en tre kilometer lång kanal in mot staden. Utefter kanalen står husen på pålar i det grunda vattnet. Det är riktigt trevligt att sakta glida förbi.

Messalonghi betyder fritt översatt ungefär ”massa laguner” eller staden mellan lagunerna.

Här inne kan man ligga tryggt i alla väder. Marinan har skyddande pontoner men det blir aldrig någon riktig sjö här inne, inte ens utanför pontonerna.

Det läggs ut fler pontoner i dagarna och det skall ge plats för 275 båtar totalt. På land finns plats för 300 båtar men planer finns att utöka. Marinan har outnyttjad mark för lika många.

Billigare än Preveza

Kostnaden här ligger något under Prevezas marinor. Utöver den fasta avgiften får var och en stå för sin el- och vattenförbrukning. Man får ett kort på hamnkontoret som man ”laddar” med pengar som sedan dras från kortet i olika kortläsare vid vattenkranen, elstolpen, duscharna och tvättmaskinerna.

Marinan öppnade 2009 och har lyxiga duschar och toaletter. En byggnad är klar och en till skall stå klar före sommaren. Tillsammans ger det tolv duschar och lika många toaletter; hälften av dessa får damerna disponera för sina nöjen.

Hamnkontoret finns på andra våningen i ett annat nybyggt hus, i markplanet finns tvättstuga med nya fina maskiner och inom kort öppnar en båttillbehörsbutik intill. Det finns redan en sådan affär i närheten, på vägen in till centrum. Ägaren är mycket kunnig och har nästan allt som tänkas kan. Om det inte finns tar han hem det.

Tavernan är också ny. Här brukar gästande seglare ofta träffas på kvällarna.

Sociala övervintrare

Under vintern har vi varit många som bott i sina båtar. De flesta är engelsmän men också danskar, norrmän, holländare, schweizare, fransmän och tyskar. Vi firade jul och nyår tillsammans till allas glädje.

Det är mycket socialt här med många aktiviteter, något som kan vara trevligt när man ligger stilla i flera månader: spelkväll på måndag, musik på tisdag, fotoklubb på onsdag, film på torsdag, frågetävlingar på fredag och barbecue på söndag.

Varje morgon har vi på kanal nio lokal VHF-radio där får man alla tips, hjälp och svar på frågor. Jag har varit ”radiopratare” på tisdagarna.

Om man vill ta upp båten finns bra vaggor. Lyft sker med mobilkran och transporten till lämplig plats med gaffelvagn. Personalen verkar vara kunnig. Allt går lugnt till.

Hjälpamma småfirmor

Staden Messalonghi vinner i längden. Där hittar man många intressanta butiker och efter ett tag också en hel del små firmor som sysslar med allt möjligt. Här kan man få hjälp med det mesta.

Restauranter finns det hur många som helst. Vissa har blivit favoriter. Det finns ett antal supermarketar, bland andra Lidl och Carrefour. Marknad två dagar i veckan.

Vid kommunens kaj längst inne i lagunen finns varken el eller vatten. Det går dock att smyga till sig lite vatten från en närliggande taverna.

Hamnpolisen har börjat kolla båtar som kommer in till kajen, vill gärna att någon kommer upp och betalar en blygsam hamnavgift även där numera. Grekland behöver varje euro.

Vi kommer nog tillbaka

Mycket talar för att vi kommer tillbaka hit, ett betyg lika bra som något annat.

Tom Kolsrud

Perfekt GPS-larm för att ha koll på båten utomlands

Den tid man kan utnyttja båten om man har den i Medelhavet är längre än i Sverige. Men till sist blir det ändå så att man måste lämna den under vinterförvaring, kanske i vattnet eller på någon marina. Hemma går man och funderar på vad som kan hända med båten, ”om det är någon där och snokar”. Här kommer det lilla svensktillverkade GPS-larmet in.

Med YachtSafe GPS-larm har du full koll på båten även om du befinner dig i Sverige. Går någon in i båten, eller flyttar på båten så skickas omedelbart ett SMS till din mobiltelefon och talar om vad som har hänt. Lånar du ut båten kan du också följa båten direkt i en karta hemma i Sverige.

YachtSafe har gjort en rustik och tålig GPS tracker, kombinerad med trådlösa sensorer för inbrottsdetektering. Larmet är extremt strömsnålt och belastar båtens huvudbatteri endast marginellt. (2-7mA). Larmet styrs enklast via en fjärrkontroll när du är i båten, men kan också skötas helt och hållet från din mobiltelefon.

