

ADVICE & INFO / RÅD & INFO

Rhein - Donau Kanal

(Mostly Norwegian. English text being added.)

Waterway from North Sea to Black Sea

[Båtveien fra Nordsjøen til Svartehavet](#)

Competence

The rules, signals, markings and other conditions of the inland waterways are different from the open sea. Most of it can be sorted out with common sense and an open mind, but it's smart to get all the knowledge you can get up front. There is also a formality that should be in order, which will also give you more competence: You should have the CEVNI certificate. I didn't have it first time I sailed the channels, but you might have a problem if you are checked and miss it. You may be sent back. The course is available online for a reasonable price, probably many places, but if you can understand Danish, this link will be useful:

http://www.sejlershoppen.dk/pl/Kanalsejlads_56.aspx Other countries may have similar services via their National Sailing Association.

Direction

If you're free to choose direction of travel through this waterway, definitely choose going from north to south! The Rhine and the Danube are the only with strong currents. The Rhine is 500 kilometers running northwest. The Danube is 2400 kilometers running southeast, and has stronger current. Easy choice! The Main is 380 kilometers running northwest with easily handleable currents. The Donau - Main Kanal (Altmühl) is 170 kilometers with hardly any current, and when you get to the top, it starts going your direction. We travelled north. Bad idea, unless you have a fast boat.

There is also one good reason for going south to north: From the south to the water shed, there is 23 locks. 25 if you go the canal to Constanta. Just 5 of these lack sliding bollards. On the north side of the water shed, there is 45 locks. 42 of these lack sliding bollards. As explained further down, sliding bollards make the locks easy, both up and down. Going up without them, you have more than a handful of work and stress shifting the ropes as the water rises. As going down in a lock is easy anyway, the locks will be way more work going south than north, but with some practise, it's ok. So: Do go from north to south if you can.

If you got a boat that is considerably more than 1 metre deep and cannot keep at least 10ish knots for a long time, do NOT consider going northwards in this waterway. We proved it's possible with 2,1 metre deep keel and a top speed of 6,8 knots, but believe me: It was heavy work, at times VERY dangerous and took a ridiculous amount of time. We considered 2 (two) km/h an ok speed over ground... The only reason it went well was a boat capable of surviving

extremely hard blows (less current but more danger close to the shore) and a crew stubborn enough not to give in, highly skilled in reading the water surface and handling boats and keeping machinery alive. We may have had some bad luck with floods etc, but don't think of trying a similar trip with a similar boat.

Retning

Om man kan velge retning å gå gjennom denne vannveien, velg definitivt å gå fra nord til sør! Rhinen og Donau er de eneste med sterk strøm. Rhinen er 500 kilometer nordgående. Donau er 2400 kilometer sørgående og har sterkere strøm. Lett valg! Main er 380km med lett håndterbar nordgående strøm. Donau - Main Kanal (Altmuhl) er 170 km med nesten ingen strøm, og noe er uansett medstrøm. Vi gikk nordover. Dårlig idé, om man ikke har en svært rask båt.

Det er også en god grunn til å gå fra sør til nord: Fra sør til vannskillet er det 23 sluser. 25 om man tar kanalen til Constanta. Bare 5 av disse mangler flytende pullere. På nordsiden av vannskillet er det 45 sluser. Hele 42 av disse mangler flytende pullere. Som forklart lenger nede gjør flytende pullere slusene nesten til en barnelek, og uten dem har du mer enn en håndfull av arbeid og stress med å flytte og justere tauene ettersom vannet stiger. Siden det er helt enkelt å gå ned med en sluse uansett pullertype, er det ikke tvil om at selve slusene er mye mer arbeid når man går fra nord til sør.

Likevel er det ingen tvil. Gå fra nord til sør om du kan. Om du har en båt som stikker vesentlig mer enn 1 meter dypt og sliter med å holde over 10 knop, IKKE vurder å gå nordover i denne vannveien. Vi beviste at det er mulig med en 2,1 meter dyp kjøll og en toppfart på 6,8 knop, men tro meg: Det var et strevsomt og tidvis MEGET farlig eventyr som tok latterlig mye tid. Den eneste grunnen til at det gikk bra var en båt som kunne overleve ekstremt harde støt og et mannskap sta nok til å ikke gi opp, med store ferdigheter i å lese vannflaten og håndtere båter og maskineri. Finn en annen løsning....

Entries in the north

The main entry to this waterway from the north is Rotterdam, a huge harbour where the Rhine has its main river mouth, but there are several other possibilities. Perhaps the best one is entering the IJsselmeer inside of the north Dutch islands, go to Amsterdam and then the Amsterdam-Rijn Kanaal. There's room for creativity, like even entering in Kiel and staying inside the canal system all the way. In Kiel there's no serious tide, but everywhere west of Denmark paying attention to the tide is essential. It's meaningless to struggle against 8 knots of current if you can wait a few hours and have the same pushing you ahead. If you go in by Texel towards the lock into IJsselmeer at the wrong time of day, there is only dry land. Plan your arrival, so you go in with the tide rising, which can be more than 8 knots.

