

Resebrev 9

Lübeck 2008-07-06



Herrarna rodde lätt om oss



Medseglare på Prinses Margriet kanal

På Hollands kanaler

Förra brevet slutade ju i Ketelmeer, som är en vik av det betydligt större IJsselmeer. Här frågade vi hamnkaptenen om bästa väg till Groningen i nordöstliga Holland. Han känner givetvis till allt som är värt att veta om kanalerna. Vi skulle gå norrut och hålla oss några mil från kusten på Prinses Margriet kanal. Denna kanal kan användas av båtar med stående mast, eftersom alla broar är öppningsbara.

Här var det lätt att ta sig fram. När man kommer till en öppningsbar bro, väntar man bara snällt på att den ska öppnas. Någonstans finns det någon, som ser oss via kameror. Det är som ett trolleri. Kanalen går också genom några sjösystem, och eftersom vi passerade under ett veckoslut, var vi omgivna av seglare, roddare, jollar och alla andra tänkbara flytetyg. Det enda problemet var djupet i gästhamnarna. Eftersom de traditionella holländska båtarna är flatbottnade, har djupet inte så stor betydelse för dem. De klarar sig med 1,2 meter i hamnarna. Vår båt går 1,65 m. djupt. Vi försökte på ett par ställen, men fastnade i dyn och fick dras loss en gång.

Startmotorn också!

Efter renoveringen har motorn gått fint. Men det är ju själva motorn som är renoverad, inte kringutrustning som startmotor och generator. Detta fick vi uppleva då vi skulle gå från Ketelmeer. Startmotorn hade gett upp. Vi trodde att det var kolen, men det spelar inte någon roll vad det är, när man är långt från reservdelar och verkstäder. Vi vevade igång motorn och fortsatte färden. Vi ringde till vår dotter Sofia och bad henne kolla på internet efter nästa Volvo-Penta service utefter vår väg. Groningen blev svaret.

När vi efter några dagar förtöjde i Groningen, mötte oss hamnkaptenen på bryggan och frågade hur länge vi tänkte stanna. Vi berättade om vårt problem med startmotorn, och han förstod att allt beror på hur lång tid reparationen tar. På väg till hamnkaptенens kontor blev jag anropad från en båt jag passerade; "Är det du som är svensken som har problem med startmotorn?" Visst. Hamnkaptenen hade alltså berättat. Mannen som frågade har jobbat med elmotorer och startmotorer i hela sitt vuxna liv, men sålt sin firma och köpt en stor motorbåt. "Jag kan titta på startmotorn i morgon förmiddag, om du vill."

Nästa dag kom vår nyfunne vän. Han fann snabbt att kolen var slut, precis som vi trott. Han kände till en firma, där vi köpte nya kol, som han satte dit. Nu fungerade allting, och det blev troligen mycket billigare än om vi gått till Volvo-Penta.

Men glädjen blev inte så lång, för efter ett par dagar lade startmotorn av för gott. Nu kör vi utan den. Det är viktigare att komma fram än att ligga still och reparera.

På Tysklands kanaler

Tysklands kanaler är effektiva trafikleder för yrkessjöfarten. Här finns inga öppningsbara broar. Alla broar håller en viss höjd, och fartygen är byggda för att kunna gå under dem. Vi kommer också lätt under broarna med ett par tre meter till godo. Det är bara att köra på och slussa tillsammans med fartygen.

Vid en sluss ett par dagsetapper in i Tyskland blev vi anropade av en slussvakt, som ville veta vart vi var på väg. När vi förklarade vår färdväg, meddelade han att det var omöjligt för oss att fortsätta. Vi skulle kunna fortsätta fem slussar framåt, men sen var det stopp. Två slussar reparerades och skulle hållas stängda en vecka framåt. Vi diskuterade alternativa kanaler, men det skulle bli alltför mycket arbete och för liten tidsvinst att gå dem. Vi hittade en bra gästhamn, Haren. Här tillbringade vi några dagar i väntan, en sysselsättning som vi fått mycket övning i på den här resan.

Plötsligt en morgon berättade hamnkaptenen att de stängda slussarna öppnat två dagar tidigare än planerat. Då blev det fart på oss. Vi hade då 50 mil kvar att gå till Travemünde. Resten av resan handlade mest om att räkna timmar och kilometer och att hitta lämpliga övernattningsplatser. Det tog en vecka att gå denna sträcka. Vi låg inte i en enda gästhamn utan övernattade vid lämpliga "Liegeställen" vid kanalkanten. Onsdagen den 2 juli klockan 20.10 hade vi knutit fast i Hansahamnen i Lübeck. Nu var alla slussningar gjorda.

I väntan på masten

Vår mast ligger i Port Napoleon vid Medelhavet. Under färden har vi haft telefonkontakt med denna marina och beställt hemtransport av samma firma som körde ner masten. Nästa masttransport kommer att ske någon gång i mitten av juli. Vi har kommit överens om betalningssätt mm. Nu ska vi snart ta oss till Travemünde för att lämna över pengar och – ja just det – vänta. Och när masten kommer på, då blir det segling!

Just när detta skrivs ligger vi kvar i Lübeck. Det är ju en gammal Hansastad, full av historia. Vi promenerar omkring och tittar på gamla hus och kyrkor. Vi har åkt hiss upp i ett högt kyrktorn. Därifrån kunde vi se hela staden och trakterna ända bort till Travemünde. Vi går på konserter och caféer och studerar turistlivet. Detta verkar kretsas mycket kring matställen. Lübeck är välförsett med restauranger. Det är nog ett matställe i varje gathörn, och för att man inte ska svälta för mycket på sina vandringar, så finns det alltid minst en restaurang mellan gathörnen. Och för säkerhets skull finns det fisch-and-ships-kiosker också. Och Mc Donalds dessutom. Vi har inte besökt alla, men vi gör så gott vi kan!

*Varma pensionärshälsningar till Er alla från
Marianne och Roland*



Lübecks typiska torn sedda från ett kyrktorn



Vi sjönk 23 meter i största slussen