

Lemsteraak Sabijn door het Göta kanal (slot)

Zeilend rond Zweden



In de zomer van 2007 zeilen Jan en Marina Ufkes met hun lemsteraak *Sabijn* naar de Oostzee. Hun geplande eindbestemming is Hanzestad Tallinn in Estland. Door het extreme weer pakt een en ander echter heel anders uit. Ze komen niet verder dan Gotland en varen via het Göta Kanal naar Gotenburg.

Neergaand schutten in het Göta Kanal is een fluitje van een cent.



Vättern en Vänern

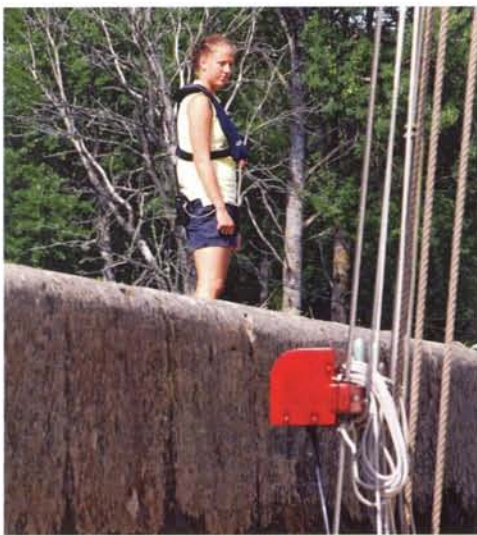
Daags daarna hijsen we de zeilen en varen het Vättern op. Voor Nederlandse begrippen een gigantisch groot meer, qua wateroppervlakte bijna twee keer zo groot als het IJsselmeer. Ontstaan door een enorme verzakking in de Zweedse hoogvlakte, is dit langgerekte meer (128 km lang, 30 km breed) het op één na het grootste en tevens het diepste meer (circa 120 m in het zuiden, gemiddelde diepte 39 m) van Zweden. Merkwaardig is het feit dat de waterafvoer naar de Oostzee groter is dan de toevoer door de enkele kleine riviertjes die in het Vättern uitmonden. Het meer wordt namelijk ook gevoed door onderaardse stromen, wat de lage temperatuur en de opvallend grote helderheid van het water verklaart. Hier en daar is het zo helder dat men tot 12 m diep kan kijken. Met een oostelijk briesje zeilen we uiterst relaxed naar de overkant, naar Karlsborg. 's Avonds brengen we een bezoek aan de vesting, een van de grootste bouwwerken van Europa. De omtrek van de gigantisch dikke vestingmuur met bovenop een wandelpad bedraagt maar liefst 5 km. In 1819 werd met

de bouw begonnen als gevolg van een nieuwe verdedigingsstrategie na het verlies van Finland aan vijand Rusland in 1809. Het koningshuis inclusief de kroonjuwelen, de regering, de goudvoorraad en het parlement moesten in geval van oorlog hier naar toe kunnen wor-

den overgebracht en worden beschermd tegen buitenlandse indringers. Op het moment dat de vesting in 1909 uiteindelijk was voltooid, was het bouwwerk al dusdanig verouderd, dat het concept van een dergelijke centrale fortificatie in 1928 al weer werd ver-

Vadstena Slott, waarvan de slotgracht dienst doet als jachthaven.





Eén van de vele sluiswacht(st)ers van het Göta Kanal. Het zijn doorgaans studenten, die het werk op de sluis als vakantiebaan doen na een korte, intensieve opleiding.



Diverse gangen worden hier vernieuwd bij de tweemastschoener Mina uit 1897 door een enthousiaste ploeg bemanningsleden in het droogdok van Sjötorp.

laten. Tegenwoordig is er een militaire opleiding en een kazerne gevestigd.

In de stromende regen naderen we de volgende ochtend het hoogste punt van onze Zweedse doorsteek. Hier is het kanaal erg smal met spannende bochten en heel veel groen aan weerszijden. Na de laatste sluis in Forsvik bevinden we ons op 91,8 m boven zeeniveau en varen het meer Viken op. Een wijds meer met vele prachtige ankerplekken. Ondanks het slechte weer heffen we het glas en prijzen ons gelukkig dat we het zwaarste gedeelte - 38 opgaande sluisen - zonder noemenswaardige schade hebben doorstaan. Ook ons huwelijk heeft tot nu toe standgehouden. Bij de eerstvolgende sluis in Tåtorp gaan we slechts een metertje naar beneden, het schutten is nu een fluitje van een cent vergeleken met de 38 voorgaande sluisen. Vlak voor het sluisencomplex bij Hajstorp meren we af bij een rustiek ogende *gästhamn*, waar wij de enige passanten zijn. Met de eerste de beste gelegenheid varen we de dag daarna het sluisencomplex binnen: twee dubbelsluisen en een

drietrapssluis staan ons te wachten. Ook hier worden we met opvallend veel gemak geschut. Het is steeds een kwestie van de voor- en de achterlijn vieren en klaar is kees. Daarna volgen er nog negen en een aantal bruggen en we zijn in Sjötorp, vrijwel aan het einde van het kanaal. We meren af aan de kade van een werfje met een droogdok, beide uit 1822. In het dok ligt een indrukwekkende houten tweemastschoener, de *Minage* gebouwd in 1897 in Lidköping, die door een enthousiaste ploeg vrijwilligers en bemanningsleden wordt opgeknapt.