Själv bor jag i Sverige och har min segelbåt i Grekland. För att ha koll på min båt när jag är hemma i Sverige installerade jag detta larm. Installationen var dessutom väldigt enkel då allting var trådlöst.

En dag plingade det till i min mobiltelefon. Jag såg det var från larmet i båten, och kunde se att den hade flyttat på sig. Jag kunde inte fatta varför. Det var ju ingen som skulle använda båten nu. Jag ringde killen i Grekland som ser efter båten, och då visade det sig att han behövde flytta båten för att göra några justeringar. Han hade glömt meddela mig om detta! Tack vare larmet fick jag nu reda på att någon använder båten. Detta tycker jag är riktigt bra!

En annan bra sak med larmet är när man själv använder båten. Lägger man till i en hamn för att ta en kortare promenad eller göra ett restaurangbesök bryr man sig kanske inte alltid om att låsa. Istället aktiverar man enkelt larmet med fjärrkontrollen när man lämnar båten. Går någon sedan ner i båten börjar direkt en siren på 122 db att tjuta, och jag lovar att de flyr snabbt ur båten i detta oväsen. Samtidig plingar det också till i din mobiltelefon och ett SMS talar om vad som har hänt.

Ytterligare en fördel med den här typen av larm är att försäkringsbolagen ger rabatt på premien och självrisken om man installerar larmet och en del bolag ger även installationsbidrag. Kolla med ditt eget bolag för respektive villkor.

Ulf Havenäng

Båder i Bella

Mycket prat om segling och medlemskonkurrens

Danmark har drabbats rätt hårt av den ekonomiska krisen. Ändå var antalet besökare på årets båtmässa 35 000 fler i år än förra året. Flera utställare sålde bättre än förväntat.

Baserat på förra årets goda resultat hade SXK Öresundskretsen i samarbetet med Medelhavseglarna satsat hårt på en mer professionell och utökad monter.

Som vanligt hölls mässan i Bella Center, Köpenhamns mäss- och konferenscentrum beläget i Örestad i anslutning till Öresundsbron och direkt tåg- och motorvägsförbindelse med Sydsverige.

Intresset för SXK:s aktiviteter var stort. Öresundskretsen kunde räkna in ett 50-tal nya medlemmar som utnyttjade det förmånliga mässerbjudandet. Ett 20-tal, huvudsakligast svenska seglare, nappade på erbjudandet att också bli medlemmar i Medelhavseglarna. I övrigt var det livlig kontakt med besökare som redan var medlemmar och det blev mycket prat om segling både i Svenska vatten och i Medelhavet.

SXK:s motsvarighet i Danmark, Danske Tursejler, beklagade sig över att Danska seglare hade blivit dåligt behandlade i svenska hamnar där gäster inte är välkomna, något som även svenska seglare upplever.

Langturseilerne, som motsvarar svenska Oceanseglarklubben, upplevde en viss konkurrens om medlemmar med Medelhavseglarna. Kanske kan nu kontakterna istället utmynna i ett samarbete över Öresund.

Montern betjänades annars förtjänstfullt av SXK Öresundskretsens medlemmar med god assistans från Medelhavseglarna.

Claes Wessberg

Region Väst

Höstprogram

24-26 augusti – Öppna Varv på Orust
Monter på mässan på Hallberg-Rassys område på Ellös. Vi berättar om segling i och till Medelhavet och värvar nya medlemmar

För mer information kontakta Göran Lindqvist, *goran.maj@allt2.se*

Vårträffen i Göteborg

Lärorikt, kreativt och upplysande

Nu hade vi under loppet av en vecka upplevt regn, solsken, hagel, glansis, dimma och svart gyttja som knastrade som sorbet under skorna.

Snöade det inte i veckan också?

Tecknen hopade sig. Alla göteborgare visste vad de betydde – våren var här och den alltid återkommande vårträffen under Region Västs regi.

Första ämnet för dagen var familjen Thorells resa med motorbåt i Medelhavet. De transporterade, i mitten av maj 2011, ner sin Grandezza 31 på lastbil från Göteborg till Koper i Slovenien och gick via Italiens ostkust till Korfu, österut till Istanbul och söderut förbi Rhodos, västerut runt Peloponnesos och norrut genom den kroatiska skärgården för att, i mitten av september, sluta cirkeln och återkomma till Koper – allt skildrat här i Odyssé nummer 4/2011 och nummer 1/2012 men också nu muntligt på vårträffen.

