

# Lemsteraak Sabijn door het Göta Kanal (2)

## Zeilend rond Zweden



Het plein van Ystad, beroemd om de middeleeuwse vakwerkgevels.



**Tekst: Jan Ufkes**

**Foto's & illustraties:**

**Jan en Marina Ufkes**

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 het Zweedse eiland Gotland en de Oost-Zweedse scherenkust.

### **Bijstand**

Onze Weatherman had gelijk; het weer is de volgende dag een stuk beter. Hoewel de barometer vrij laag staat – 998 mbar – is het prachtig weer. Met een matig windje uit het zuidwesten zeilen we langs de steile krijtrotsen van Møn, volgens geologen tientallen miljoenen jaren geleden ontstaan uit de ontelbare kalkwandjes van microscopisch kleine algen in de toen tropisch warme zee. Na een aantal uren van goede voortgang komt de klad erin. Door het heldere en zonnige weer is in de verte de Zweedse zuidkust te zien. Als de snelheid van de *Sabijn* minder wordt dan drie knopen, moet de motor echt bijstand gaan verlenen. Jammer, want met dit prachtige weer – het is voor het eerst sinds ons verblijf op Ter-

schelling twee weken geleden een echte zomerse dag – moet er eigenlijk gewoon gezeild worden. Tegen de avond komen we in de buurt van Ystad. We besluiten dit Zweedse havenstadje aan te doen, in plaats van op de motor door te varen naar Bornholm. In de kleine jachthaven meren we af langs een polyester replica van een authentieke Zweedse viskotter. Het schip is vrijwel net zo lang als de *Sabijn*, maar wel een stuk breder. Volgens de schipper bedraagt de breedte 5,85 meter bij een lengte van veertien meter. Hierdoor was de zeewaardigheid zo groot dat deze schepen vroeger moeiteloos naar de visgronden in de buurt van Groenland zeilden om daar wekenlang te vissen. Later die avond maken we een wandeling

door het stadje en vergapen ons aan de prachtige middeleeuwse vakwerkgevels van de huizen. Vanaf de Middeleeuwen tot ver in de zestiende eeuw was Ystad een markt- en havenplaats van betekenis. De Zweeds-Deense oorlogen, pestepidemieën en stadsbranden maakten daar een eind aan. Pas in de Napoleontische tijd kwam de stad er weer enigszins bovenop, dankzij de grootschalige smokkel die zich had ontwikkeld om het door de Fransen ingestelde handelsembargo tegen Engeland te omzeilen.

### **Winden waaien om de rotsen**

Erg vrolijk worden we niet als we de volgende ochtend naar buiten en op de barometer kijken, waarna onze Weatherman ons ook nog eens informeert over onbestendig en stormachtig weer de komende dagen. Bornholm kunnen we voorlopig ook wel schudden, omdat de toenemende zuidoostelijke wind een tegenwindse koers zou betekenen. De meedenkende havenmeester adviseert ons de beschutting van de hoge wal van de Hanöbukten op te zoeken om minder last te hebben van de te verwachten harde westelijke winden. De dagen daarna varen we via Simrishamn,

een saai plaatsje met een prachtige, ruime jacht- en vissershaven, naar het rotseilandje Hanö dat ons meteen aanstaat. En dat is maar goed ook, want we verwachten er minstens een paar dagen verwaaid te liggen. Onderweg er naar toe begon het al flink te waaien en diezelfde avond wordt het stormachtig. In het schilderachtige, maar kleine haventje liggen we redelijk beschut. Een dag later krijgen we een zware Deense zeilkotter met motorpech langs. Daar zijn we niet erg blij mee, omdat de harde wind inmiddels is geruimd, waardoor in de haven een onaangename swell is komen te staan. De *Sabijn* gaat tussen de wal en het zware schip behoorlijk te keer. We zien ons genoodzaakt alle stootwillen en autobandjes uit de kast te halen om de zijzwaarden te beschermen

Hanö doet ons denken aan sommige, desolate landschappen die in de film *The Lord of the Rings* zijn te zien. Tussen de met gras en lage struiken begroeide hellingen duiken talloze stukken rots op in alle soorten en maten. De meeste zijn gepolijst door de eeuwenlange invloed van wind, regen en ijs. Op het hoogste punt van het eilandje, dat niet meer dan drie vierkante kilometer groot is, staat ongeveer zestig meter boven zeeniveau pontificaal de vuurtoren. Van daaruit hebben we een magistraal uitzicht op het vasteland en de Hanöbukten.

