



# REGATTA

TEMA RESEBREV

APRIL 2023

Foto och design  
Rolf Nordengren

## Med RoDa till Paris

Europas kanaler, en dröm och  
idé som blev verklighet

En resa med seglarvännerna  
Rolf Nordengren och Dan Sjöstedt



I augusti 2020 bestämde sig seglarvännerna Rolf Nordengren och Dan Sjöstedt att köpa en motorbåt tillsammans för att göra en resa på Europas kanaler. I maj 2022 var det klart för avfärd i den inköpta snipan Polar 29 som fick namnet RoDa (RolfDan). Det blev en 12 veckors resa genom Danmark, Tyskland Nederländerna, Belgien och Frankrike med Paris som etappmål. Totalt blev resan på temat historia, kultur, mat och dryck cirka 4 200 kilometer och 260 slussar genom sex länder. Planeringen, båten och besättningen fungerade utan missöden och det blev många trevliga möten och händelser under färden.

En varm sommardag i augusti 2020, satt seglarkompisarna Rolf Nordengren och Dan Sjöstedt på berget vid Sökojans fyr utanför Karlstad och drömde om kanalfärder i Europa. Det var inte en ny dröm, tanken hade funnit sedan länge att ta segelbåtarna på en resa längs kanalerna. Djupgåendet var dock ett problem och begränsade färden till kanaler som garanterar ett djup på 1,8 meter.

Då kläcktes idén, varför inte köpa en motorbåt tillsammans. Det skulle lösa problemet med djupgåendet och nästan alla kanaler skulle bli tillgängliga. Ett delat ägande innebar också halva kostnaden för inköp och drift. Efter resan kunde den säjas till nästa hugade kanalresande.

Vår kunskap om motorbåtar var emellertid begränsad. Under det följande året byggde vi successivt upp kunskap och önskemål. De viktigaste egenskaperna var tillförlitlig motor, två ruffar, bogpropeller, fräsch inredning och rimligt pris.



Vår båt RoDa en Polar 29

Efter att ha tittat på många båtar hittade vi en Polar 29 på Ljusterö utanför Stockholm, som uppfyllde våra önskemål. Ett år efter drömmarna på Sökojan var vi ägare till vår kanalbåt. Men hur skulle vi få hem den till Karlstad? Vi valde att ta den genom Mälaren till Arboga och därifrån med lastbil till Karlstad. Det gav

oss också möjlighet att få testa och bekanta oss med båten.



Seglarkompisarna Rolf Nordengren och Dan Sjästedt i Kielkanalen

För att få en ram för planering så avsatte vi 3 månader för kanalresan under sommaren 2022. Ett delmål var att komma till Paris samt att välja rutten så att färden på Mosel och Rhen kunde ske medströms.



Färdvägen genom Europa

Med ramen satt kunde vi starta planeringsarbetet. Vad behövde göras på båten, hur behövde vi förbereda oss, vilka bestämmelser i respektive land måste vi uppfylla?

För båten var drift- och sjösäkerhet samt rätt utrustning en central fråga som ägnades stor omsorg. Exempel på åtgärder var service av motor och drivlina, ny gasolinstallation, komplettering med grabbhandtag, mittknappar, översyn av elinstallation, tampar med olika längder, VHF med ATIS-funktion, sjökort och appar mm.

På kunskapssidan kompletterade vi med en utbildning för kanalintyg, vilket är ett krav för att färdas på Europas inre vattenvägar. Vi införskaffade kanalböcker (Imray) och andra dokument som det finns krav på eller är rekommenderade. Exempel på det är certifikat

på båten, försäkring som gäller hela området, köpekontrakt på båten, VHF-certifikat och andra landspecifika krav t.ex. ”Wateralmanak 1” i Nederländerna.

I slutet av april gjorde NWT en intervju och publicerade en trevlig artikel med titeln ”Mot Paris med fem knops fart”. Därmed var ett av etappmålen också ett måste.

## NWT

TORSDAG 26 APRIL 2022

VÄRMLANDSREGERINGEN "Puben börjar stiga nu"

### Mot Paris med fem knops fart

#### Artikel i NWT

Vi bestämde tidigt att skapa ett Instagramkonto där alla intresserade kunde följa och kommentera vår resa. Eftersom båten döptes till RoDa, en förkortning av våra namn, blev det naturligt att namnge kontot till @rodapolar29. Temat för resan angavs till historia, kultur, mat och dryck, med målsättning att publicera ett inlägg varje dag.