Innløp i nord

Hovedløpet inn fra Nord er Rotterdam, en diger havn hvor Rhinen har sitt hovedutløp, men det er mange andre muligheter. Kanskje den beste er å gå inn i IJsselmeer innenfor øyene i

nordNederland, inn til Amsterdam og så ta Amsterdam-Rhein Kanal. Man kan bruke kreativiteten ellers og f.eks gå inn i Kiel og holde seg inne i kanalsystemet hele veien. I Kiel er det ikke noe stort problem med tidevann, men overalt vest for Danmark er det alfa og omega å følge med på dette. Det er meningsløst å streve mot 8 knops strøm om du bare kan vente noen timer og få det samme til å dytte deg fram. Om man går inn ved Texel mot slusen til IJsselmeer på feil tid, er det tørrlagt. Planlegg når du ankommer, så du går innover på stigende vann. Tidevannet der kan være over 8 knop.

The Rhine

497 kilometers from its mouth until its junction with the Main. It has no locks on this stretch (if you enter at Rotterdam) and it's a wide, well organized river. The ship and barge traffic in the lower part scare some, but travelling there is straight forward if you know how to control your boat, keep an agile watchout and plan ahead. The current is moderate to strong. The strongest is in the area by the "Lorelei" cliff, where there are also some swirls, but the old dangers have been blasted away. The Rhine passes through areas with many larger cities and there is not much untouched nature, but still several nice areas and sights. Rather a lot of castles, among other things.

Rhinen

497km fra munning til den møter Main. Har ingen sluser (om man går inn fra Rotterdam) og er en bred velorganisert elv. Trafikken av skip og lektere i de nedre delene skremmer noen, men det er ikke noe problem å ferdes der om man kan manøvrere sin båt, holder god utkikk og planlegger framover. Det er fra moderat til sterk strøm. Kraftigst strøm er ved "Lorelei-klippen", hvor det også er noen virvler, men grunner og farlige ting fra gamle dager er sprengt vekk. Rhinen går gjennom områder med mange større byer og det er lite uberørt natur, men mange fine områder og severdigheter likevel. Blant annet temmelig mange slott.

The Main

381 kilometers from the Rhein to the Main - Donau Kanal (Altmuhl). Has 34 locks that are relatively old, but also relatively low lift and low drama. Not much current in the river due to the frequent locks. Main partly seems more like a canal than a river, but there are stretches where the current is noticeable. Passes through a number of towns and is a nice area.

Main

381km fra Rhein til Main - Donau Kanal (Altmuhl). Har 34 sluser som er relativt gamle men relativt lave og u dramatiske. Det er lite strøm pga de hyppige slusene. Main virker ofte mer som en kanal enn en elv, men det er strekninger med merkbar strøm. Går gjennom endel byer og er et hyggelig område.

Main - Donau Kanal / Altmuhl

171 km from Main to the Danube. Altmuhl is a tiny river, too small for boats, but there is little trace of the actual river. This stretch is the newest part of the canal. The last piece, from Eibach at 72,8 km to Riedenburg at 151 km, was finished about 1995. It's a pure canal with almost no

current. The total elevation is considerable, and adding to the elevation of the rivers, bring you quite high above sea level, until you reach the watershed and go down again. There is only 16 locks, but several of these are big and will take you more than 20 meters in one go. The first will lift you, and the latter will go down. The locks are modern with sliding bollards and little current even while lifting, but the tall slimy lock walls provide an unusual ambiance. The entrance/exit at the lower side is a hole at the bottom of a dam. Wear rain gear when passing it....

Main - Donau Kanal / Altmuhl

171km fra Main til Donau. Altmuhl er en bitteliten elv som er altfor liten til båtferdsel, men det er lite spor av denne. Strekningen er den nyeste delen av kanalen. Siste delen fra Eibach ved 72,8km til Riedenburg ved 151km ble ferdig i ca 1995. Den er en ren kanal nesten uten strøm. Stigningen er stor og man kommer temmelig høyt over havet, før man passerer vannskillet og går nedover igjen, men det er ikke mer enn 16 sluser. Flere av disse er til gjengjeld store og man går gjerne godt over 20 meter i ett løft. De første opp, og de siste altså ned. Det er moderne sluser med flytende pullere og lite strøm i kammeret selv ved løfting, men de høye slimete sluseveggene når man er nede er en spesiell opplevelse. Åpningen nede er et hull nederst i en demning. Ha på regntøy når du passerer denne....

