

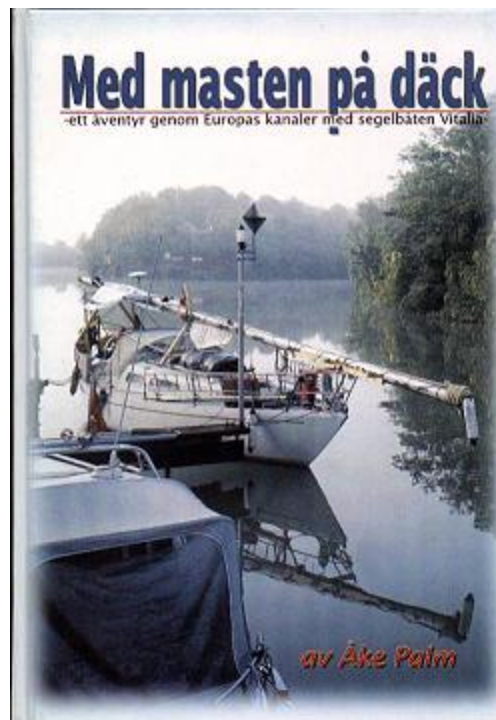


Genom Europas kanaler med S/Y Vitalia



Text & Foto Åke Palm

S/Y Vitalia hemmahörande i Edenryd har med [Åke Palm](#) och gästen Kjell Berlin under sommaren gjort en lång motorputtrande åktur genom hela Europa ner till det blåskimrande Medelhavet.



[Kanalresan finns nu även i bokform.](#)

Den 29 juni lämnades bryggan i Edenryd Skåne/Blekinge med välpackade förråd och mycket inpluggade kunskaper om "kanalkörning". Som vanligt är det alltid trevligt med förberedelser och planering när det gäller långturer med sitt skepp. Så även denna

gång och då kan nämnas att det finns faktiskt en hel del att läsa om Europas kanaler och de olika vägarna som är öppna för olika djupgående båtar. Men jag har upptäckt att det finns både bättre och sämre information i den bokflora som står till buds både i den öppna handeln och på biblioteken.



Skepparen Åke Palm



Kock & gast Kjell Berlin

Kartor för kanalfärder

Jag gjorde först ett studiebesök i Tyskland, studerade några kanalbitar och besökte en skeppshandel för att komma över helt färska kartor över det tyska systemet. Tyskarna är helt fenomenala med sin noggrannhet på kartor som gäller deras kanaler. (Observera att man köper kartor och inte sjökort! Tänk också på att man talar om kilometer vid avståndsangivelser, inte sjömil!) Jag köpte också den senast utgivna boken i Sverige av den "skrivande veteranen" när det gäller kanalfarande nämligen, Tovås. Han har skrivit flera böcker i ämnet och nu en helt ny bok som utkommit 1999. Den är bra, men något "hoppig/rörig" att hitta i, (det är inte lätt att skriva det åskådligt i ett så stort ämne.) På vägen i kanalerna och i vissa marinor finns en del av kanalkartorna och information om detta märkliga sätt att förflytta sig på, inne i Europa. Men bäst är att ha det ombord redan när resan startar.

En sista koll ombord

Jag skall i korta drag beskriva vilken väg vi puttrade genom detta väldiga och enormt landskapsskiftande Europa. Färden gick runt vårt kära gamla Skåne där vi fick segla trots dåligt med vind. Vi visste inte då att denna "tråkiga skånekust" var fantastisk, att få färdas

med segel, utan att höra den ständigt surrande dieselmotorn. Vi landade så småningom i Limhamn där vi gjorde den sista kontrollen av allt ombord. Vis av erfarenhet vet jag att allt skall kollas gärna flera gånger. När jag senast lämnade Limhamn inför min segling till Barbados/Västindien för ett antal år sedan då glömdes ett startbatteri på bryggan under alla serpentiner och tömda champagneflaskor. Men denna gång fanns inte något tårdrypande folk på bryggan som tog avsked och inga champagneflaskor heller, därför kom vi iväg helt intakt.