Den 15 maj 2022 var det dags för avfärd från bryggan på Karlstads segelsällskap. Familjer och vänner vinkade av oss och äventyret kunde börja. Planen var att vi skulle återse våra fruar Elisabeth och Susanne i Amsterdam den 5 juni. På tre veckor skulle vi ta oss till Amsterdam. Delvis en transportsträcka men också en möjlighet för upplevelser under färden.

Vädret var gynnsamt och vi kunde över ett spegelblankt Vänerhav och svaga krusningar på Kattegatt ta oss via Anholt och vidare genom Lilla Bält till Kielkanalen på sju dagar, utan större problem. Utanför Kiel blev vi dock bordade av Wasserschutzpolizei då vi inte uppmärksammat att vi korsat ett avlyst militärt skyddsområde. Vi erkände utan omsvep, betalade böterna på 35 euro och bad om ursäkt för vår ouppmärksamhet.



Spegelblank färd över Vänern

När resan planerades var tanken att inte behöva gå ut på Nordsjön utan i stället bara korsa Elbe till Ottendorf och gå Haldener kanal till Bremerhaven. Den var dock avstängd för ombyggnad av slussen i Ottendorf och skulle öppna först under sommaren. Det innebar att vi fick tänka om, och från Cuxhaven runda hela "tidvattenudden" på Nordsjön för att komma till Bremerhaven. Detta är en hel dagsresa, där hänsyn måste tas till utgående och ingående tidvattnen med skillnader om cirka 3,5 meter och smala passager mellan sandbankarna.

Väl i Cuxhaven fanns bara ett gynnsamt väderfönster med måttlig vind upp till 8 m/s, därefter var prognosen starka vindar flera dagar framåt. Efter att ha konsulterat lokal expertis och olika vädertjänster beslutade vi oss för avfärd. Tanken var att gå ut med tidvattnet för att vid rundningen få ingående tidvatten mot Bremerhaven. Det är viktigt då skillnaden kan vara upp till 3 knop. Färden gick som tänkt ända ut till rundningen, då tornade molnen upp sig för att övergå i kraftigt regn och åska. Successivt blev också vågorna allt grövre. Vår Polar 29 är byggd för att klara blåsväder men sidosjö är besvärligt för en snipa. Det fanns också en oro för att blixtnedslag kunde slå ut plotter med sjökort. Men vi kunde säkert rida ut ovädret och lägga till i Bremerhaven efter en gungig tur.

Efter att ha vilat ut i Bremerhaven var målet att gå till Kamperfehn för att i konvoj gå den smala och grunda men pittoreska Elisabethfehnkanal. Anmälan för att gå kanalen måste ske dagen innan och djupgåendet ska vara mindre än 1,2 m. Kanalen som räddades för eftervärlden genom ett medborgarinitiativ är en del av förbindelsen mellan Küstenkanal från Kamperfehn och Ems vid Leer. Vi var fyra båtar som slussade två och två. Vid en broöppning blev det väntetid och vi fick

förtöja vid en tysk båt. Det blev en ny erfarenhet då vi enligt den lokala seden erbjöds en "anlegerschnaps", vilket uppskattades i gråvädret för dagen.

Från Tyskland gick vägen till Nederländerna och Delfzijl, vidare på Prinses Margrietkaanal till Akkrum och sedan till Giethoorn. Som ibland kallas Nederländernas gröna Venedig, då gatorna är ersatta av smala kanaler som kantas av pittoreska halmtäckta och välskötta hus, en pärla och turistmagnet.



Giethoorn det gröna Venedig

På väg mot Amsterdam blev det ytterligare två stopp, i Zwolle och Harderwijk. Båda har bakgrund som hansestäder under medeltiden och har på olika sätt och storlek en charmig och trevlig stadskärna. Kuriosa är att Carl von Linné erhöll sin doktorsgrad år 1735 vid universitetet i Harderwijk.

Vi ankom till Amsterdam med två dagar till godo innan Elisabeth och Susanne skulle komma med flyget. Vi valde att lägga till hos WV Aeolus, en liten båtklubb med centralt läge på norra sidan IJ, där medlemmarna sköter drift och service, ett verkligt hemtrevligt ställe.