Sammanfattningsvis en mycket intressant och humoristisk reseskildring som gjordes av Håkan Thorell med glimten i ögat. Även de båda barnen, Sara och William, samt mamma Pia var aktiva i föredraget.

Under resan var det Sara som var ”shoppingexperten” och när den summerades var slutresultatet för hennes del 16 nya väskor…

William hade utsett sig själv till ”chefsfotograf” och gjorde det med bravur eller varför inte säga MVG. Bland annat hade hans kamera fångat en sekvens med en rocka som var helt otrolig att se.

Det var bara att konstatera att med en fart på 20-25 knop så hinner man med en hel del på fyra månader…

Håkan, som mer än gärna delar med sig av familjens erfarenheter, kan du nå på mail via *hakan.thorell@logica.com*

Det andra ämnet för dagen var försäkringar för Medelhavet. För att hänga på en lotterislogan: Plötsligt händer det. Skadan med stort S inträffar och med den kommer ångesten. Vad gäller egentligen försäkringen för? Hur hög är självrisken? Är det OK att vara i Albanien? Ska jag betala 25 000 euro till fiskaren som drog loss mig från grundet?

I dag skulle vi försöka skingra orosmolnen och hade därför bjudit in ett antal försäkringsbolag.

Vid tidigare träffar har bara Alandia varit representerat men nu ansåg arbetsgruppen att monopolet skulle brytas och att fler bolag skulle få chansen att visa upp sina lösningar.

Inbjudna var, förutom Alandia, också Atlantica, EIS och Pantaenius vilka vi ansåg vara de största aktörerna i medelhavsområdet. Tyvärr kunde inte Atlantica komma men de övriga såg sin chans att nå de rätta kunderna.

Efter det att bolagen hade presenterat sig tog en livlig paneldiskussion fart där först arbetsgruppen presenterade sex olika case som varje bolag fick argumentera för och emot utifrån sina egna förutsättningar. Därefter var det mötesdeltagarnas tur att ställa panelen mot väggen. En hel del intressanta frågeställningar dryftades.

Ett bolag som utkristalliserade sig tydligt i synen på storlek för självrisk var Pantaenius som, för medlemmar i SXK, hade en självrisk på endast 6 000 kronor.

Även om premierna skiljer sig en del ligger den stora skillnaden i självrisken: ett spann från 6 000 kronor upp till 27 000 för en fiktiv segelbåt värderad till 2 700 000 kr.

Villkoren var också en viktig del och här såg bolagen lite olika på hur de tolkade olika skador och scenarion. Efter frågestund och genomgång vidtog ett ”försäkringsmingel” i foajén där bolagen hade dukat upp en palett med broschyrer och argument för varför just de var bäst.

Vill du läsa mer om båtförsäkringar kan du göra det i ”På Kryss” nummer 9/2010 och i nummer 1/2011.

När premier, självrisker, villkor och paragrafer övertogs av blodsockerfall serverades en lyxläcker landgång tillsammans med mineralvatten/lättöl/läsk, kaffe och kakor.

Summa summarum. Dagen blev en lyckad kombination av nöje, äventyr och allvar.

Ett talesätt är ju ”Det är inte vad du betalar som räknas, utan vad du får”. Syftet var att visa att det fanns konkurrens på försäkringsmarknaden samt att koka ner det sammelsurium av premier, självrisker, rabatter, villkor, paragrafer, undantag och begränsningar till en mer hanterbar dekokt.

Vi inom arbetsgruppen tror vi lyckades med detta då flera spontana kommentarer hördes runt matborden att det var en lärorik, kreativ och upplysande vårträff.

Det var nytt deltagarrekord för en vårträff arrangerad av Region Väst – 90 anmälda – vilket också det markerade ett stort intresse för ämnena.

Gått mos!*

Michael Schweizer, www.windpartnership.se

* Översatt till rikssvenska: Ha det så bra!

