

Efter en knapp timme dyker hissverket Lüneburg-Scharnebeck upp. Här har vi en hiss som ska hissa upp hela slusskammaren. Kalla har aldrig åkt hiss förut. Det normala är att vattnet i slusskammaren flyttas upp och ner. Diset har tätat och det börjar bli otrevligt väder. Ju närmare vi kommer desto mer känns den höga byggnaden som en jättelik giljotin.

Hur gör vi nu? Vi kikar mot anläggningen. Vi anropar på VHF:en, utan att få något svar. Det vi har framför oss är som ett abstrakt grafiskt mönster. Vi försöker läsa av situationen. Den ena kammaren ska vara avstängd för reparation, har vi hört. Det måste vara den vänstra. Den visar två röda ljus ovanför varandra, förbjudet att gå in. På vattnet ligger en fritidsbåt som också väntar på att få komma upp. Hur lång tid tar sånt här? Vi ser något som liknar en väntplats på vår babordssida. Ok, vi styr dit.

Medan vi går mot den lilla bryggan gör fritidsbåten en U-sväng. För sent ser vi att de vinkar mot oss. ”Lägg inte till där!” De har lyckats få kontakt med slussvakten och ropar att vi strax får gå in.

Precis då stannar Kalla mjukt i dyn. Rasmus hänger sig reflexmässigt ut över vattnet, men utan resultat. Vi sitter fast. Samtidigt som jag slår full back och försöker komma loss, händer det som absolut inte får hända. Kylvattenlarmet! Motorn börjar tjuta infernaliskt. Rasmus släpper vanten och kastar sig ner under toften för att kolla kylvattnet, men där pumpar vattnet som det ska. Varför är motorn överhettad? Vi stänger av. Vi startar om. Larmet tjuer. Mitt i denna röra börjar det regna och Rasmus drar ilsket igen nedgångsluckan. Det säger tjong och jag får en bula i pannan. Sen stänger vi av motorn igen och har ingen aning om vad vi ska göra. Borta vid slussen har porten öppnats och vi ser en stor dinosaurie som fyller öppningen. Fören på en pråm ser ut så. Först går den ut och efter kommer fritidsbåtar. Vi måste komma med hissen, tänker vi. Jag startar motorn och vi tar oss tjutande över farleden. Vrider av motorn igen och glider på styrfarten medan trafiken passerar. På styrbords sida har vi en jättehög järnspontad kajvägg som inte är tilläggsplats för fritidsbåtar, ens med motorhaveri. Till slut pryglar vi motorn igen och lägger till med ett skärande larm inne i hissen.

Jag tar mig för pannan och är alltför stressad för att se hur det går till när hissverket tar oss upp de 38 metrarna, men det är bekvämt. Båtarna

förtöjer vid en vanlig brygga och tamparna behöver inte passas. Medan hissen jobbar kommer mannen i fritidsbåten fram. Han har hört larmet. ”Aha, kylvattenlarmet”, säger han förstående. ”Var har ni varit?” Vi förklarar att vi kommer från Lübeck. ”Oj oj oj! Går man där måste man göra rent vattenfiltret varje kväll. Har ni inte gjort det? Det är extremt skitigt i kanalen.”

Motorn hinner svalna något medan vi åker hiss. Vi tackar nej till bogsering som den vänlige mannen erbjuder och går för egen maskin, utan tjut, till en väntplats som han tipsat om. Det är en stadig kaj med målade gula streck som visar exakt var småbåtar respektive stora båtar får ligga. Nu förstår vi hur en väntplats/liggplats ska se ut. ”Den bryggan ni gick in till var för jollar”, ropar vår lots och vinkar farväl.

Filtret visar sig vara okay, trots att vi inte rensat det. Däremot ser jag Rasmus hälla i två liter glykolvatten i motorns slutna kylsystem. Sen uppför sig Lombardinin som vanligt igen. Vi kör sex mil och lägger oss i industrihamnen Uelzen för natten.

På kvällen sitter jag och skriver och försöker rekapitulera dagens händelser. Det har varit en dramatisk dag med överraskande upplösning. Hur kommer det sig att det fick plats så mycket glykol i motorn, frågar jag Rasmus? Kanske har jag en underton? Läcker det eller har han glömt att fylla på? Han svarar syrligt: ”Vad skriver du egentligen?”