Det var bekvämt att styra med hjälp av vindrodret.
Egen uppfinning! (Kanske något för Balladklubbens Praktiska tips!)

De svenska historieberättarna

Vi passerade under den stora Öresundsbron som i detta läget fortfarande saknade den sista sektionen i brospannet. Vår natt/hamnplats slutade i Rödvig / Danmark där vi troligen lyckades att sno åt oss den absolut sista båtplatsen. Där var proppfullt av öldrickande gäster. Därefter blev det den krokiga vägen genom Bögeströmmen och en hamnhalt i Vordingborg. Där träffade vi ett trevligt seglande par från Helsingborg. Kvinnan berättade att hon arbetade på en begravningsbyrå och även fick sköta städningen på kontoret med tillhörande skyltfönster. En dag påpekade någon att det låg döda flugor i skyltfönstret varpå kvinnan snabbt svarade:

-Jag vet! Men vad skall vi skylta med!

Kanske lite makabert men vi har berättat detta vidare ner genom Europa och nått stora framgångar som de svenska historieberättarna. (Men historien är faktisk sann.)

Vitalias nya skepnad

Vi hamnade på några platser till i den danska övärlden och gjorde oss ingen brådska. Den sista anhalten i Danmark blev dock Gedser. Där tvingades vi att stanna några dagar i väntan på bättre väder. En underbar och snabb segling över till Travemünde, mat på restaurang hamnliggande strax intill de stora båtarna som nu snart säljer sina sista skattefria cigaretter och whiskeyflaskor inför den nya Europeiska lagen. Dagen efter söker vi upp en liten hamn inne i Lübecks kanalsystem och vi avmestar Vitalia, endast 20 DM. Masten surras och slås med rep på en sinnrik träkonstruktion ovanpå båten med masttoppen riktad framåt och något nedåt samt den längst utstickande delen i fören. Allt detta enligt andras tidigare erfarenheter. Långt senare i Belgien monterar det på ett mindre bildäck på masttoppen. Det kändes skönt att bli av med hela vår last av timmer som vi släpat med oss på däck. Nu slapp vi alla frågor från folk, vi mött om vi var ett transportfartyg inom virkeshandeln.



Så här såg träkonstruktionen ut som bar upp Balladmasten.

En ny motor med "krut i"

Eftersom jag visste hur orkeslös min gamla motor var i Vitalia, så hade jag valt att installera en ny Nanni dieselmotor på 21 hk samt en fast tvåbladig propeller innan kanalfärden påbörjades. Därefter

blev det en sådan krut i båten att jag skulle kunna fickparkera min båt på torget i Lübeck om jag så önskat.

Jag har aldrig i hela mitt liv gått in i en sluss med egen båt. Jag tänkte att det är inget problem för två gamla veteraner som vi var. Det stämde i och för sig med den slutsatsen, men vad vi inte förstod oss på, det var just pråmskepparnas beteende i slussarna. Jag hade läst och satt mig in i signalsystemet och visste klart och tydligt om hur hela slussprocessen gick till.



Den långa Balladmasten var ibland besvärlig.

"Klämd båt skyr pråm"

Jag lät Vitalia glida på lagom avstånd efter den pråm som alltid först har tillträde till slussen. När pråmen till synes hade stannat och låg still då stack vi in och skulle lägga oss till ro på lämplig plats. Vad som sedan nästan alltid hände har vi dyrt fått lära oss. Jo? pråmskrället vred sitt roder max åt det hållet som gjorde att han ytterligare kunde pressa sitt skrov in mot kajkanten. Detta skedde under loppet av tre sekunder och då med full kraft vilket innebar att kölade båtar fick all kraft riktad mot sig som en skottsälva från en Boforskanon. Vitalia fick sig en sådan "lusing" att hela vår fantastiska mastkonstruktion med virket knäckte till ordentligt och masten fastnade i slussporten och jag trodde att domedagen var

nära. Tack vare vår ambitiösa och väl genomtänkta trä/rep konstruktion så gick det lätt att reparera skadan som inträffat.