The Danube

2400 km from Altmuhl to the natural mouth by Sulina in the Black Sea. This is by far the longest stretch, with the most variation and challenge. The river is nowadays quite traversable, but was originally a very fast and dangerous river that has claimed innumerable lives. Blasting away shallows, straightening the run and enormous lock systems have removed the death traps, especially at the Iron Gates, but the Danube is still a mostly natural river which in the upper part has quite high speed. Weather conditions will affect the river much. There is surprisingly much seemingly untouched nature. Along the upper parts of the river, civilization is much visible, but when leaving Hungary southwards, distances between "towns" increase gradually. The are usually small, and with a few exceptions, increasingly unattractive the further down the river you get. In the Iron Gates area, there are nice mountains at both sides where the river cuts through the Karpathians. Along the upper river, the landscape is at times hilly, but much of it run through flat areas. I the lower parts the current is also much calmer and the river is wide.

Donau

2400km fra Altmuhl til det naturlige utløpet ved Sulina i Svartehavet. Dette er den overlegent lengste strekningen, med mest variasjon og flest utfordringer. Elven er i dag helt greit farbar, men var opprinnelig en farlig rask elv som har krevet utallige liv. Sprengning av grunner, oppretting av løp og enorme sluseanlegg har fjernet dødsfellene, særlig ved Iron Gates, men dette er fremdeles en temmelig naturlig elv som i øvre del har stor fart. Værforhold påvirker elven mye. Det er overraskende mye tilsynelatende uberørt natur. I øvre del er det mye sivilisasjon langs elven, men idet man forlater Ungarn sørover, blir det stadig lengre mellom "byene". De er ofte temmelig små og, med noen unntak, stadig mindre attraktive jo lenger ned man kommer. I Iron Gates området er det flotte fjell på begge sider der elven skjærer seg gjennom Karpatene. Ved øvre del er det tidvis kupert, men mye går i relativt flatt landskap. I

nedre del er også strømmen mye roligere og elven er bred.

Utløp

I Svartehavet er det to alternative utløp, hver igjen med alternativer. Skal man sørover er det fordel å komme ut lengst mulig sør, som er Constanta, men det har sine fordeler og ulemper. Mer om det under. Sfantu Gheorghe ligger 115km lenger nord, Sulina enda ca 32km lenger nord, og Chila enda 10km nord.

Ved **Cernovoda** kan man ta av til **Constanta** via en 60 km lang kanal som sparer deg for ca 200km i elven pluss endel distanse sørover langs kysten om du skal den veien. Kanalen har en diger sluse i hver ende som man kan risikere å måtte betale dyrt for. Vi hadde med en rumensk venn som bor akkurat der og måtte likevel betale voldsomme 180 Euro. Man sparer ikke så mye tid på kanalen som man kunne tro, siden det gjerne blir mye venting og papirarbeide ved slusene der. Utenfor kanalen ligger Constanta, som er en ganske stor og helt ok hyggelig by. Kanalen kommer ut i en virkelig gigantisk kommersiell havn, som er veldig mye større enn nødvendig. Ceausescu gigantomani. Det er ikke lovlig å ligge i denne havnen, selv om man sikkert kan finne en krok å gjemme seg i og vi ufrivillig overnattet ved slusen en natt, men om man går 10km mot nord, ligger en vanlig lystbåthavn som heter **Port Tomis**. Hyggelig sted. Kort vei til strender, restauranter, butikker, etc. Havnen er ikke billig, men det er byen. Kanalen har også en forgrening med utløp 25km lenger nord, ved **Năvodari**, men det er ikke særlig forskjell på annet enn at det blir litt lenger vei om man allikevel skal sørover. Skal man til Port Tomis, er det bare 5km forskjell.

Litt før Cernovoda svinger Donau nordover og man kommer etterhvert inn i et deltaområde med alternative kanaler, øyer og interessant natur, våtmark, masse vegetasjon, fugler... og mygg. Dette er nok for de fleste båtturister et bedre valg enn kanalen, siden det kan være en stor opplevelse og man slipper sluser man må vente på eller betale dyrt for. Her er det tre hovedvalg. Først skiller løpet seg i Tulcealøpet til høyre og Chiliaeløpet rett fram. **Chilia** er lengste vei. Det går opp til og langsmed grensen til Ukraina og brukes visstnok mest av russiske og ukrainske båter. Tar man Tulcea, deler det seg også. Mot **Sulina** tar man av til venstre. Det går ganske rett østover direkte ut til havet og er nok det mest brukte for nyttrafikken. Følger man Tulcea videre er det mer svingete og kommer ut litt lenger sør ved **Sfantu Gheorghe**. Kanskje greiest for småbåter, siden man kommer litt lenger sør, den veien de fleste skal, det er mindre trafikk og masse mulige steder å legge seg for natten etc. Elvens svinger gir mye lenger vei, men i de fleste svingene er det gravet en snarvei, så totalt sett er det ca samme distanse til havet som Sulina.