Panelen med försäkringsbolagen. Fr v Alandia Jörgen Ekebom och Denniz Corsman, Pantaenius Bo Bergqvist och Kirstin Grosskopf samt EIS Thomas Hallengren

Familjen Thorell, fr v, William, Pia, Sara och Håkan med motorbåten i bakgrunden

När Du befinner Dig i Medelhavet

– visa att Du är Medelhavsseglare!

Pris 100:-

Vår vimpel finns att köpa på SXK:s kansli i Nacka Strand samt på våra medlemsträffar. Beställning kan även göras per e-post till: *maria.fasth@sxk.se.*

Behöver ni hjälp /avlösning på kanalfärden med eran båt till / från Medelhavet.
Vi är ett par i 50 års åldern med erfarenhet av kanalfärder i egen båt som gärna upplever kanallivet igen.

Hör av er till Fredrik Tel 0709-954346 E-mail fynnove@spray.se

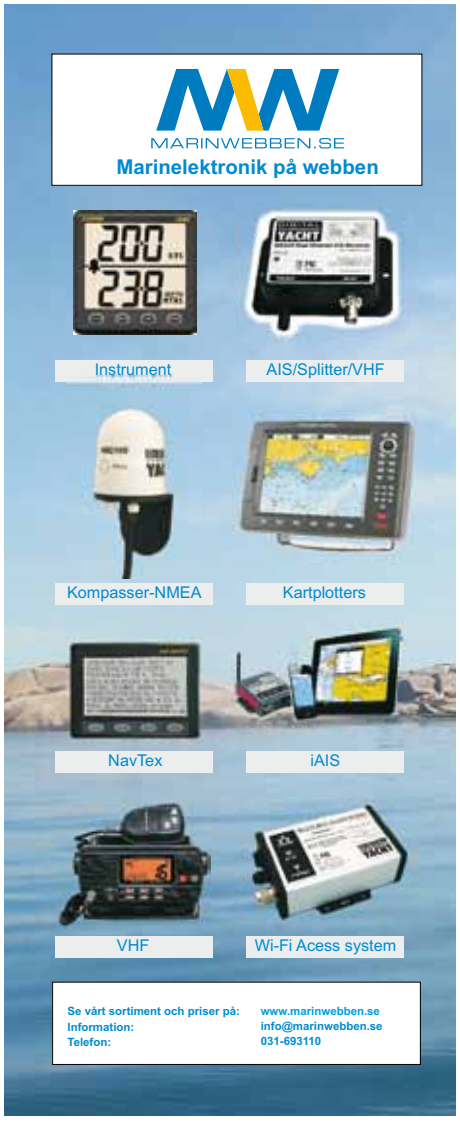
Nu har vi nya Medelhavströjor till försäljning!

T-shirts, collegetröjor, hoodtröjor, flaggor, kepsar och pikétröjor (små storlekar) kommer att säljas vid RegionVäst Höstträffar, Kaféträffar samt Vårträffar. På Båtmässan i Göteborg kommer T-shirts, collegetröjor, flaggor, kepsar att säljas . Hoodtröjan är beställningsvara. För mer information och beställning inom Region Väst kontakta Göran Lindqvist: *goran.maj@allt2.se*

Säljes
Sw. Yacht Comfort 34, -80 säljes; upptagen i Italien; klar för segling; ny kyl, motor, toa, gasspis -07 till 2011. 530 000 kr.

U Jansen *0705 242010* eller *udop@telia.com*

MARINWEBBEN.SE
Marinelektronik på webben



Se vårt sortiment och priser på: www.marinwebben.se
Information: info@marinwebben.se
Telefon: 031-693110

TORGERSSON TRANSPORT AB

Båttransporter till och från
Medelhavet

Box 86, SE-473 23 HENÅN
Telefon: +46 (0)304-313 30

www.torgerssontransport.com

Ha koll på din båt i Medelhavet

Äntligen ett prisvärt och robust GPS-larm för alla båttyper, som är enkelt att installera och sänker din försäkringspremie. *YachtSafe Båtlarm* är ett svensktillverkat larm med trådlösa sensorer, siren och fjärrkontroll. Alla larm skickas till din mobiltelefon, där du också kan följa båten direkt på en karta. Möjlighet finns att ha två mobiltelefoner kopplade till enheten.