Aan de noordzijde tussen de rotsen bevindt zich het Engelse marinekerkhofje met vijftien graven. Historisch gezien ligt hier een tamelijk ingewikkeld verhaal aan ten grondslag. Zweden werd in de Napoleontische tijd door Frankrijk gedwongen een handelsembargo tegen Engeland, haar grootste handelspartner, in te stellen. Het handelsembargo stelde niets voor vanwege grootschalige smokkelactiviteiten vanaf de Zweedse zuidkust. De Franse regering eiste van Zweden een officiële oorlogsverklaring aan Engeland. Vanwege de Zweedse belangen in het noorden van Duitsland, dat door de Fransen werd bezet, stemde de Zweedse regering hiermee in. Het heeft echter nooit tot enige oorlogshandeling geleid. Sterker nog, Engelse schepen konden tijdens deze periode, die duurde van 1810 tot 1812, ongestoord de haven van Hanö aanlopen en er onder meer hun kerkhof stichten.

### Prachtig zeilweer

Ondanks het slechte weer arriveren elke twee uur tientallen Zweden met de veerboot vanaf Nordersund op het vasteland. Met grote picknickmanden en andere attributen trekken ze de natuur in of betrekken ze hun weekend-



Het kerkje van Simrishamn.

huisje. Er wonen hooguit honderd mensen permanent op Hanö, maar in de zomer is er een veelvoud aanwezig. Allen verblijven ze in de, in smaakvolle pasteltinten geschilderde houten huisjes.

Na twee dagen is de storm uitgewoed en maken we ons gereed om het ruime sop te kiezen. De trossen gaan los, we hijsen de zeilen en varen om de noordzijde van het eiland richting Zweedse oostkust. Het is inmiddels prachtig zeilweer geworden. Onder een gereefd grootzeil, fok en kluiver geeft de stevige westelijke bries de *Sabijn* een pittige snelheid, ondanks de nog oude deining van de voorgaande stormachtige dagen. Ons schip voelt zich eindelijk weer helemaal in zijn element, hetgeen aanstekelijk werkt voor de stemming aan boord.

### Kalmarsund

Via Sandhamn, een ruim bemeten ex-marinehaven met niet al te veel faciliteiten, varen we vandaag op de Kalmarsund. Dit is het water tussen het vasteland en het langgerekte eiland Öland. Met de fok te loevert snort de *Sabijn* met een vaartje van vijf à zes kopen door het water. Onder deze omstandigheden ben je het slechte weer van de afgelopen week

De met rotsen bezaaide kust van het eiland Hanö.



Er bevinden zich alleen nog kleine vissersboten in het haventje van Hanö.

gauw vergeten. Vijf mijl vóór Kalmar begint de wind te dwarrelen en valt uiteindelijk helemaal weg. Met een uurtje motoren zijn we in Kalmar. Op ons gemak kunnen we zodoende



De route van de *Sabijn* langs de zuidoostkust van Zweden.

## Zweedse Vikingen

Vanaf het einde van de achtste eeuw tot het midden van de elfde eeuw veranderden de Vikingen het gezicht van Europa. Opvallend is dat ze door de geschiedschrijving nogal verschillend beoordeeld zijn. In onze streken waren ze vooral plundersaars en brandstichters, terwijl ze in hun eigen land worden beschouwd als ijverige handelslieden, die ook recht en orde brachten in het destijds chaotische Europa. Beide opvattingen zijn waarschijnlijk juist, maar naarmate er meer uit historisch onderzoek bekend werd, is men hoe langer hoe meer geneigd het belang van de vikingperiode voor de ontwikkeling van Europa te benadrukken.

Grofweg kan de vikingexpansie in drieën worden opgedeeld: naar het westen, naar het zuiden en naar het oosten. De trek in westelijke en zuidelijke richting was doorgaans een Noors-Deense aangelegenheid, terwijl de expansie naar het oosten vooral door Zweedse Vikingen werd verricht. De Finse Golf was de belangrijkste doorgang naar het rivierengebied in het oosten. Ze koloniseerden de Baltische kusten en leverden hun bijdrage aan de eenwording van de talloze Slavische staatjes. Via de grote Russische rivieren – de Dnjepr en de Wolga – slaagden ze erin de Zwarte Zee, de Bosporus en zelfs de Kaspische Zee te bereiken om handel te drijven met de Arabieren. In Rusland stichtten ze nederzettingen, waarvan de voornaamste Novgorod, Smolensk en Kiev waren. De Zweedse viking Rurik stichtte de eerste Russische staat: het Kievse Rijk. Soms werd de afstand tussen twee stromen eenvoudig overbrugd door de schepen, rollend over boomstammen, voort te trekken. Op deze wijze werden honderden kilometers afgelegd.