Båttørrelse

Ganske store båter kan gå hele kanalen. De minste slusene er i Main: Ca 12 meter brede og et par hundre meter lange. Dybden er viktigste problem, men i leden skal den være mer enn 2,5 meter hele veien. For det meste er det mye mer, men varierer med vannstanden og det er vanskelig å være sikker på at man er i leden, så det er dumt å være dypere enn 2 meter. Fullastede lektere er såvidt over 2 meter dype. I de nedre deler av Rhinen og særlig på Donau

går virkelig store lektere. De består gjerne av mange digre lekterprammer festet sammen med en dyttebåt. De kan være opptil 44 meter brede og en snau kilometer lange. Dette krever store krefter, så hold avstand. Slusene på nedre del av Donau er enorme anlegg, men de største lektertogene må splittes for slusing. På nedre delene av Rhinen går det også havgående frakteskip. Øvre del av Donau er grunnest og med sterkest strøm. Ca fra Budapest og nedover er det, med noen markante unntak, MYE roligere.

Overnatting og fortøyning

Man bør ikke være underveis om natten, særlig ikke på Donau, siden det er vanskelig å se nok til trygg manøvrering. Det er endel såkalte havner, men hva det består i varierer. Ofte er det bare en permanent forankret lekter eller to. Temmelig shabby vanligvis. Noen av disse, særlig på nedre Donau, forlanger latterlig høye priser, men det er mulig å forhandle. En fyr i Oltenita (da vi skulle til Bucuresti på konsert med Massive Attack) ville ha virkelig masse for en natt. Da alle ombord lo høyt, smilte han og sa en tidel. Da jeg fremdeles smilte og sa at han var morsom og derfor skulle få halvparten av det igjen, var han fornøyd, bare vi ikke sa noe til sjefen hans, men det går ikke overalt. Lystbåt ansees som noe for rikfolk, så da må de betale som rikfolk kan. Er man hyggelig men frekk, går det meste greit og man behøver sjelden betale noe. Man fortøyer på samme måte som er beskrevet under "Haike med lekter", men det er mye lettere og mindre krefter i spill. Å legge til en brygge på elv er faktisk langt lettere enn i stillestående vann, om man ikke er et sted hvor det er sterk strøm. Det går også greit, men da blir det som på lekter i fart. I Bratislava er det slik, men det går helt fint, og besøk for all del denne byen. Veldig hyggelig.

Ankring

Anker er oftest beste løsning for overnatting etc. Det er lett å finne ok steder å ankre opp, men man bør velge områder med ikke for sterk strøm til at ankeret holder. Vi opplevde noen ganger at ankeret hadde dratt seg så dypt ned i elvebunnen at vi måtte røske det løs med et titalls rykk med slakk kjetting og full fart på 20 tonns båt.... Brutalt. Dette pga bl.a et motorstopp ute i hard strøm som gjorde anker absolutt nødvendig. Man slipper helst ankeret et stykke ovenfor der man vil ligge og et stykke lenger fra land enn man vil. Siden det oftest er grunt, er det lett å få god vinkel og bra feste. Når man er på plass legger man over roret og fester det slik at båten blir liggende å styre inn mot land i passe avstand. Man bør ligge ganske tett på land for å komme unna trafikk om natten. Bruk absolutt ankerlys om natten. Det er lite bølger og lite vind. Det eneste man behøver å tenke på er strømmen og andre båter. Man slipper seg så ned dit man vil, Man må oftest ha jolle om man vil på land.

Fendring

Sluser er store saker og ikke beregnet på å holde polerte båter pene. Man trenger virkelig seriøs fendring på begge skutesider. Vanlige fendere blir gjerne stygge og/eller ødelagt og de er ikke tilstrekkelige. I tillegg passer de ikke mot søyler eller i sluser med stålplatevegger. De er som gigantiske bølgeblikkplater. Det beste er å spare fenderne og heller anskaffe en god del bildekk, f-eks 20 stk, som beskytter mye bedre og henges opp med tau i solide festepunkter. Formelt sett er dekk ikke tillatt, siden de kan synke og dermed blokkere sluseportene, men vi

hørte aldri ett ord om dette. Man kan klare seg med færre om man har 3-4 fast på hver side og gidder å forberede seg ved å flytte 5-6 andre dekk dit man forutser at det trengs, men dette frarådes. Det er masete og det hender man kjøpt må bytte side....