8 september
Uelzen-
Osloss
Motorstart 9.00
Förtöjda 17.45
Logg 466-497

Det ångar intensivt från kaffekopparna på bordet. Morgonen är rå. 13 grader i sittbrunnen. Rasmus rullar upp ena sidan av kapellet och jag tar fram den röda kappan. Dimman över industrihamnen där vi ligger håller sakta på att lätta. Hösten kommer alltid lika plötsligt och oväntat. För några dagar sedan köpte vi skärmössor som skydd mot solen, nu orkar strålarna knappt fram genom diset. Den kyliga morgonen påminner oss om att vi borde ta tag i frågan om vinterplats för Kalla. Innan oktobers slut planerar vi att åka hem. Då måste vi ha någonstans att lämna henne.

Ute i kanalen ligger dimman tjock. Sikten är max hundra meter. Det här hade vi inte räknat med. Tjocka på land! Använder man mistlur här?





Vi knäpper på radarn som snällt börjar söka men till vår häpnad inte visar några rörliga punkter som kan vara båtar. På skärmen syns bara ett tunt streck – kanalen.

Hundra meter. Vi kommer att tänka på danskarnas filosofi. Ove tyckte att hundra meter framåt är ett lagom perspektiv på trafiken. Funderar man på vad som ska hända längre fram, blir man bara stressad. ”Se aldrig längre än hundra meter framåt. Det går att få stopp på båten inom tio meter om det behövs.” Vi går så nära högra kanten vi vågar.

Vid slussen Uelzen får vi sällskap av en röd stålbåt med ett stadgat tyskt par. Han i randig pikétröja, hon i ljusgrön cardigan. Eftersom det lyser rött utanför slussen lägger vi oss bakom deras båt vid väntplatsen. Två stora pråmar väntar ute på vattnet. Paret kommer fram till oss och berättar att de anmält både Kalla och sin egen båt och fått OK av slussvakten. När pråmarna gått in ska det finnas plats kvar till oss. Kanske ser han min klaustrofobiska min, när jag räknar ut att pråmarna är 175 meter tillsammans och kammaren är 190. Han pekar med hela handen: ”Vi går in med babordssidan och ni med styrbordssidan.”

Det är ofta dimma på kanalerna får vi nu höra. Siktproblem hade vi inte tänkt oss, svarar vi. Den högbystade damen och hennes make är trygga i sin båt. De har varit på kanaler så länge att de lämnat masten i land för gott, berättar de. Nu blir de våra snabbfaddrar. Först hämtar mannen en förteckning med radiofrekvenser till väderrapporten på tysk radio som han tycker vi ska ha. Sen förklarar de hur de blå elstolparna vid liggplatserna fungerar. Man köper kontantkort i mataffären. När de båda pråmarna har börjat röra sig och det är dags för oss att kasta loss, säger damen förtroligt till mig: ”Var uppmärksam på att pråmarna har en blå fyrkantig skylt till styrbord om styrhytten. Är den nedfälld, vill de mötas på fel sida.”

Det är mäktigt när portarna stängs, bara någon meter från vår akter. Vi befinner oss längst ner i ett 23 meter djupt hål. Jag stänger av motorn. Sportbåten stänger av motorn. Det finns en främmande tystnad i vissa slussar. Man kan höra ekot när en droppe faller och samtidigt hör man knappt någonting av själva vattenkraften. Vattnet fylls på från kammarens botten. Båtarna stiger helt tyst. Våra faddrar nickar

uppmuntrande till oss. De har en kopplad siameskatt, som får sitta på sprayhooden och titta på.

Med tanke på den råa natten i Uelzen där vi inte hade landström, hoppas vi på lite hemmamys med varma element i kväll. Vi stoppar i Bad Bodenteich och köper vin, lite lax – och ett el-kort. Efter fem mils körande med motorn är det visserligen varmt och skönt ombord, men vilken njutning att slippa bullret.

Vi lägger till vid liggstället vid Osloss. Någon har sagt att man måste hålla sig innanför de gula linjerna, till och med peket måste vara innanför. Vi får precis plats vid kajen. Rasmus förtöjer i pollare. Jag går i land och kollar åt båda hållen. Inte en blå elstolpe så långt ögat når.