Vi stannade fem dagar i Amsterdam för att turista och roa oss och äta gott tillsammans. Förutom de obligatoriska besöken på Rijksmuseum, Anne Franks hus, rundtur i båt på kanalerna blev det upptäcktsfärder till fots. Amsterdam är ett eldorado för cyklister och det gäller att se upp men det är enkelt och går bra att också ta sig fram till fots. Ett trevligt område är Jordaan med sin speciella miljö, arkitektur och atmosfär.



Båtklubben WV Aeolus

Våra fruar Elisabeth och Susanne var med oss under två veckor. Vårt upplägg var att efter Amsterdam sakta ta oss till Bryssel. Genom att göra korta resdagar fram till lunch, upptäcktsfärd under eftermiddagen och middag på någon trevlig restaurang på kvällen.



Cyklar är populära i Amsterdam

Det var ett bra upplägg och vi besökte många trevliga och intressanta städer. I Nederländerna kan nämnas Haarlem, som är centrum för blomsterodlingar och export av tulpanlökar. Vidare är Leiden en mycket trevlig stad som domineras av sitt universitet men som också var Rembrandts hemstad. Utanför Rotterdam i Kinderdijk finns ett område med väderkvarnar som är en del av UNESCO:s världsarv. Det rekommenderas varmt och är perfekt att upptäcka med cyklar.



Välbehövlig vilopaus

Gemensamt för alla nederländska städer är att det ofta finns möjlighet att ta sig ända in till den innersta centrala delen av staden och lägga till, om man har en grundgående motorbåt. Detta gör det enkelt och lätt att göra upptäcktsfärder i städerna.



Världsarvet Kinderdijk

I Belgien stannade vi till i Antwerpen och Lier innan vi nådde Bryssel. En stor och en liten stad som är väl värda ett besök. I Flandern måste alla båtar betala kanalavgift. Det kunde man tidigare göra vid första slussen, men efter pandemin har det digitaliserats. Det innebär att man måste in på en hemsida och registrera båten och betala för den tid man vistas i Flandern. Vi betalade 33 Euro för tre dagar, men ett besvärligt system gjorde att det krånglade. Slussvakterna håller koll på att avgiften är betald.

Vår hamn i Bryssel var Bruxelles Royal Yacht Club. Namnet är tyvärr finare än själva hamnanläggningen, men det finns inte mycket att välja på. Den ligger en bit

utanför centrum, så det blev att åka spårvagn och tunnelbana när vi utforskade staden. Som turister besökte vi naturligtvis Grand Place och andra sevärdheter samt Chez Léon där vi kalasade på Moules frites. Mindre känt men desto trevligare är baren Á la Mort Subite, där det serveras öl av typen Gueuze. Baren fick sitt namn efter ett kortspel som några banktjänstemän brukade spela när dom besökte baren. Den som förlorade den sista given kallades Mort Subite (plötslig död).



Baren Á la Mort Subite

Efter två veckor tog Elisabeth och Susanne flyget hem från Charleroi. För oss var siktet nu inställt på Frankrike, men på vägen skulle vi passera "Plan Incliné de Ronquières", en sluttande båthiss med en intressant konstruktion. Den består av en bassäng som båtarna kör in i. Bassängen går på räls på en sträcka av 1400 meter, där lyfts bassängen 68 meter uppåt. Bassängen har en motvikt på 5200 ton som är förbunden med stålkablar, vilket gör att det inte krävs så stor kraft att dra bassängen uppåt. Båthissen ersätter 14 vanliga slussar.

Efter ytterligare några stopp var det dags att hissa den franska gästflaggan och betala kanalavgift (Vignette) för en månad, vilket för vår båt kostade 113 euro. Vår plan var att fortsätta på Canal de la Sambre à l'Oise ner mot floden Oise. Den kanalen återöppnades 2021 efter att ha varit stängd sedan 2006 på grund av raserade akvedukter bl. a. i Vadencourt.

Det märktes att kanalen inte varit i bruk på många år, vissa avsnitt har grundats upp och buskar och träd sträcker sig in i kanalen. Positivt var att vi kunde använda fjärrkontroll för att "självslussa". När det inte krånglade, vilket det gjorde ibland, var det ett mycket effektivt sätt att slussa. En slussning tog bara 10-15 minuter. Blev det problem fick vi ringa till kanalmyndigheten, VNF. De var ofta snabba att

komma till vår hjälp, även om det stundtals var språkproblem, då ett fåtal kan engelska.