Dekkene må helst ligge inntil hverandre langs det meste av skutesiden, også helt ute i baugen og særlig på hjørnene av hekken. Det kan også være nyttig å ha to lag med dekk utenpå hverandre enkelte steder. Det fjærer av for de kraftigere støtene man kan få. Dette er særlig viktig om man skal haike med lektere. Normalt tar man jo inn fendere når man er i fart, men det er bedre å la dekkene henge så lenge man er på elven. Det tar altfor mye plass ombord, og altfor mye tid å rigge opp og ned. Når man forlater elven eller er ferdig med slusene kvitter man seg med dem hos en dekkhandler etc. Dekkene kan gnisse merker i skrogsidene, men med litt omtanke går det fint. Om hvert dekk henger i to tau, skrått opp i hver sin retning, ligger de mer i ro.

Slusing

Det er normalt ikke for mye drama i å sluses, men det finnes unntak og det er store forskjeller på anleggene og operatørene. Generelt kan man si at å sluses opp kan bli litt drama, og ned er alltid avslappet. Små og gamle sluser er mye verre enn nyere store. Når man løftes opp er man inne i et lukket kammer hvor store mengder vann flommer inn. Det skaper kraftig strøm og virvler. På eldre sluser kommer vannet noen ganger inn som en foss gjennom øvre sluseport. En STOR foss som lander nesten på dekk er ikke bra. Altså en god regel. Gå sist inn i kammeret og ikke gå for langt inn selv om det er tomt. Slusekapteinen vil oftest sørge for det uansett. Han kjenner sin sluse i detalj, så om han sier noe om hvor man skal ligge, følg det! Slusene på denne vannveien er ikke blant de vanskeligste, men man må være minst to personer ombord for å sluse oppover.

Om mulig, be om å få fortøye til en lekter etc. Da slipper man jobbingen med å endre pullerfester ettersom vannet stiger. I de moderne slusene er det flytende pullere (sliding bollards / schwimm-puller). Fortøyningspunkter som er festet på en flytende tank som glir inni en stor skinne. Dette gjør slusingen veldig mye enklere. De fleste nyere sluser har også innstrømmingen av vannet i bunnen av kammeret, langt under vann. Det blir fremdeles endel virvler, men mye mindre drama. Når man sluses NED, strømmes vannet ut av kammeret og det blir nesten ingen strøm eller virvler. Man kunne da ganske lett ligget uten fortøyninger, men dette er ikke tillatt. Ha en tamp eller to i land, for syns skyld.

Bruk tid på å tenke gjennom på forhånd hvordan du skal fortøye i slusen. Med faste pullere må man justere mye underveis. Enten med to liner til kanten av slusekammeret eller ved å flytte tau mellom ulike pullere. Det siste kan være temmelig stressende og er antagelig ikke å anbefale... Uansett metode kan det være lurt å bruke rikelig lange nok tau og båtens vinsjer til å kontrollere dem. Ved slusing opp er det oftest strøm utover i slusen, altså fra den høye mot den lave porten, som er klart mest merkbart innerst i kammeret.

Gjør gjerne en testgjennomgang før man skal sluse første gang. Ha en skarp kniv liggende lett

tilgjengelig og ekstra tau. Det hender man ikke får løs et tau. Ha båtshake klar for å legge på tauene tidligst mulig. Det går oftest helt greit, men vi hadde et par sluser som var brutale. Mest pga hensynsløse slusekapteiner som kjører på vannet altfor fort. En av dem var tydelig drita full. (Dettelbach.)

Rent praktisk foregår en slusing ved at man anroper slusen 10 - 20 minutter før man er der. Si hvilken kilometermarkering du er ved, når du kommer til å være ved slusen og hvilken vei du skal. Opp kalles "bergfart" og ned kalles "talfart". Det er lurt å si en ankomsttid du definitivt klarer å holde, så han slipper å la andre vente. Når du ankommer slusen, ser du vanlige trafikklys med rødt eller grønt lys. Rødt betyr vent i respektfull avstand. Evt fortøy på egnet sted, men ikke ligg for langt unna. Da tror han du ikke skal sluse likevel, eller glemmer deg. Grønt betyr kjør rett inn og fortøy så fort som mulig, men se deg om først. Helst skal du ha fått beskjed om at du kan gå inn ved ankomst. Er det andre fartøyer bak deg, som nesten alltid er større nyttefartøyer, la dem gå inn først! Viktig. Når porten bak deg er lukket, setter han igang omgående, så ikke somle med å fortøye! Enkelte ganger kan en vennlig kaptein spørre om du er klar. Andre ganger kan en mindre vennlig brøle skjellsord til deg på høyttaleranlegget. Uansett, smil og gjør ditt beste. Om du får problemer, si fra på VHF om du kan, så skal han kunne pause slusingen, men han kan ikke snu den pga automatikk.