Händelsen är som tagen ur en ganska vanlig livsfilosofisk berättelse. "Bränt barn skyr elden" och det är precis så vi i fortsättningen tänkte i alla de 247 slussningar som skulle komma. Tack vare den rädsla och tanken på de konsekvenser som detta kunde leda till så lockade vi fram vårt innersta i hjärnan i alla de strategiska beräkningar som behövdes. Uppslussningar är naturligtvis svårast därför att det uppstår så stora krafter när vattnet som skall höja upp fartygen rusar in i slussbassängen. Till skillnad då man slussar nedför då skall vattnet ut och då uppstår inga kraftiga strömmar inne i slussen, dessa kommer då istället att hamna nedanför slussen.

Parkeringselände och "applisor" i kanalen

Transportsträckan genom Tyskland är lång och ganska händelselös, rent av tråkig. Men eftersom den var i början av vårt äventyr så var vi lyhörda och sökte efter allt som kunde leda till spänning och underhållning i vårt motorputtrande. Därför klarar man av den långa och mödosamma resvägen.

Problemet är att det inte alltid finns någonstans att lägga till när man så önskar. Om det i ödemarken finns någon plats där man vill gå i land för att t ex handla i en butik, då är det nästan säkert att det står en P-



Det var säkrast att skydda sig för tjuvar.

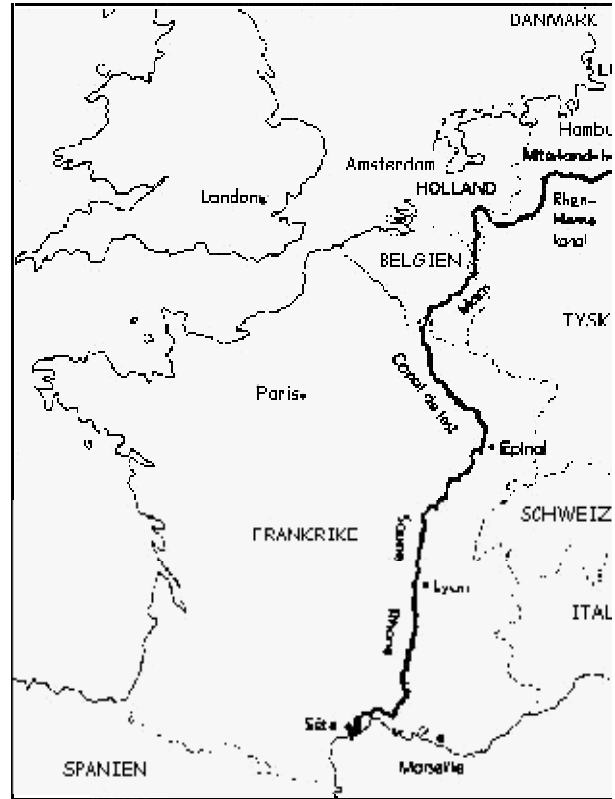
skylt förbjudet att lägga till.
Jag kan lova att det finns gott
om de blå polisbåtarna som ser
till att man efterlever de
förbudsmärken som så
frikostigt är uppsatta på vissa
delar av kanalerna.

Pråmar och "snedseglare"

Jag förstår naturligtvis varför man inte har gjort det så lätt för oss fritidsseglare att färdas på dessa kanaler. Kanalerna är ju i första hand gjorda och underhållna för att den nyttiga och vinstgivande transportapparaten med alla dess pråmar och det måste fungera väl. Som vanligt är tid pengar. Det finns alltså ingen anledning att dalta med oss snedseglare. Om nu den kanaldrivande enheten i regeringen skulle ge klartecken att göra förbättringar som skulle gynna oss småskeppare att färdas på dessa kanaler. Ja, då kan jag lova att kanalerna skulle översvämmas av alla oss som vill njuta livet, dricka billigare sprit, godare öl om man inte dessförinnan hade rökt ihjäl sig på ännu billigare tobak. Detta skulle ge den befintliga pråmflottan en rekordsnabb död.