## Routes

Er bestonden twee belangrijke hoofdroutes naar het zuiden. De route over de Wolga leidde naar de Kaspische Zee. Via de zuidkust bereikten zij het kalifaat van Bagdad, het toenmalige centrum van de Arabische wereld. Van Arabische bronnen zijn ook de meest uitvoerige beschrijvingen van hun cultuur en rituelen afkomstig. De handelaren uit het noorden ruilden bont, wapens en slaven voor onder meer Arabische zilveren munten. De meeste werden omgesmolten om er sieraden van te maken. Toch zijn er nog meer dan 85.000 munten teruggevonden, waarvan 95 procent in Zweden.



## Vikingreizen door Europa en Rusland.

De Vikingen die voor de route over de Dnjepr kozen, hadden een reis van 2.250 kilometer voor de boeg tot aan de Zwarte Zee. Via de westkust kwamen ze uit in Constantinopel (het huidige Istanbul), hoofdstad van het toenmalige Byzantijnse Rijk. Hoewel het vele maanden reizen was om Constantinopel te bereiken – door de Vikingen zelf Miklagard genoemd dat grote stad betekent – bezat de stad een enorme aantrekkingskracht voor de handelaren uit het noorden. In de jaren 860 en 907 hebben de Vikingen pogingen ondernomen de stad in te nemen. Beide aanvallen bleven zonder resultaat door de zeer sterke

stadsmuren rond de stad. Toch waren de verdedigers zo onder de indruk van de moed en kracht van de aanvallers dat de aanvallers in de jaren daarna werden ingehuurd om een elite-eenheid te vormen binnen het Byzantijnse leger, de Vāringar.

## Vikingschepen

De Vikingen worden als de beste scheepsbouwers van hun tijd beschouwd. Afhankelijk van het doel waarvoor de schepen werden ingezet, werden verschillende typen gebouwd. Het type dat als oorlogsschip werd gebruikt, was het zogenaamde langskip, dat hoofdzakelijk geroeid werd. De grootste waren circa dertig meter lang en zes meter breed en konden maximaal zestig roeiers bergen. Om de vijand te intimideren bestond het snijwerk op de Stevens vaak uit een slangenkop of een draak. Vandaar ook de benaming drakhar voor dit type schip. Voor de veroveringstochten over zee werd een veel zeevaardiger type gebruikt: de knarr. Hoewel er ook roeifaciliteiten waren, werd dit zeeгаande vrachtschip meestal gezeild. In verhouding was het dan ook aanzienlijk breder dan een langskip (3:1 in plaats van 5:1. Een gebruikelijke maat was zestien bij vijf meter. Het derde type vikingschip was de karve. Dit was een kleiner vrachtschip, waarmee voornamelijk langs de kust werd gevaren. Anders dan de toenmalige schepen uit de andere Europese landen werden de schepen overnaads gebouwd. De meeste vikingschepen waren niet alleen zeevaardig, maar door hun geringe diepgang ook geschikt om de Europese en Russische rivieren op te varen. Zo konden ze diep het land binnendringen en met de lichtere exemplaren van hun schepen over het land van het ene rivierstelsel naar het andere trekken.



De in 1702 voltooide barokke Kalmar Domkyrka op het centrale plein in Kalmar.

genieten van het zicht op het beroemde Kalmar Slott. Als bastion hield dit vanaf de twaalfde eeuw de overzeese vijanden op afstand. In de zestiende eeuw kreeg het slot zijn definitieve vorm. Tegenwoordig wordt het beschouwd als het best behouden renaissancepaleis in Noord-Europa.

In de ruime havenaanloop worden we door een bootje van de havendienst gepraaid en krijgen we te horen dat er in de jachthaven geen plaats voor ons is. Maar als we willen, kunnen we langs de kade van het scheepvaartmuseum afmeren. Dat laten we ons geen tweemaal zeggen, een ereplaats aan het historische 'waterfront' van deze oude havenstad. Kalmar is een van de oudste steden van

