

Anandra på kanalen

Loggbok från en hemresa



Hur det började!

Vi hade funderat ett tag på att skaffa en lite större båt en Rival 22:an och kollat runt lite grann på annonser. Utbudet av lämpliga båtar när man vill ha en lång, smal vacker båt med ståhöjd är dock rätt begränsat. Omega 42 var dock en båt vi funderat på. Prisbilden på uppåt 800 000 kr kändes dock avskräckande. Det var dock innan vi såg Anandra!

Vi träffade på henne första gången på väg hem från Öland med bil. Vi hade tänkt stanna och fika i Söderköping men med en Trissjolle på släpkärran fanns ingen chans att hitta en parkering ens i närheten av slussen i Göta Kanal. Vi gav därför upp fikatanken och fortsatte mot färjan som skulle ta oss över Bråviken. Då såg vi plötsligt en skylt med en pil där det stod "Mem".

- Är inte Mem den första slussen i Göta Kanal när man kommer från Östersjön? Jo, det är det ju. Valet är lätt. Vi åker till Mem och fikar där medan vi tittar på slussningen.

När vi druckit klart vårt kaffe och reste oss för att gå tillbaks till bilen ser vi plötsligt en vacker segelbåt med osedvanligt hög rigg som kommer mot oss utifrån Slätbaken. Den måste vi ju titta närmare på!

Det visar sig vara en av de fyra Omega 42:or som byggdes av Lidköpings Båtsnickeri i början på 2000-talet. Vi börjar prata med paret ombord som visar sig vara ägaren till båtsnickeriet, Håkan som var på väg hem från semester med tillsammans med Stina. Håkan talar om att hon är till salu och vi kommer ombord och tittar.

Sen är det kört! Vi kontakter bank och båtklubb och försäkrar oss om finansiering och hamnplats och åker en månad senare ner till Lidköping och tittar på båten en gång till. Efter en kort betänketid och förhandling så slår vi till och är plötsligt ägare till Omega 42 SWE 303 Anandra. Håkan seglar upp båten till Sjötorp och lägger henne i gästhamnen mellan sluss 1 och 2 dit vi åker ner den 23 augusti, betalar och tar henne i besittning.



Anandra när vi för första gången ser henne i slussen i Mem



En lycklig nybliven Omega 42-ägare!



Förberedelser för hemseglingen

Vi blev kvar åtskilliga timmar i Sjötorp och gick igenom Anandra grundligt från för till akter för att lära känna henne ordentligt. Självfallet hade vi bara velat kasta loss och ge oss iväg hemåt på direkten. Så enkelt är det dock inte att ta hem en båt från Väneren när det är lågsäsong på Göta Kanal (efter den 15 augusti). Då är det konvojer som gäller och som avgår från Sjötorp respektive Mem varje måndag, onsdag och fredag. Själva kanalturen tar sedan 5 dagar och man går som sagt i konvoj tillsammans med andra båtar som startar samma dag. Vi blev alltså tvungna att åka hem igen med bil och sukta några dagar.

Eftersom allmänna kommunikationerna mellan Stockholm och Sjötorp resp. Mem i princip saknas, var vi tvungna att göra ett uppehåll mitt i resan. Då vi också gärna ville ha förstärkning i besättningen så blev logistiken rätt besvärlig. Med hjälp av avancerad nätverksplanering i Excel fick vi dock så småningom ihop ett körschema som sen visade sig fungera bra.

Det började med att vi åkte ner tillsammans med Martin Klinga på kvällen den 25 augusti. Det kändes skönt att ha en stor, stark och handlingskraftig gast med sig första dagen för vi var lite oroliga för slussningarna med en båt som var mer än dubbelt så tung som någon vi tidigare haft och som vi inte hunnit lära oss manövrera ännu.

När vi kom ner i båten på kvällen och Martin kom ner i ruffen så funderade vi ett tag på om vi köpt en för liten båt trots allt men det berodde nog mest på att Martin är STOR. Han påstod sig förresten nästa morgon att han haft mardrömmar där han låg i akterruffen och drömt att han var instängd i en Neppare!



Anandra i gästhamnen mellan sluss 1 och 2 i Sjötorp

26/8 Sjötorp – Töreboda 9,9 nm

Vi vaknade på morgon till en underbar dag med strålande sol. Efter frukost i sittbrunnen bar det av till Kanalkontoret för att betala kanalavgiften till det facila priset av 7 500 kr (det kostar på att ha en båt som är nästan 13 meter lång!) och för inköp av sjökort och kanalbeskrivning. Vi skulle gå 5 båtar tillsammans och eftersom det bara ryms 4 båtar i varje sluss så delade vi upp oss i 3 + 2 där vi gick i sista grupp tillsammans med en Bavaria 36.