Det er viktig å oppføre seg bra i slusene og være høflig men effektiv overfor slusekapteinene. Det tjener man mye på. De er i kontakt med hverandre på radio hele tiden for å si fra om hvilken trafikk som er på vei så nestemann kan planlegge om de skal legge kammeret oppe eller nede. Men de har rolige dager, så litt drittslenging om en klønete "riking" i seilbåt er et tema som fenger. Er du uheldig, får du et rykte som går hele veien fra Nordsjøen til Svartehavet, hvor de venter på og framprovoserer problemer. Vi hørte om konkrete eksempler. Er du effektiv og proff er det motsatt og de hjelper deg så godt de kan. De er tross alt kapteiner uten skute og de fleste av dem har en drøm om havet, eller endog erfaringer fra det. Du kan la dem ta perifert del i din opplevelse og få litt glede av hvor du skal. Vi opplevde at kapteinene samarbeidet om å få oss glatt fram. De lot til og med en stor lekter vente en halvtime slik at vi skulle ta den igjen for at den skulle gå sammen med oss så vi kom gjennom alle sluser uten venting. Mot kveldingen spurte de om vi skulle meldes for neste sluse eller om vi skulle overnatte og kom med anbefalinger om hvor det var bra å ligge. Veldig hyggelig og tidsbesparende.

Haike med lektere

Dette er fullt mulig og man kan spare mye tid, drivstoff og motorslitasje på det, særlig der det er motstrøm. Men det er krevende å fortøye til en lekter i fart! De store lekterne går hele døgnet, så man får framdrift mye flere timer enn om man skal kjøre selv, siden man ikke kan seile om natten. De holder en frisk fart. De kjenner også elven i detalj, så man går ikke på grunn og slipper venting i sluser etc. Det er også ofte en opplevelse å bli kjent med menneskene på de store lekterne. De er hele flytende samfunn med mange overraskende sider. Vi haiket med en av dem i over ti dager. Men dette er risikofyllt.

Man anroper dem ved navn (bruk kikkert) på VHF kanal 10. De stopper ikke opp, men kan

senke farten litt mens du legger til. Du må være i fart selv når du anroper og ha fortøyningslinjer klare. Man kan ikke henge etter lekterne på slep, men må fortøye på siden av dem. Hvor man legger seg avhenger av det de vil, men det er mange muligheter. Oftest kan man selv velge. Mest behagelig er å ligge ganske langt framme på lekteren. Der er det ingen lyd av motor og man får være i fred når man vil det. Er det en av de virkelig store lekterne og man selv er bred, kan det være umulig. Da kan man legge seg på siden av dyttébåten, som er 11m bred. Siden lekterne ligger opptil 4 i bredden som er 44m, blir det et kraftig dragsug og virvler rundt dyttébåten. Det gjør at du ikke bremser dem stort og at det er mye mindre belastning på fortøyningslinjer etc. Men det er mye støy og ved manøvrering inn i sluser blir det voldsomme strømmer fra tusenvis av hestekrefter på propell / vannjet som kan knekke roret ditt. Tenk deg å taues baklengs i 10 knop.... Lekterprammene er av ulik lengde fra ca 70m til ca 80m. Om det er 3 eller 4 lektere i bredden er det ofte en av sidene hvor det er litt tom plass på siden av en av de midtre lekterne. Der er man langt nok unna dyttébåten til at det er trygt og noe mer fredlig. En fordel ved å ligge nær dyttébåten er at man kan koble seg til deres 220V strøm. Enkelte lektere er så tunglastet at sidedekket ligger i eller under vannflaten. Der kan man ikke legge til, siden det er umulig å fendre.

Ved tillegging på lekter bruker man samme metode som ved brygge på elven, men man må jobbe fortere og det er ikke rom for tabber. Dette er risikable greier. Man må absolutt øyeblikkelig få festet og justert to svært solide tau som ALLTID må være under kontroll.

1. Et spring fra din akter framover via puller på lekteren ca ved din baug, tilbake via en solid blokk aktenfor midtskips til en kraftig winch. Dette tauet bærer hele slepelasten.
2. Et tau fra din baug rett inn til samme puller på lekteren. Også dette må være en loop og føres til winch. Det holder din baug inne så du ikke vrenses ut fra lekteren. Juster det til båten ligger bra.

Når disse to tauene er på plass og sikret, legg et fra hekken og rett inn. Deretter et spring motsatt av det første, fra din baug til en puller på lekteren ca ved din hekk. Båten er nå trygg om ingenting ryker. Siden det f.eks pga bølger fra andre båter kan komme større belastninger og slitasje, kan ting ryke. Ryker en av de to første kan båten din være totalvrak på sekunder. Begynn umiddelbart å doble alle steder. Særlig det første springet fra din akter, som får den suverent største lasten. Juster spenningen på de ekstra tauene med winch slik at alle deler lasten. Legg på beskyttelse der det er mulighet for filing av tauene. Under dette arbeidet er det risiko for å falle i vannet, klemme hender/føtter mellom båten og lekteren, osv. Ta dette med største mulige varsomhet. Man bør være rask, men kan ikke slurve!