Det är här vi träffar mannen med den stora kroken. Domedagsprofeten. Han står på sin höga motorbåt med rosa gardiner, kanske är det hans gamla mamma som sitter i en högryggad stol där innanför. ”Här ska ni se”, säger han, och visar en jättestor krok. ”Den här krok jag fast i slussen med en kort tamp midskepps, sen krok jag av och på, allt eftersom nivån ändrar sig. Jag slussar alltid ensam.” Eftersom kanalerna verkar vara hans fostervatten, passar vi på att fråga lite om slussarna.

Varför svarar inte slussvakten på våra VHF-anrop? ”Nein, nein”, säger han. Det ska vi inte räkna med. Vakterna kommer aldrig att svara om vi inte har ett särskilt tillstånd. A-T-I-S, bokstaverar han. ”ATIS måste ni ha för att få använda er VHF i Tyskland.” Vi känner inte till ATIS och lyssnar frågande. Det låter som överkurs. Innan vi för hemifrån skaffade vi ett MMSI-nummer hos Post- och telestyrelsen, som liknar det han talar om: ett internationellt nummer för att identifiera båtar som anropar. Det får bannemej räcka.

Han frågar om våra resplaner och vi berättar. ”Det vet ni väl att Dortmund-Ems-Kanal är stängd!” Ser han inte lite njutningsfull ut, när han säger det? Sen fortsätter han att varna för den holländska flodpolisen om vi inte har Wateralmanak, regelboken för kanaler, tillgänglig ombord. ”Och den ska vara på holländska!”

Ibland möter man människor som vill upplysa världen. Vi tackar vår profet och går till Kalla och kollar kanalkort. Dortmund-Ems-Kanal är INTE helt stängd. Den södra delen, som vi ska gå, är öppen.

9 september
Osloss-
Hannover
Motorstart 11.45
Förtöjda 16.35
Logg 497-574

Vi tar på skinntofflorna och äter frukost nere i kajutan. Man borde tända kaminen, tänker jag. Eller åtminstone fotogenlampan. Men vi gör inte det, håller bara om våra koppar och tittar rakt ut. Finns det någon slags psykologisk kurva för kanalfarare?

Ungefär som för äktenskapet? I början är allt spännande och nytt. Sen börjar man längta efter en fast punkt, en egen korg där man kan rulla ihop sig och bara dra en lång suck.

Tänk om man hade kunnat läsa Kallas resa baklänges, från vinterplatsen och hit. Då hade vi vetat om vi just nu är på väg till Holland eller till Belgien eller till Frankrike. Vad han än säger dansken; det är slitsamt att inte kunna se längre än hundra meter – ibland.

Halvdis. Vi siktar på att komma till Hannover i dag. Framme vid korsningen till Mittelkanal breddar sig vattenspegeln. Från vänster kommer det först en pråm, sen två till. Vi bromsar in för att se vad dom tänker göra. Alla tre fortsätter mot Hannoverhället och vi lägger oss bakom. Det är smalare här än i Elbe-Seitenkanal. Hittills har vi inte legat i någon pråmkö. Det går väldigt långsamt. Med den här farten spricker vår marschtakt som är tio kilometer i timmen. Hur är kökulturen i kanalerna? Brukar sportbåtar köra om pråmar?

Kalla slingrar hit och dit i kölvattnet av sista pråmen som kör långsammare än de andra. Ena stunden styr hon rakt mot kanalens vänstra sida, andra stunden mot den högra. Ska man? Ska man inte? Efter en lång stunds dansande bestämmer jag: Nu gör vi det. Jag lägger i full gas och tränger förbi svallen.

Kanaler har horisont. Det är märkligt för ett så pass smalt vatten. När man tittar framåt slutar faktiskt ytan i en rak linje. Bakom den linjen vet man inte vad som finns. Nu kramar jag rorkulten. Decimeter för decimeter tar vi in på den blå pråmväggen. Det är bara några meter mellan oss. Minut läggs till minut. Hur lång sträcka går egentligen åt för att köra om en hundra meter lång pråm? Det lärde vi oss förmodligen på kanalkursen. Vi kör 7 knop och den gör 5.

Jag har missbedömt situationen. Halvvägs förbi pråmen ändras