Inför första slussningen var det lite nervöst och Martin och jag (Göran) gav oss ut lite i förväg och "övningskörde" i den lilla gästhamnsbassängen mellan sluss 1 och följande dubbelslussar Sjötorp nr 2 och 3. Ewa stod sen på slusskanten och tittade på när vi väldigt långsamt och försiktigt körde in i slussen och förtöjde med sträckt akterlina rakt upp och förlina som gick genom ett brytblock i fören tillbaks till skotwinschen på styrbordssidan. Själva slussandet gick sen rätt



Frukost i sittbrunnen före första slussning i Sjötorp



Förberedelser för slussning. Man kan aldrig ha för många fendrar. Och de ska sitta LÅGT!

odramatiskt trots att det forsar rejält när vattnet släpps på och det river och sliter i båten. Tar man bara hem på winschen kontinuerligt så är det inget problem att ligga hyggligt still vid slussväggen. Gasten - som hoppat i land med tamparna precis före slussen - följer sedan efter slussningen med på land med tamparna till nästa sluss om det är en dubbelsluss eller slusstrappa och i annat fall hoppar han tillbaks ombord med den.

Dubbelslussen Sjötorp 2 och 3 gick galant och efter dieseltankning vid gästhamnen ovanför dessa slussar så anslöt vi till konvojen igen. Att vi måste hålla ihop hela tiden beror inte bara på de 58 slussarna utan också på alla de otaliga broar som finns över kanalen. Vid färd i konvoj har man en eller flera slussvakter som följer konvojen i bil efter kanalen och ev. väntetider vid slussar och broar beror lite på om slussvakten hunnit köra om konvojen inför nästa slussning/broöppning eller ej. Ewa blev förresten snabbt kompis med slussvakterna och kunde köra med vår bil (som måste transporteras med till Töreboda eftersom Martin skulle åka hem med den) utmed vägen på kanalbanken vilket man annars inte får göra.

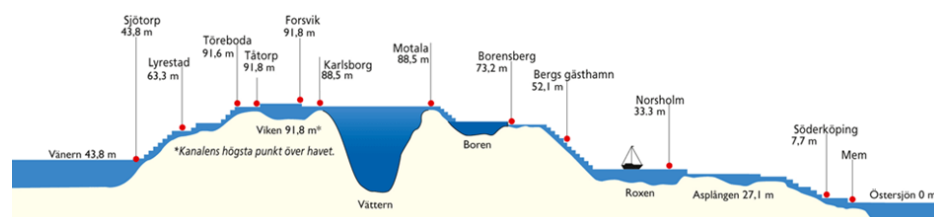


Det gick smidigt att hala hem på förtampen med rejäla selftailing-winschar

I Lyrestad (efter passage av slussarna Sjötorp 2 – 8) så mötte Ewa upp vid lunchuppehållet med inhandlad sallad. Vi fick sen sällskap med en dansk båt som följde med oss i slussarna vid Norrkvarn (2 st). Det blev då genast lite trängre då även den var ganska lång och av någon anledning envisades med att ligga framför oss i stället för den kortare Bavarian. Vid Norrkvarn hoppade de dock av konvojen (de tillbringade tydligen ett antal dygn i varje gästhamn som finns efter kanalen vilket är 18 st). Under eftermiddagen passerades sedan utan besvär slussarna i Godhögen (2 st), Riksberg (3), Nedre Hajstorp (2) och Övre Hajstorp (2) innan vi var framme vid etappmålet Töreboda. Här mönstrade Martin av och tog vår bil tillbaka till Stockholm. Resterande besättning handlade och skålade efter en god middag för en lyckad första dag på kanalen. Vädret hade varit strålande och allt hade fungerat bra. Vi tycker vi nog också att den här etappen var den allra vackraste på hela Göta Kanal.



Sträckan mellan Sjötorp och Karlsborg mäter 35,3 nm eller 65,3 km.



Höjdprofilen för hela Göta Kanal. Från Vänern på 43,8 m höjd över havet går det uppåt via 20 slussar till kanalens högsta punkt - sjön Viken på 91,8 m. Sen bär det utför genom ytterligare 38 slussar ner till 0 m i Östersjön.