We maken ons vandaag op voor een aantal dagen op het Vänern, het grootste meer van Zweden en het grootste drinkwaterreservoir van Europa. Na de laatste drie sluisen van het Göta Kanal te zijn gepasseerd, hijsen we de zeilen en hebben we weer eens volop de ruimte. En wat voor ruimte - minstens vijf keer groter dan het gehele IJsselmeer - 140 km lang, 73 km breed en een kustlijn van circa 2000 km. Weliswaar niet zo diep (gemiddeld 27 m) als het Vättern, maar op sommige plaatsen toch zeker

een respectabele 100 m. Het Vänern krijgt zijn watertoevoer uit de rivier de *Klarälven*, die bij Karlstad aan de noordoever uitmondt, en allerlei riviertjes vanuit de bergketens, die Noorwegen en Zweden scheiden. Het water wordt afgevoerd via de rivier de *Göta älv*, die bij Göteborg in zee stroomt. We zeilen om het grootste eiland van het Vänern, Torsö (circa 60 km²), naar de zuidoostkust, waar we in een druilerig regentje het anker laten vallen in de beschutte baai van het plaatsje Hällekis. Een dag later is het weer opgeklaard en staat er een matige wind uit het oosten. We zeilen naar de noordoever van het eiland Källandsö dat via honderden rotseilandjes verbonden lijkt met het schiereiland Värmlandsnäs aan de westzijde van het meer. Eigenlijk een soort scherengebied waar we doorheen zeilen. Als we het scherengebied zijn gepasseerd, gaan we een zuidwestelijke koers varen richting Vänersborg. De wind is inmiddels gedraaid naar het noordoosten en toegenomen tot windkracht 4 à 5 Bft. We zeilen dan ook pal voor de wind met de fok te lovert en bereiken een snelheid van 6 knopen. Ondanks het prachtige weer is er geen boot in de hele omtrek te bekennen. Half augustus zijn de zomervakanties in Zweden al

Een schilderachtige picknickplek bij Hajstorp.



Een genoeglijk onderonsje in het hart van Göteborg.

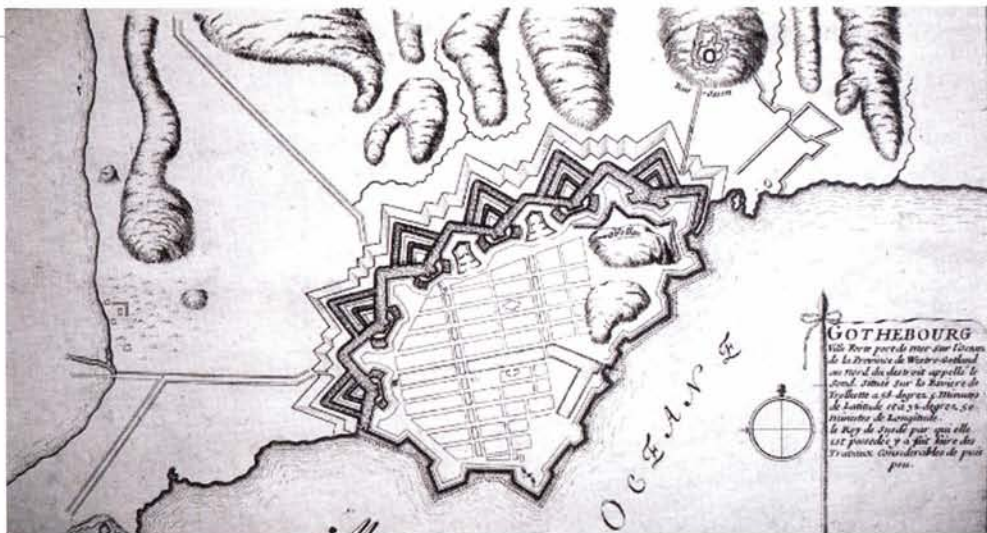


voorbij en dat is hier duidelijk te merken. Ook in het laatste gedeelte van het Göta Kanal was het al aanmerkelijk rustiger dan in het eerste gedeelte. We hebben inmiddels besloten rechtstreeks naar Vänersborg te zeilen omdat het weer morgen en de dagen erna tamelijk onbestendig zal worden, zo is de verwachting, misschien gaat het zelfs weer stormen.