Båthiss i Ronquières

Längre fram provade vi flera olika system för självslussning, vrida på en stång innan ankomst till slussen, fotocell före slussen och olika varianter på fjärrkontroll. Inne i slussen startades slussningen genom att trycka en blå stång uppåt. Vid problem kunde man stoppa slussningen genom att dra i en röd stång.



Häftig känsla att på egen köl anlända till Paris

Så var det då dags att på egen köl anlända till Paris och på håll se Eiffeltornet bli allt större när vi närmade oss. Vi blev också välkomnade av Frankrikes egen version av Frihetsgudinnan, dock betydligt mindre än originalet. Trafiken blev också mera intensiv med många turistbåtar. Tidigare i kanalen kunde vi åka en hel dag och bara möta enstaka båtar. Vi åkte under Paris berömda broar för att komma till marinan Port de l'Arsenal. Den ligger centralt i Paris nära Place de la

Bastille, vilket är ett perfekt läge för att utforska staden. För att komma in till marinan måste man passera en sluss. Vi hade bokat plats så det var bara att ropa upp hamnkaptenen på VHF så fick vi anvisning om plats, enkelt och bra. För vår båt var avgiften 33 euro per natt, inklusive el, vatten och tillgång till toalett och dusch, tvättmöjligheter samt septiktömning.



Marinan Port de l'Arsenal

Vi hade fått uppgift om att det var möjligt att tanka på marinan, men så var inte fallet. Det fanns dock en möjlighet att beställa fram en tankbil för tankning, men det var oklart till vilken kostnad.

Märkligt nog fanns det ingen fast "sjömack" för fritidsbåtar i hela Paris. Närmaste möjlighet fanns ca två timmars resa från Paris på floden Marne. Just bristen på möjligheter att tanka diesel direkt till båten var ett ständigt problem under vår resa i Frankrike. Vid flera tillfällen fick vi leta upp mackar som låg nära kanalen för att hämta diesel med dunk. Vi hade två 10-liters dunkar med i reserv för detta ändamål.

Det kan vara svårt att förstå, men Paris är faktiskt cykelvänligt. Det finns ett stort nätverk med cykelvägar i centrala Paris. Tempot är dock högt med en blandning av olika typer av cyklar och el-scootrar, så det gäller att se upp och vara koncentrerad. Under en dag med cykel han vi med de flesta av sevärdheterna i centrala Paris. Vill man inte cykla finns det en väl fungerande kollektivtrafik att kombinera med promenader.

Efter att under några dagar ha besökt sevärdheter och avnjutit några av Paris trevligheter och restauranger var det dags att ställa in siktet på nästa delmål som var Champagne och centralorten Épernay. Vi gjorde några stopp på vägen och provade för första gången på att åka i en tunnel som var cirka 600 meter vid Canal de Saint-Maur. Det skulle komma att blir fler tunnlar längre fram.



Det gäller att anpassa sig till miljön

I Champagne fick vi kajplats vid Société Nautique Épernay. Inte så stort men trevligt bemötande och bra utgångspunkt att utforska de olika champagnehusen. I hamnavgiften ingick också en guidad tur på champagnehuset Castellane som ligger granne med klubben.

För den som är intresserad av viner och i synnerhet champagne så är Épernay det rätta stället att fördjupa sig i ämnet. Alla de stora champagnehusen ligger på samma gata som naturligtvis heter Avenue de Champagne. Möjligheterna att prova och köpa den ädla drycken är oändliga. Under gatan, i berget, finns en labyrint av tunnlar som används för att lagra champagneflaskor. Det finns cirka 300 miljoner flaskor lagrade i 110 km tunnlar. Både gatan och husen liksom tunnarna finns uppsatta på UNESCO:s världsarvslista.



Ädla droppar i Champagne

När vi lämnade Épernay var båten något tyngre och vi betydligt gladare. Nu är vi inställda på att ta oss an Canal de la Marne au Rhin. Sträckan över bergen mot Nancy med de många slussarna och en tunnel på 4 800 meter. När vi kom till Châlons-en-Champagne fick vi information från hamnchefen att några nederländska

båtar beslutade att vända halvvägs i Bar-le-Duc, då de fick problem med vattenväxter. De fastnade i propellern, täppte igen kylvattenintag och toaletter. Friktionen mot båtbottn gjorde också att farten minskade med flera knop. De visade bilder och det såg minst sagt alarmerande ut. För att få mera information kontaktades kanalbolaget, VNF, och vi lyckades få prata med en person som kunde engelska. Han medgav att det fanns vissa problem i slussarna men att de var små. VNF har också en informationssida på internet där de regelbundet presenterar störningar i kanalerna.