Skepparen, Åke Palm



Kartorna - en färskvara

Jag anser att man måste planera sin dagsetapp noggrant så båten hamnar på en någorlunda bra nattplats. Avstånden är ofta större än man tänker sig. Det är också många äldre kanalkartor som är i omlopp hos seglarna. Dessa kan naturligtvis ge missvisande information. Skall man vara riktigt väl förberedd, då skall det vara färska kartor som används annars kan besvikelsen bli stor. På de franska kanalerna (där vi körde) stämde inte alltid kartan med verkligheten. Men det är betydligt lättare att parkera sin båt på de små kanalerna där det inte finns så många pråmskeppare som förstör nattsömnen och skrämmer livet ur oss båtfolk.

"Badkar" med hiss för stora fartyg

Vitalia gick Elbe-Lubeck kanalen med blott 7 slussar. Därefter en kort bit på floden Elbe. Sedan tar man av efter tydlig anvisning och åker vidare på den breda och raka Elbe-Seitenkanal. Där kommer man till den stora fartygshissen vid Lunenburg. Den är likt ett stort

badkar för jättestartyg som hissar upp 38 meter och släpper därefter ut sin last i kanalen och som fortsätter in i landet. En fantastisk upplevelse och en imponerande tysk ingenjörskonst.

Därefter har vi Mittellandkanalen som åter är en oändligt lång kanal och som vanligt svårt att hitta plats inför natten. Man bör göra en planering så man når sitt mål innan dagen är förvandlad till natt.

Dortmund-Ems kanalen är en annan kanal som går vidare på tysk mark. Före Wessel-Datteln kanalen bör man ha bestämt sig för vilken väg man tänker ta när man efter ca: 60 km når fram till Rhen. Vi valde att gå med strömmen mot Holland och följa floden tills den byter namn till Waal. Väl inne i Holland tar man av vid staden Nijmegen för vidare transport på en lugnare och betydligt trevligare grävd kanal.

Rena mardrömsfärden i våldsamt fart

Vår färd på Rhen var helt förskräcklig. Vi doppade flera gånger masttoppen i det vilda vattnet på vår färd utför floden. Vi hade vår GPS påkopplad och den meddelade oss att vi gjorde 13 knop?! Inte vet jag om det var korrekt men det gick som tåget och farligt var det när de stora fartygen rusade mot oss i en våldsam fart. De svallvågor som uppstod efter fartygen tillsammans med vinden och de växlande strömmarna påminde mig om engelska kanalens nyckfulla beteende. Att denna tankebild liknas vid en mardröm beror förstås på att vi hade en mast ovan våra huvuden som när som helst bara kunde dunsas i skallen samtidigt som vi också skulle förlora den. Nu var den emellertid så väl surrad att den stannade kvar ombord men i efterhand har vi hört att det förekommit flera liknande situationer där masten skakats av och andra dramatiska saker inträffat i samband med vilda Rhenfärder vid högvattennivå.



Här är vi hamnliggande på grund.



I väntan på broreparation.

Tuffa tag i Belgien

Vi passerade Holland (utan att dricka en enda Genever!?) med flera betydligt trevligare minnen än de tråkiga tyska kanalerna. Mycket vackrare natur och bättre möjligheter att lägga sin båt över natten. Vår färd vidare genom Belgien var på sitt sätt ännu bättre men den illaluktande industrien och alla konstiga saker som släpptes ut i kanalerna gjorde oss lite betänkliga om hur sunt det egentligen var att fara på de Belgiska kanalerna. Det var överhuvudtaget mycket tuffare överallt i Belgien än vad vi upplevde i Holland. Slussvakterna som är i rangordning precis under gud är troligen mest galna i detta land. Jag blev fullständigt utskälld av en sådan herre utan att ha gjort något mer än att lossa min lina från båten några sekunder före färdig slussning. Jag hade full kontroll och det var omöjligt att något skulle kunna hända. Folk log och gjorde honom till åtlöje vilket fick honom att rasa ut ännu mer.