Via het Trollhätte Kanal en Göteborg naar huis

Onze *Weatherman* heeft jammer genoeg weer eens gelijk. Na onze prachtige zeiltocht over het Vänern is het voorlopig gedaan met het mooie weer in Zweden. Meteen na ons vertrek uit Vänersborg is het vanochtend hard gaan regenen. De eerste sluis van het Trollhätte Kanal – dat in tegenstelling tot het Göta Kanal nog steeds intensief door de beroepsvaart wordt gebruikt – bevindt zich een paar mijl zuidelijker bij Brinkebergskulle. Alle zes sluisen in het Trollhätte Kanal zijn tegenwoordig geschikt voor schepen met een maximum lengte van 88 m en 13,2 m breedte, dus van een geheel andere orde dan die in het Göta Kanal. In totaal moeten ze een hoogteverschil overwinnen van 44 m. Nadat we het prachtige stadje Trollhättan zijn gepasseerd komen we bij het sluiskantoor waar het sluisgeld (SK 750,- ongeveer 975,-) voor het hele kanaal moet worden betaald. Vervolgens passeren we vier sluisen die vlak achter elkaar liggen en elk circa 8 m verval hebben. Hoewel het verval per sluis het dubbele is van dat van het Göta Kanal verloopt de hele procedure een stuk rustiger. Hier is geen sprake van wildwaterkanoën. Desondanks ben je binnen tien minuten geschut en 8 m lager. De laatste sluis ligt bij Lilla Edet, halverwege het kanaal. Hier werd in 1607 al de eerste versie van de sluis gebouwd. De andere sluisen, stroomopwaarts van de Göta älv, werden tussen 1793 – 1800 voltooid. Toen ook de sluisen en de graafwerkzaamheden in het Göta Kanal in 1832 klaar waren, was er duseindelijk een directe waterverbinding tussen de Noordzee (Kattegat) en de Oostzee. Heel belangrijk voor de economische ontwikkeling van Zweden in die jaren.

We liggen al enige dagen verwaaid in Göteborg. Om heel eerlijk te zijn vinden we dat helemaal niet verkeerd. Een paar uur nadat we in het jachthaventje *Lilla Bommen* dat in het centrum aan het plein van het operagebouw is gelegen, hadden afgemeerd, ging het jaarlijkse muziekfestival (*Kultarkalas*) van start. Dat betekent vijf dagen lang overdag en 's avonds vele uiteenlopende muziekoptredens – van klassiek tot rock en hiphop - in de hele binnenstad op diverse buitenpodia, vrij toegankelijk voor iedereen. Feest dus in deze schitterende stad aan



Plattegrond van Göteborg in 1705.

Onder: De aanwezigheid van kanalen en grachten in het 17e eeuwse Göteborg getuigt van de grote invloed die Hollandse bouwmeesters hier hebben gehad.



de monding van de Göta älv, waar al sinds mensenheugenis vissers en kooplui wonen. Nadat in het begin van de 17^{de} eeuw koning Gustaf II Adolf Göteborg stadsrechten verleende, vestigden zich hier vele Hollanders, Duitsers en Engelsen. Vooral de Hollanders bemoeiden zich met de opbouw van de stad, waarbij Amsterdam als voorbeeld diende. De aanwezigheid van kanalen en grachten in het oude centrum getuigt dan ook van hun grote invloed in die tijd. De oude, sfeervolle binnenstad wordt omsloten door de 17^{de} eeuwse stadsgracht, de *Vallgraven*. Daarbuiten bevinden zich de nieu-

In het jachthaventje Lilla Bommen vlakbij het oude centrum van Göteborg heeft de Sabijn vele dagen verwaaid gelegen.

were (18^{de} en 19^{de} eeuwse) wijken en de vele parken die de stad rijk is. Per fiets maken we vele tochtjes door de stad, de perfecte manier om in korte tijd de stad te leren kennen. Hoewel het nog stevig waait – west 6 Bft, zo laat de windmeter weten – en het nog steeds erg gezellig is in Göteborg, bereiden we ons voor op onze thuisreis. De nodige raffen gaan in de zeilen, alles wordt weer eens na vele weken zeevast gemaakt, de reddingskragen en lifelijnen gaan om, de reis kan beginnen. We willen in één keer naar de *Kleine Belt*, Denemarken en vandaar uit onder de beschutting van Jutland naar Kiel-Holtenau. Dan is de cirkel rond, ons eerste en laatste rondje Zweden met de *Sabijn*. 