Zweden en heeft vooral bekendheid gekregen door de in 1397 gesloten Unie van Kalmar. Hierin verenigden zich Zweden, Noorwegen en Denemarken in een politieke unie, die bedoeld was om een sterke vuist te maken tegen de macht van de Duitse Hanzesteden. Veertig jaar later was het alweer gedaan met de onderlinge vrede. In het begin van de zestiende eeuw verliet Zweden de Unie officieel en volgde er een eeuwenlange periode waarin Zweden voortdurend in oorlog verkeerde met Denemarken. Er heeft zich zelfs een zeeslag afgespeeld aan de zuidpunt van Öland waar Hollandse oorlogsschepen bij betrokken waren. Op 1 juni 1676 versloeg een gecombineerde Hollands-Deense vloot de Zweedse oorlogsvloot onder bevel van admi-



*Het beroemde Kalmar Slott, dat vanaf de twaalfde eeuw overzeese vijanden op afstand moest houden.*

raal Cornelis Tromp. De Republiek was toen in oorlog met het Frankrijk van Lodewijk XIV, die een alliantie met Zweden had gesloten. Onder het mom 'de vrienden van mijn vijanden zijn mijn vijanden' moest Zweden een lesje worden geleerd en werd de Hollandse heerschappij in dit gedeelte van de Oostzee opnieuw bevestigd, terwijl Öland tot 1678 door Deense troepen bezet werd gehouden.

Tijdens onze sightseeing raken we onder de indruk van deze stad, waarvan het oude centrum en de havens zich bevinden op het eiland Kvarnholmen, dat met diverse bruggen met het vasteland verbonden is. Oorspronkelijk was de oude stad geheel door een stadsmuur omringd. Nu is daar alleen aan de havenzijde nog een gedeelte van over met de uit 1697 Kavaljerenpoort. Op het centrale plein bevinden zich de indrukwekkende, in 1703 voltooide barokke domkerk (Kalmar domkyrka) en het beroemde, geheel in renaissancestijl gebouwde Rådhus uit 1690. In de omgeving staan diverse koopmans- en patri-

ciërshuizen uit de zeventiende eeuw.

*(wordt vervolgd)*



*Een riante plaats voor de Sabijn aan de kade van het scheepvaartmuseum in Kalmar.*



### **kaarten, pilots en literatuur**

Allan, Tony. *De Vikingen. Leven, Mythen en Kunst*. Kerkdriel: Librero, 2004.

Baltic Sea, Southern sheet, Admiralty Chart Nr. 2816.

Clau en, Gerti und Harm. *Rund Schweden 2. Südküste Ostküste Götakanal. Führer für Sportschiffer*. Bielefeld: Delius Klasing Verlag, 1991.

Deense Jachtset, uitgave 1982.

Deutsche Bucht. Sportschiffahrtskarten S50.

Göta Kanal, Båtsportkort.

Hammel-Kiesow, Rolf. *Die Hanse*. München: Verlag C.H. Beck, 2000.

Lübecker Bucht. Bornholm – Kopenhagen.

Sportschiffahrtskarten Serie 2.

Marstrand – Göteborg – Tistlarna, Skärgårdskort 931.

Noordzee: Texel tot de Elbe en Listertief, Nederlandse zeekaart, nr. 1037.

Ostfriesische Inseln mit Jadebusen. Karten für die Sportschiffahrt, nr. 3015.

Ostkusten: Landsort – Trosa – Oskarshamn, Båtsportkort Serie C.

Rund um Rügen. Boddengewässer – Stettin.

Sportschiffahrtskarten Serie 4.

Stockholm skärgård: Arholma – Landsort, Båtsportkort Serie A.

Sydostkusten: Oskarshamn – Åhus, Båtsportkort Serie F.

Svensson, Britt. *Visby*. 2<sup>nd</sup> edition, Gotlands

Fornal: Länsmuseet på Gotland, 1998.

The Kattegat, Admiralty Chart nr. 2114.

Ufkes, Jan en Marina. *In het spoor van de Hanze*.

*Met de Sabijn naar de Oostzee*. Deel 1 t/m 3. Spiegel der Zeilvaart 2003.6 p. 15-19; 2003.7 p. 16-21; 2003.8 p. 16-21.

Vänern, Båtsportkort Serie E.

Waddenzee (oostblad) en aangrenzende Noordzeekust, Hydrografische kaart nr. 1812.

Waddenzee (westblad) en aangrenzende Noordzeekust, Hydrografische kaart nr. 1811.

Wat en Hoe. *Zweeds*. 13<sup>e</sup> druk. Amsterdam/Antwerpen: Kosmos.

Werner, Jan. *Ostseeküste 2. Travemünde bis Stettiner Haff*. Bielefeld: Delius Klasing Verlag, 2002.