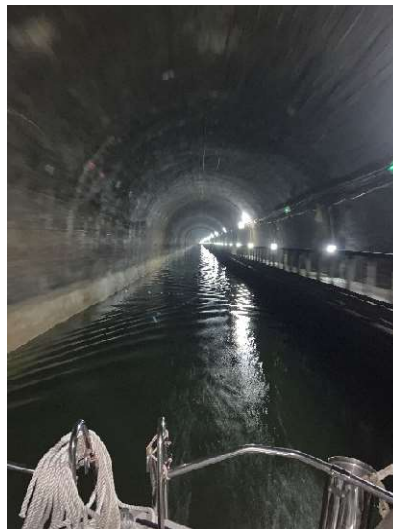
Eftersatt underhåll i slussarna

Några kanaler t.ex. Canal des Ardennes som har samma sträckning fastän länge norrut var stängd på grund av vattenbrist. Vår båt har 0.8 meters djupgående och v-köl samt vattenintag längre ner, borde fungera bättre än för de plattbottnade nederländska. En alternativ väg skulle ta cirka 2-3 veckor längre tid, så vi beslutade oss att fortsätta.



Problem med vattenväxter

Ju längre in i kanalen vi kom desto mer utbredda och problematiska blev vattenväxterna. Efter slussning måste propellern reverseras flera gånger för att bli av med vattenväxter som fastnat. Flera gånger fungerade inte självslussning och VNF måste rycka ut och köra slussarna manuellt. Det innebar att det gick sakta men det gick framåt. Efter att ha kämpat i tre dagar och genom 60 slussar på en sträcka av 85 km var vi upp på toppen. Nu följde en 4877 meter lång tunnel, Tunnel de Mauvages, som vi gick för egen maskin i konvoj.



Tunnel de Mauvages

Efter 30 slussar nedåt var vi framme till Moselle. Där skulle vi göra ett antal stopp innan vi kom till vårt sjätte land Luxembourg. Fyra dagar efter att vi passerat genom Canal de la Marne au Rhin fick vi information om att den hade stängts. Bidragande orsaker till problemen var att kanalen utnyttjats lite under pandemin, ovanligt varmt samt mångårigt eftersatt underhåll.

Sista stoppet i Frankrike före Luxembourg var i Metz. Staden var verkligen en positiv överraskning med sin medeltida bebyggelse och vackra gotiska katedral, Cathédrale Saint Étienne de Metz. I stadens många torg och gränder fanns mängder av restauranger och barer.

Ett stopp var planerat i Luxembourg och det naturliga är att stanna i Schwebsange marina för att tanka diesel. De har Europas billigaste båtdiesel för 1,83 euro per liter. Dieseltankning var endast möjlig tre dagar i veckan, vilket innebar att vi fick stanna i två dagar. Det gav oss möjlighet att göra en cykeltur och besöka vinkollektivet Caves des Vignerons Wellenstein, för att prova och inhandla deras ädla druvor. Vi fick också en rundtur för att titta på tillverkningsprocessen för vin.



Vinprovning i Luxembourg

Nu var vi "fulltankade" och kunde styra kosan mot nästa delmål som var Moseldalen i Tyskland. Floden slingrar sig fram och vi möter nästan oss själva i vissa krökar. Utsikten mot sluttningarna med vinodlingarna och pittoreska byar är bedårande vacker. Floden är reglerad med ett fåtal slussar som vi enkelt kunde passera då vi kunde använda "sportboot schleuse". Det går bra för båtar med en bredd på maximalt 3,3 meter. Slussningen sker med självslussning och fungerar enkelt och lätt.



Självslussning i "sportboot schleuse"

I Berkastel-Kues hade vi planerat ett längre stopp. Staden är centralorten för vinodling i Moseldalen och härbärgerar många av de mest berömda rieslingvinerna som t.ex. Bernkasteler Doctor. Förutom viner är staden med sina gamla pittoreska korsvirkeshus och inbjudande restauranger och kaféer ett trevligt utflyktsmål. Marinan ligger lite utanför centrum så det är bra med cyklar. En av provsmakningarna gjorde vi i Weinstube Spitzhäuschen. Huset är en sevärdhet i sig med sin ovanliga stil, där den nedre delen är smalare än den övre. Huset som är mer än 600 år i korsvirkesstil lutar också betänkligt. Det sägs att det är det mest fotograferade huset i staden.