Lekterfolkene er vennlige bra folk som ser deg som en gjest og gleder seg over å få avveksling i hverdagslivet og kunne leve seg inn i eventyret du er på. Bidra til det ved å prate med dem. Inviter dem ombord og fortell om hva og hvor du skal. Er de på frivakt, kan det hende de kan ta seg en tår du måtte by dem. De ca 20 lektere jeg har haiket med har nektet plent for å få penger. Noen ganger har de fått en flaske sprit eller vin, som blir mottatt med begeistring, (men vær nøye med hvem og hvordan du gir det, så det ikke blir intern splid på lekteren) men det har flere ganger ført til at de finner fram mer slikt og gir tilbake så du får et overskudd... All kontakt blir mye lettere om man kan tysk og er litt avslappet og upolert i stilen. Høy "yachfaktor" er totalt

mislykket.

VHF

Det funker greit å bare ha en håndholdt VHF, men som ellers er jo stasjonær bedre. Du må ha en VHF som kan brukes mens du står til rors. På sjøen er kanal 16 den man skal lytte på og som brukes til oppkall og nødmeldinger. På innlands vannveiene brukes kanal 10 til dette. Kanal 16 gir man blaffen i. Alle sluser og strekninger har en dedikert kanal, (se separat dokument) men om du ikke vet hva den er, bruk kanal 10. For å snakke med slusekapteiner eller lekterfolk er engelsk bedre enn norsk, men ikke mye bedre... Man bør mestre tysk. I hvert fall bittelitt.

Et eksempel på anrop av sluse på riktig kanal eller til nød kanal 10: "Sleusebach, sleusebach, Norwegische segelyacht nn, für bergfart." Slusekapteinen svarer oftest raskt og spør gjerne kjapt hvor du er. Du svarer da f.eks. "Yacht nn ist am kilometer xxx, In 15 minuten sind wir bei den sleuse für bergfart." Kapteinen sier da en beskjed, f.eks at kammeret står klart og bare gå inn når du kommer, eller at du må vente fordi han har kammeret oppe og venter en "talfart", eller at en stor båt kommer snart og at du skal gå inn etter den. Gå ALDRI inn uten grønt lys.

Slusepriser

Alle slusene fra hav til hav er egentlig gratis for lystbåter, men regn med at særlig Svartehavskanalen, (en 60 km lang snarvei fra Cernovoda til Constanta i Svartehavet, også kalt dødens kanal siden mange titusener døde da Nicolae Ceucescu tvang folk til å bygge den,) kan kreve en veldig stiv pris for de to slusene sine og at du må vente lenge. Gå heller det naturlige løpet ut deltaet. Vakkert, men ha myggnett...

Drivstoff

Det er ikke alltid lett å finne, og prisene er ikke bra langs elven. Best er det å ha sykkel med tralle og nok kanner. Da kan man tanke på vanlige bensinstasjoner. Evt kan man prate med de lokale som ordner en tilsvarende løsning med bil mot at de får en fortjeneste. Prat med folk underveis når noe skal løses, så ordner det meste seg. Om man blir kjent med lekterfolka på Donau, kan man kjøpe diesel av dem til veldig lav pris, men det er ofte dårlig kvalitet med endel rusk i, men helt ok om man har en eldre motor selv og filtrerer dieselen. Det de selger er av av båtens eget drivstoff som rederen betaler for... De større lekterne i nedre Donau har ganske stort mannskap siden de går hele døgnet og må ha 3 skift. De fleste har dårlig betalt og bor nesten permanent ombord. De bruker frivakten ofte på en slags markeds plass hvor de kjøper og selger de utroligste saker langs elven til småbåter som legger seg inntil under fart, gjerne om natten. (Spennende å være vitne til...) Der kan man bestille ting som et fat god og billig diesel på forhånd, men det krever lokalkjennskap siden dette også er ulovlig.

Kart og info

Det finnes både papirkart og GPSkart fra flere leverandører som dekker hele distansen, (vi brukte Navionics og en bok med detaljbeskrivelser og kart) men de må brukes med varsomhet. Dybdeforhold forandrer seg endel siden strømmen flytter mye masse og lager nye grunner på

kort tid, særlig etter flom. De fleste mobile grunner er av relativt myk masse, slik at man ikke så lett skader båten, men de er faste nok til å kunne gi mye arbeide med å komme løs. Der det er mye strøm, og potensielt stor fart på båten, blir alt mykt skylt bort og bunnen er HARD. Man lærer seg etterhvert å lese på vannflaten og topografien ellers hvor det er fare for grunner, men man må uansett belage seg på grunnstøtinger.