- ✓ GPS-larm och inbrottslarm
- ✓ Marin kapsling (IP68)
- ✓ Enkelt att installera
- ✓ Rekommenderas av försäkringsbolagen
- ✓ Ger premierabatt på försäkringen
- ✓ Följ båten på karta direkt i din mobil
- ✓ Strömsnålt och lång batteritid
- ✓ Larmet aktiveras med fjärrkontroll
- ✓ Trådlösa sensorer
- ✓ Inbyggd utgång för egen styrning
- ✓ Övervakar batterispänningen på båtens huvudbatteri
- ✓ Energisnålt. Klarar en hel vinterförvarning på enbart det inbyggda batteriet.
- ✓ Lång spårtid. Efter ett larm är spårningstiden hela 2-3 veckor på enbart inbyggda batteriet (batteriet är på 2000 mAh och är störst i klassen).

YACHTSAFE

Erbjudande på komplett larmsystem för dig som är medlem i Medelhavsseglarna

Larmenheten

Fjärrkontroll

IR-sensor

Siren

Erbjudande

Komplett larmpaket för endast 4495:-
(Ordinarie pris 5385:-)

I detta ingår larmenhet, siren och trådlös IR.

För information och beställning, maila till info@yachtsafe.eu och uppge medlemsnummer för rabatten.

www.yachtsafe.se Tel: 0705-242595

Ford Yachttransport GmbH

Advanced pneumatic and hydraulic selfloading systems available

yacht -transports
-storing
-riggservice
-delivery

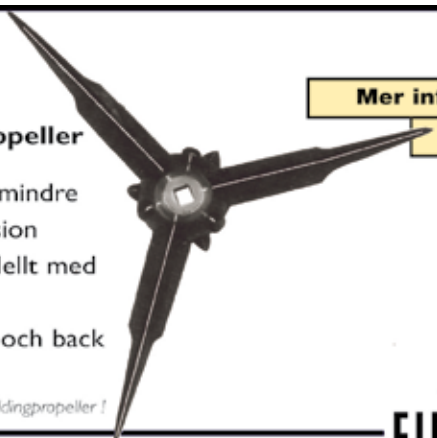
Buurnhusweg 4 D-24321 Helmstorf/Kühren
Phone: +49/4381-1224 Fax: +49/4381-8776 Mobil: +49/171 8505480
email: info@ford-yachttransport.de - Internet: www.ford-yachttransport.de

FULL KRAFT!

Kiwiprop segelbåtspropeller

- Kompositmaterial ger mindre vibrationer och korrosion
- Bladen vrider sig parallellt med vattenströmmen
- Ger full kraft vid fram och back

Kiwiprop – är ingen foldingpropeller !



Mer info på
www.finisterra.se

FINISTERRA

Planiavägen 13, 131 54 NACKA • Tel: 08-718 32 45 • Fax: 08-718 29 07 • E-post: ted@finisterra.se

CHARTER I MEDELHAVET MED EN 65 - FOTARE

Crewed charter för företag och privatpersoner
Lyxig charter med besättning, unikt tillfälle med över 40 % rabatt från ordinarie pris. Båten har det mesta som vattenskidor, wakeboard och annat roligt. Dyk-utrustning finns för de som har cert. Grill ombord för kvällar med barbeque och ett glas vin eller annat gott.

- Stor frukost buffe ingår med mycket frukt och grönt, grekisk yoghurt med honung, ost, pålägg och gott bröd. Mycket uppskattad.
- Allt utom diesel är inkluderat i priset.
- Olika rutter men även envägssegling mellan olika platser förekommer.

För vidare information se:
web: www.viking-girl.com
e-mail: ulf@viking-girl.com
mobil: +46 705-24 25 95

Skandinaviens största sidensortiment!

SIDEN SELMA

Kvalité & känsla sedan 1989!

Siden - lagom varmt i alla väder!

Sidensocka 50:-
Optimal temperaturreglering.

Sidenlångkalsong 330:-
Sidenundertröja 330:-

Satinlinne 300:-
Sidenkofta 600:-

Sidenbadlakan 150:- / 90:-

Barnunderställ 200:- / del

Sidenmorgonrock 480:-

Se sidenselma.se för aktuella erbjudanden!

Reseset (3 delar) 800:-
För dig som vill resa lätt & sova riktigt bekvämt! 500g. Pådragsunderlakan, örngott & påslakan.

Sidenreselakan 400:-
Minimera packningen. Överlägsen kvalité. Rymliga mått 112x220. 250g. Infällt örngott. 4 färger.

www.SidenSelma.se

Postorder 018 - 60 00 06

Stockholm - Malmskillnadsg. 42, 200 m fr NK. Butik Uppsala - Vaksalag. 22, 5 min fr stationen.