Här bär det av ner i en sluss.
Åke och hans gäst Kjell Berlin.

Givet - stället för franskt inträde

Den riktiga resan började faktiskt inte förrän vi inträdde i Frankrike. Vitalia gjorde inträdet på platsen Givet. Där fick man

stanna kvar i slussen tills man hade betalt en viss bestämd avgift som beräknades på båtens storlek och den tidslängd som man skulle stanna i landet. Det kostade oss ca: 800:- fr. (Ballad 30 fot.) när vi uppgav att vår färd genom Frankrike skulle ta 1 månad. Nu räckte inte tiden till för den färden men det heter också att det bara är dagarna som man kör båten som skall räknas och dessa dagar skall man själv notera i ett speciell häfte som ingen gör!?



En av kanaltunnlarna

Trevliga minnen från Frankrike

Det största minnet av slussarna tror jag kommer att vara alla de små underbara slussarna i norra Frankrike där olika växter och blommor i all sin färgprakt hängde och prydde hela verksamheten. Viner, honung, frukt och grönsaker erbjöds lika färska som om man själv hade plockat dem. Dessa slussar hanteras under sommaren mest av unga flickor som har lov från universiteten. Det är inte utan att man som skeppare dräglade när ett bländvitt leende kastades från de brunbrända och svettiga fransyskorna som med sitt tunga vevande arbete lät sina muskler spela under T-shirten. Som tack för ett skyndsamt arbete slängdes ibland upp en burk läsk.

Bara i Frankrike hade vi 202 olika slussningar att jobba med och naturligtvis är det betydligt enklare med nedåtslussningar. Den längsta väntetiden hade vi i Belgien där vi vid en sluss fick vänta i

åtta timmar. Jag har just nu i skrivande stund gjort en del beräkningar och det verkar som om vi har stoppat i Vitalia ca: 350 liter dieselolja under dessa två månaders körning.



Naturen i de franska kanalerna.

Avsked från sällskapande båtar

Vi träffade flera båtar som vi hade sällskap med till och från hela tiden bl a "Fritt Fram" från Ronneby som tillsammans med stockholmaren "Xavante" var på väg ner i värmen för att stanna tills vidare. Vi hade en avskedsfest ombord på deras båt när vi sade farväl under en stämningsfull stund hamnliggande i Sete Några mil norr om Spanien.

Vitalia ligger nu vid Medelhavet uppe på torra land och skall tillsammans med mig åter läggas i havet under maj månad år 2000. Jag hoppas att någon trevlig och kunnig människa till dess har erbjudit sig att följa med på min några månader långa resa ned utefter Spaniens kust eller kanske bort till Grekland där båten sedan skall upp för att vila till nästkommande sommar igen.

Med bästa seglarhälsningar från
Åke Palm, 328 Vitalia

Åter har äventyraren Åke Palm skrivit en bok om sina seglingserfarenheter. Denna gång med masten liggande på däck. Boken är på 156 sidor, innehåller fina färgbilder och Åkes egna illustrationer.

Boken kostar 225:- + porto och kan beställas direkt hos:

Vitalcenter AB
Utgivare Åke Palm,
Pumpvägen
243 93 Höör
Tel: 0413-233 94
E-mail: ake@vitalcenter.se

Referens: Palm Åke, Med masten på däck - ett äventyr genom Europas kanaler med segelbåten Vitalia. ISBN, Hässleholms Tryckshop AB 2000.

Till Hemsidan

Denna sida är gjord av [Barbro Eriksson](#) februari 2000. Uppdaterad 21 jan. 2003.
Copyright 2000-2003 © [Svenska Balladklubben](#) All Rights Reserved