27/8 Töreboda – Karlsborg 24,6 nm

Vi vaknar upp till en lite gråmulen morgon men varmt i luften. Konvojen startade kl. 09.00 från Töreboda där vi först passerade under den uppfällda järnvägsbron och sen förbi linfärjan. Dagens första sluss var Tåtorp, en av de två kvarvarande slussar i kanalen som hanteras manuellt. Uppslussning var på hela 0,25 m och det klarade vi galant trots Martins frånvaro.

Efter Tåtorpsslussen kom vi ut på sjön Viken – kanalens högsta punkt på 91,8 m och den som gör att den inte töms på vatten (från viken går det ju annars utför åt bägge hållen). Viken är en rätt stor och grunduppfylld sjö men leden är rejält utprickad. Långt innan leden går in i kanalen igen finns det långa, låga ledmurar i sjön som förr användes för att besättningar på segelfartyg skulle kunna dra fartygen då vinden var ogynnsam. Det ser onekligen rätt konstigt ut med dessa murar mitt ute i sjön.

Innan man kommer fram till Forsvik och den första slussen där vi skulle slussa neråt så passerar vi Spetsnäskanalen och Billströmmen som är smala, sprängda delar av kanalen där det inte går att mötas. Nu under lågsäsong var det inget problem men under semestertid kan det nog en del problem uppstå här.

Forsviks sluss ligger lite avigt till och man får vänta rätt långt från slussen på att få grönt ljus för att komma in. Tyvärr hade en av båtarna i första grupp inte



Ledmurar i sjön Viken



Spetsnäskanalen. Här vill man inte möte någon. Kanalsidorna är långtifrån bråddjupa så det gäller att hålla ut en bit.

kommit med vid sin ordinarie slussning så det blev rätt trångt för oss. Det här var ju också den första nedslussningen och höjdskillnaden är den största i någon enskild sluss – hela 3,5 m. Slussvakten tog det dock mycket lugnt, förklarade hur vi skulle göra och att vi skulle se upp för utskjutande stenar som fanns längre ner i slussen precis där vi låg. Han berömde också vår vackra båt och talade om att han hade slussat upp den i första slussen i Sjötorp en vecka tidigare.

Efter avklarad slussning i Forsvik kunde vi välja mellan att ligga kvar i Forsvik eller att fortsätta till Karlsborg för natthamn. Vi valde att fortsätta till Karlsborg vilket visade sig vara ett misstag. 10 m från gästbryggan fanns nämligen ett jättelikt tält och en just påbörjad rockabillyfestival. Vi flydde snabbt bort från denna till Karlsborgs fästning (på vägen passerade vi en jetskitävling som inte heller precis var ljudlös). Fästningen och dess museum var dock fina och på återvägen till båten gick vi på Thairestaurang och åt en utmärkt middag. När vi sen kom tillbaks till båten så upptäckte vi att våra konvojkompisar i Bavarian lyckats smita från musiken genom att passera bron tillsammans med en passagerarbåt. Osolidariskt tyckte vi! Trötta av allt som hänt under dagen somnade vi sen gott trots rockabillymusiken strax intill.

28/8 Karlsborg – Borensberg 26,3 nm

Natten blev mycket lugnare än befarat. Rockabillymusiken i tältet tystnade rätt tidigt och vi fick vår skönhetssömn. Kl. 09.00 var det dags för broöppning i Karlsborg för att komma ut på Vättern. En stor kanalbåt kom dock från andra hållet och vi fick vänta till dess den hade passerat vilket var lite knepigt i den rätt hårda sidvinden. Efter bron var det bara en kort men rätt slingrig farled ut mot innanhavet. Eftersom det blåste rätt bra tänkte vi först bara segla för focken och den var ju inget problem att rulla ut. Sjön låg dock tvärs och det blev ett väldigt rullande samtidigt som farten inte blev något vidare när vi stängde av motorn. Vi bestämde oss för att hissa storen och det var kanske ingen jättebra idé att göra det för första gången vilt gungande på Vättern. Det strulade rejält och storfallet fastnade framför fiolen och gick inte att få loss. När vi sen försökte rulla in focken så snodde sig skotet flera varv runt förstaget och det gick inte att vare sig rulla in eller skota focken. Blev till att köra tillbaks med motor mot Karlsborg



Det blev trångt i slusstrappan i Borensbult med en stor, ful, norsk motorbåt bredvid sig



Långt där nere ligger Boren!

där vi sen i lä kunde trä ur fockskotet och fixa så att focken gick att skota igen. Vi var nu lite skärrade och bestämde oss för att köra med fock och motor över till Motala.