Det mest fotograferade huset i Bernkastel-Kues

När vi kom till Rhen i Koblenz hade vi fått information om att det var lågt vattenstånd och kanske problem att komma in i hamnanläggningar. Första natten hade vi sett ut en lämplig hamn där det låg ett stort antal båtar. Det visade sig dock att de var instängda och tröskeln för att komma in till hamnen var bara 0,5 meter. Som nödtåget fick vi i stället lägga till vid en angringsponton utanför ett varv.

Nästa anhalt var Köln. Också där var det grunt vid infarten till marinan men vi lyckades komma in. Köln är känt för sin gigantiska domkyrka, Kölner Dom, sin öl Kölsch och sin parfym Kölnisch Wasser eller 4711.



Marinan i Köln

I Duisburg var det dags att säga adjö till Rhen och svänga in på Rhine-Herne Canal som går genom det kända industriområdet Ruhr, vilket vi inte såg så mycket av då kanalen kantades av buskar och träd. En intressant plats på kanalen som är värt ett besök är Altes Schiffshebewerk Henrichenburg.



En fartygshiss från sekelskiftet i form av ett jättelikt stålmekeano som lyfte pråmar 14 meter. Hissen är idag museum. Efter Heinrichenburg övergår kanalen till Dortmund-Ems-Canal som vi följer upp till Mittelland Kanal. Därefter Elbe-Seitenkanal och Elbe-Lübeck-Kanal mot Lübeck. En sträcka som tar sju dagar, då vi valt att inte göra några längre stopp. Ytterligare en slussning med båthiss blir det i Scharnebeck utanför Lüneburg. Lyfthöjden är 38 meter och tar bara 3 minuter för det 5 800 kg tunga tråget.



Båthiss i Scharnebeck

Under färden från Duisburg till Lübeck har vi valt att stanna på mindre klubbhamnar. Gemensamt för hamnarna är att de välkomnar gästande båtar med begränsat djupgående. De har fina klubbhus, fräscha toaletter och duschar samt möjlighet till el och vattenanslutning. Ofta är det självbetjäning där man lägger hamnavgiften i ett kuvert som stoppas i en brevlåda.

Den sista delen av resan går via den tyska semesterön Fehmarn, genom det smala sundet mellan Lolland och Falster och vidare mellan Mön och Själland. Efter Dragör kräver passagen genom Öresund lite extra uppmärksamhet på grund av mycket trafik och nedsatt sikt med regndis, men efter Helsingör klarnar det upp och vi går till Mölle.

Nu är siktet inställt på att komma tillbaka till Karlstad så snart som möjligt, men blåsväder gör att vi får stanna en extra dag i Varberg. Därefter blir det stopp i Göteborg, Vänersborg och Dalbergså för att återvända till Karlstad på dagen 12 veckor efter att vi avseglade.



Disigt utanför Helsingör

Det har varit en fantastisk resa, både båt och besättning har fungerat väl utan problem och skador. Vi har haft det fantastiskt roligt tillsammans med många trevliga möten och upplevelser. Om vi skulle göra om turen är det troligt att de långa överfarterna, Karlstad till Tyskland tur och retur skulle minskas ner till förmån för mera tid i kanalerna



Friska vindar när vi är åter i Väneren

Under vår resa har vi besökt sex länder, färdats cirka 4200 kilometer med 419 motortimmar och slussat 260 slussar. Största enskilda kostnaden har varit diesel som uppgår till 43 000 kronor, hamnavgifter uppgår till 10 200 kronor och kanalavgifter till 3 800 kronor, varav Trollhätte kanal 2 200 kronor. Till detta kommer kostnader för mat och dryck, restaurangbesök och entréer, utgifter som vi ändå haft även om vi varit hemma.

Några har frågat oss om det är svårt att slussa och färdas på kanalerna. För den som har båtvana och är bekväm med att gå Göta kanal och Trollhätte kanal, fungerar det också på Europas kanaler. Det är ett plus med goda språkkunskaper samt god research och planering.