Grunnstøtinger

Antallet og alvoret er avhengig av farten og forsiktigheten, men det er vanligvis u dramatisk å gå på når man går mot strømmen. Da er farten over grunnen lav, støtet blir svakt og man får god hjelp av strømmen til å stoppe fort og dyttes tilbake av grunnen.

Når man går med strømmen er det en helt annen historie. Enkelte strekninger kan noen ganger ha strøm på over 10 knop. Om man da selv går 7 knop, blir det dramatisk å treffe noe. Om man ikke glir over grunnen og MÅ tilbake, har man et kjempeproblem. Det kan være nesten umulig selv med hjelp. Om det er et sted med mye strøm, vil båten vri seg på tvers av strømmen og kreftene blir voldsomme. En enskrogs seilbåt vil legge seg ned med rekka i vannet og en bølge laget av strømmen kan skylle helt over båten. Dette er selvfølgelig farlig. Man må bruke varsomhet og planlegge godt de stedene det er både sterk strøm og smalt.

Vannstand og strøm

Vannstand og strømstyrke kan endre seg dramatisk og raskt ved nedbør. Det behøver ikke regne der man selv er. Kraftig regn et eller annet sted høyere opp i det enorme tilrenningsområdet kommer ned elven som en sakte bølge. I Donau er et par meter høyere vann i løpet av noen timer helt normalt. Fra laveste til høyeste normale stand er gjerne 10 meter. Da endres strømmen også svært mye. Det er strekninger på Donau hvor man bør være årvåken om det er flom. Mellom Wien og Bratislava er ett eksempel. En 60 km lang strekning som kan ha nesten den sterkeste strømmen på hele Donau. Lenger nede er det noen steder med enda mer strøm og trang svingete led, men ikke på langt nær like lang distanse. Ved slik flom kan det være lurt å vente til vannstanden går ned litt. Da blir det jo grunnere selvfølgelig, men Donau under flom er ikke å spøke med. Man vil heller ha det litt grunnere.

Navigasjonsmerker etc

Man bruker røde og grønne ledmerker på samme måte som på sjøen, men grønn til høyre og rød til venstre når man går oppover elven, mot strømmen. Merkingen er god i Tyskland og ok ellers, men er litt mangelfull i nedre deler av Donau. Merkene er ofte formet som liggende små torpedoer med en figur på toppen. Dette for å tåle strømmen. Enkelte steder ligger disse merkene nesten i plan.

I tillegg til ledmerkene, er det kilometermarkeringer på land. Oftest bare hver kilometer, men endel strekninger er det hver 100m. I nedre deler av Donau er disse markeringene ikke helt til å stole på. Det hender flere km-skilt står med kanskje 100m mellomrom... Disse markeringene viser avstanden i kilometer fra den aktuelle elvens utløp, og opplysninger i farvannsbeskrivelser etc gir posisjoner slik. I områder hvor det er få (eller ingen) ledmerker, som nedre Donau, står

km merkene bare på den ene siden av elven, og det skifter hvilken side det er. Dette er en indikasjon på at leden antagelig går nærmere den siden skiltene er.

Bading

Vannet i Donau er alltid ganske grumsete, men fargen varierer mye. Noen ganger er den mørk kaffebrun, andre ganger sjokolade med melk og noen ganger nokså hvit. Fargen kommer antagelig først og fremst av jordsmonnet der det har regnet nylig, men det er mange store byer langs elven som nok slipper ut mer enn rent kildevann... Sikten ned i vannet er sjelden mer enn noen få cm. Vi badet uansett masse i Donau, særlig i de nedre delene hvor været var veldig varmt. Badingen inkluderte stuping og kreativ hopping fra litt høyde. Ingen hadde noen type problemer av det, så enten har vi flaks, spesielt god motstandsdyktighet mot bakterier etc, eller så er det ikke så ille som man kunne frykte. Bruker man mye tid på elven, er det ikke hyggelig å ikke kunne bade.

Vannet nord for Budapest prøvde vi ikke, siden vi var der i april og mai, men: Vannet i Main - Donau Kanal er tilsynelatende rent. Det er i hvert fall helt klart. Antagelig fordi det ikke er tilsig fra byer eller jordbruksland siden kanalen ligger høyt oppe. I Main er det igjen relativt brunt, men ikke fullt så brunt som Donau. I Rhinen er det også grumsete, men oftest litt mindre enn Donau der også. Ihvertfall på vårparten. På nordsiden av vannskillet og langt oppe i Donau kan man nok generelt regne med at det er mer effektiv kontroll på hva som slippes ut av fanteri i vannet enn det er lenger sør.