Under överfarten – som tog ett tag, det är trots allt 17,5 nm mellan Karlsborg och Motala – så ökade vinden ytterligare så det var nog tur att vi inte hade dragit upp storen eftersom vi inte hade hunnit träna på att reva heller. Sjön byggde också på rejält och gästen blev sjösjuk. När vi väl kom in mot Motala gick detta dock snabbt över. På vår Bavariakonvojkompis sa de att de mätt upp 13 m/s som mest (vår vindmätare är det något glapp i och den visar på vindstilla oavsett väder) så det var nog bra att vi hade tagit det lite lugnt med storseglet. 47 kvm är inte att leka med när man är ovan!

I Motala la vi oss vid en bomplats med näbben rätt i vinden och det var nog bra med tanke på att det blåste rakt in i hamnen. Efter en stund kom Mikael Sääf ner till hamnen tillsammans med Bengt Helgesson som han hade kappseglat 22:a med dagen innan. Micke skulle skjutsa hem oss från Borensberg och vi hade väntat oss att han skulle dyka upp där på kvällen. Nu var han dock sugen på att hänga med en bit så nu hade han åkt ner tillsammans med Bengt till Borensberg och ställt bilen där. Det kändes skönt att ha med Micke när vi skulle in i första slussen med kraftig vind i ryggen som gjorde att vi gjorde ett par knop på bara riggen. Allt gick dock galant och efter Motala slussen med en nivåskillnad på bara 0,2 m så blev det nu ett avsnitt med rätt många broar som skulle öppnas innan vi kom fram till slusstrappan vid Borensbult. Där är det 5 slussar med en nivåskillnad på 15 m och det är en rätt hisnande känsla att befinna sig i översta slussen och kika ner på Boren långt där nedanför. Slussandet gick bra trots sällskap med en stor, bred norsk motorbåt som hade lite manöverproblem ibland.

Väl nere i Boren så hann vi knappt ut ur kanalen innan Micke hade dragit upp seglen och nu gick allt mycket bättre. 10 m/s rätt i sidan, ingen sjö, stadig fart på närmare 8 knop och verklig tyngd i båten! Vid 19-tiden var vi framme i Borensbult och förtöjde i gästhamnen. Därefter hemfärd i Mickes bil (sen vi först fått låna ström för att få fart på ett urladdat batteri).



Äntligen fick vi prova på att segla också!

1/9 Borensberg – Norsholm 26,0 nm

Efter några dagar hemma i Bromma så reste vi med tåg från Sthlm till Linköping och sedan med buss till Borensberg. När vi kom ner på kvällen den 31/8 låg Anandra tryggt förtöjd där vi lämnat henne i gästhamnen. Besättningen var nu förstärkt med “grytgubben” Arne Jakobsson som skulle åka med oss fram till Mem.

Torsdagen den 1/9 vaknade vi till en dimmig morgon – vädermässigt alltså! Vår förra konvoj hade lämnat Borensberg redan på måndagen och nu var det en mindre konvoj som skulle fortsätta som bara bestod av Anandra och en gammal engelsk plastbåt från 60-talet. Skepparen var på väg hem efter att under 3 månader ha gått genom Kielkanalen, in i Engelska kanalen, rundat Brittiska öarna (via Caledonian Canal), seglat över Nordsjön och som sedan via Trollhätte kanal och Vätern nu nått Borensberg. Nu hade skepparen en gast med sig men en stor del av färden hade han seglat ensam.

Dimman lättade och vi gav oss iväg vid 9-tiden till den första slussen inne i Borensberg. Denna är en av de två slussar i kanalen som sköts med handkraft och Arne fick som yngste man i besättningen hjälpa slussvakten vid gångspelet.



Arne fick göra en insats som biträdande slussvakt!



En av många rullbroar utefter kanalen.

Nivåskillnaden i denna sluss var inte mer än 0,2 m så det märktes knappast att vi slussade. Sen följde en lång sträcka med 7 fjärrstyrda broar.



Slusstrappan i Berg sedd från Boren.

Lunchstoppet blev i Ljungsbro och där provianterade vi (4-5 kg vilket räckte hela vägen hem) på Cloettafabriken till 2:a-sorteringspriser. Vi inhandlade även kvällsmat (dock inte på chokladfabriken).

På eftermiddagen följde en rad slussar som avslutades med den berömda slussstrappan i Berg (7 slussar). Här tog det lite längre tid än beräknat efter att det blivit strömbrott två gånger och slussportarna inte kunnat öppnas. Över Roxen blev det tyvärr motor i brist på vind. Det är annars en av de sjöar som går utmärkt att segla på. Innan dagens sista slussning i Norsholm fick vi vänta ett bra tag på att järnvägsbron (som södra stambanan går över) skulle kunna



Middagen förbereds!