PANTAENIUS

SPECIALIST PÅ
BÅTFÖRSÄKRINGAR

Pantaenius för dig i Medelhavet.

Med 3 egna medelhavskontor och ett oslagbart kontaktnät, är vi alltid snabbt på plats om oturen är framme. Mer än 17000 båtägare i Medelhavet har valt Pantaenius och vi är säkra på att vi kan hitta en försäkringslösning även för dig!

50% av självrisken för medlemmar i Svenska Kryssarklubben.

PANTAENIUS
Specialist på båtförsäkringar

Tyskland · Storbritannien · Monaco · Danmark · Österrike · Spanien · Sverige · USA

Föreningsgatan 26 · 211 52 Malmö · Tel. +46-40-20 66 60 · info@pantaenius.se

www.pantaenius.se

SNABB LEVERANS
Vi kan leverera på 1-6 veckor

PÅLITLIGA SEGEL
MED LEVERANS TILL HELA VÄRLDEN

Boding Segel levererar starka segel anpassade för medelhavsklimat direkt till den hamn där du är, oavsett vart i världen du befinner dig. Snabba, säkra och billiga frakter med UPS.

SPECIALERBJUDANDE
Just nu har vi även specialerbjudande på en ny duk, CAL Membrane Vectran. Slitstark duk som håller formen i många sjömil. Ring eller e-posta så berättar vi mer.

Magnus Woxén, 4-faldig Volvo Ocean Race seglare, är ny ansvarig för design och produktutveckling på Boding Segel. Ring gärna Magnus och diskutera segel för jordenrunt- eller kappsegling.

GENNAKER CODE 1 + SELDÉN CODE X	***KAMPANJ***	***ORD.PRIS***
Bavaria 30, Allegro 27, Shipman 28	18 500 kr	21 600 kr
Bavaria 39 Cr, Oceanis 423 Clipper, HR 42	33 500 kr	36 500 kr
RULLGENUA CAL MEMBRANE VECTRAN		
Bavaria 33 Cr, Scampi, Arcona 32, Comfortina 32	16 700 kr	21 800 kr
Swan 38, Jeanneau SO 40.3, Oceanis 393 Clipper.	27 900 kr	36 550 kr

Gäller totalt över 1500 båttyper. E-posta till: kampanj@boding.se
för pris till din båt. Leveranstid 1-6 veckor.

WWW.BODING.SE

STOCKHOLM.	***GÖTEBORG.***	***MALMÖ.***	***OSLO.***
Tel 08-745 12 20	*Tel 031-93 30 82*	*Tel 040-15 99 65*	*Tel +47 23 22 99 00*
stockholm@boding.se	*gbg@boding.se*	*malmo@boding.se*	*oslo@boding.se*

Kampanjen gäller vid beställning senast 30 juni 2012. Pris varierar med yta, fiberval och utförande. Kan ej kombineras med andra erbjudanden och rabatter.

POSTTIDNING B

Svenska Kryssarklubben
Medelhavsseglarna
Box 1189
131 27 Nacka Strand
ISSN 1104-757

20% RABATT
på båthyran för medlemmar i Medelhavsseglarna

NAVIGARE YACHTING
experience together

VÅRT ERBJUDANDE
- Hyr segelbåt
- Köp segelbåt i vårt charterprogram
- Boka grupp & konferens för företaget
- Vinterförvara & reparera din båt hos oss i medelhavet

Oavsett om du är en erfaren livsnjutare eller nyfiken semesterfirare kan du luta dig tillbaka och lita på vår erfarenhet, som marknadsledare i Skandinavien och ett av de största segelcharterbolagen i Europa. Sedan starten 1995 har vår flotta växt till över 120 segelbåtar i medelhavet och Thailand. Vill ni upptäcka andra destinationer så har vi kvalitetssäkrade partners med båtar i hela världen.Vår framgång beror till stor del på att vi lyckats leverera service, kvalitet och värde för pengarna såväl till våra båtköpare som till charterkunderna.

Välkommen till vår hemsida och läs mer om att investera i egen båt, hyra båt eller ta med företaget på segelbåt.

Kontakta oss idag:
08-654 38 20
navigare-yachting.com

Navigare Yachting