öppnas (det var några tåg som av någon underlig anledning ansågs ha företräde framför sjötrafiken). Under väntetiden började också ett fint regn strila ned. Efter broöppning och slussning var det dags för natthamn i Norsholm. Efter en kvällspromenad i regnet avslutades dagen nere i ruffen med ärtsoppa, plättar och varm punsch!

Arne fejrar medan vi tuffar över Boren.

2/9 Norsholm – Mem, 14 slussar, 15,2 nm Mem – Arkösund, 20,0 nm

Morgonen är åter dimmig och vi får order av slussvakten att gå nära slussar och broar så att han kan se att vi är på ingång. Här var det stundtals så mycket vatten i kanalen att det rann över slussportarna och det blev lite oroligt i slussbassängen även när portarna var stängda. På några ställen var vattnet också alldeles grönt av någon sorts alger. Såg inte så kul ut.



Morgonen var dimmig!



Mycket vatten i kanalen!

Vid lunchtid när hälften av slussarna avverkats fick vi lägga till medan vi mötte en konvoj på 12 segelbåtar på väg hem till Linköping för vintern samt därefter de båda kanalbåtarna Diana och Wilhelm Tham. Det blev ett rejält sug i kanalen när de sistnämnda passerade och i kanalföreskrifterna varnades också för detta. Vi låg bra förtöjda men inte vår konvojkollega som fick en rejäl smäll när den gled ut mot Wilhelm Tham när den passerade.



Möte med Wilhelm Tham

Provantering i Söderköping följdes av en regnig etapp till sista slussen i Mem där det blev besättningsbyte. Av mönstrade Arne och Ewa och på mönstrade Per Sjöquist. Efter allt motorbåtsåka var vi naturligtvis seglingssugna när vi kommit ut i Slätbaken och fjärdarna vidgade sig. Totalt bleke gjorde dock att det blev järngenuan som fick göra tjänst ända upp till Arkösund dit vi kom i mörkret vid 9-tiden. Gästhamnen var ju inte proppad precis så vi kunde ligga solo vid bryggan nedanför Norrköpings Segelsällskaps klubbhus!



Sista dagen på kanalen

3/9 Arkösund – Askö, 36,8 nm

Bleke på morgonen. Byte från självslående till 110 % fock (som visade sig vara helt oanvänd när vi tog upp den ur säcken). Per fick sig också en tur upp till masttoppen för att försöka fixa ett misstänkt glapp i kabelskarven till vindgivaren. Det var inte där glappet fanns visade det sig men Per fick fin utsikt och jag rejäl motion vid winschen.

Därefter dieseltankning för säkerhets skull men efter bara ett par hundra meters motorgång kom en lätt bris och det gick att börja segla. Vi funderade på spinnaker men 115 kvm och brant slör/halvvind kändes lite tight första gången man hissar (efteråt visade det sig att det som vi trodde var en spinnaker i stället var en gennaker som förmodligen hade fungerat alldeles utmärkt med de vindvinklar vi hade). Vinden ökade långsamt från SO och vi hade fin halvvind över Bråviken, förbi Oxelösund och V Stendörren upp till Askö där vi tog natthamn i viken på NO sidan.



Fin gång mot Askö



Per arbetar på hög höjd (utan säkerhetssele)!

4/9 Askö – Vissvass, 42,9 nm

Solig morgon med vind som ökat till ca 10 m/s. Dikt bidevind ner till leden. OK med fulla ställ men skulle man kryssat hela dagen hade det kanske varit läge för ett rev. In i Herrhamraleden och sen brant slör uppför Mysingen. Fantastiskt fin gång i mellan 7 och 8 knop och vi bara njöt. Lunchstopp vid Kapellön utan för Muskö och bergsbestigning upp till Älvsnaabbenmonumentet med en fantastisk utsikt över Mysingen.

Lite trassel sen att få ut rullfocken (vi hade använt fel fall visade det sig) men sen fin segling förbi Dalarö i vind som ökat lite ytterligare. I Vissvass kunde vi lägga oss mellan bommarna på den lånade platsen på brygga 2. Väl hemma kändes det nästan lite sorgligt att vårt "hemtagningsprojekt" var slut. Göta Kanal var verkligen en upplevelse och vi gör gärna om kanalfärden någon gång i framtiden.



Slutspurten över Mysingen!

