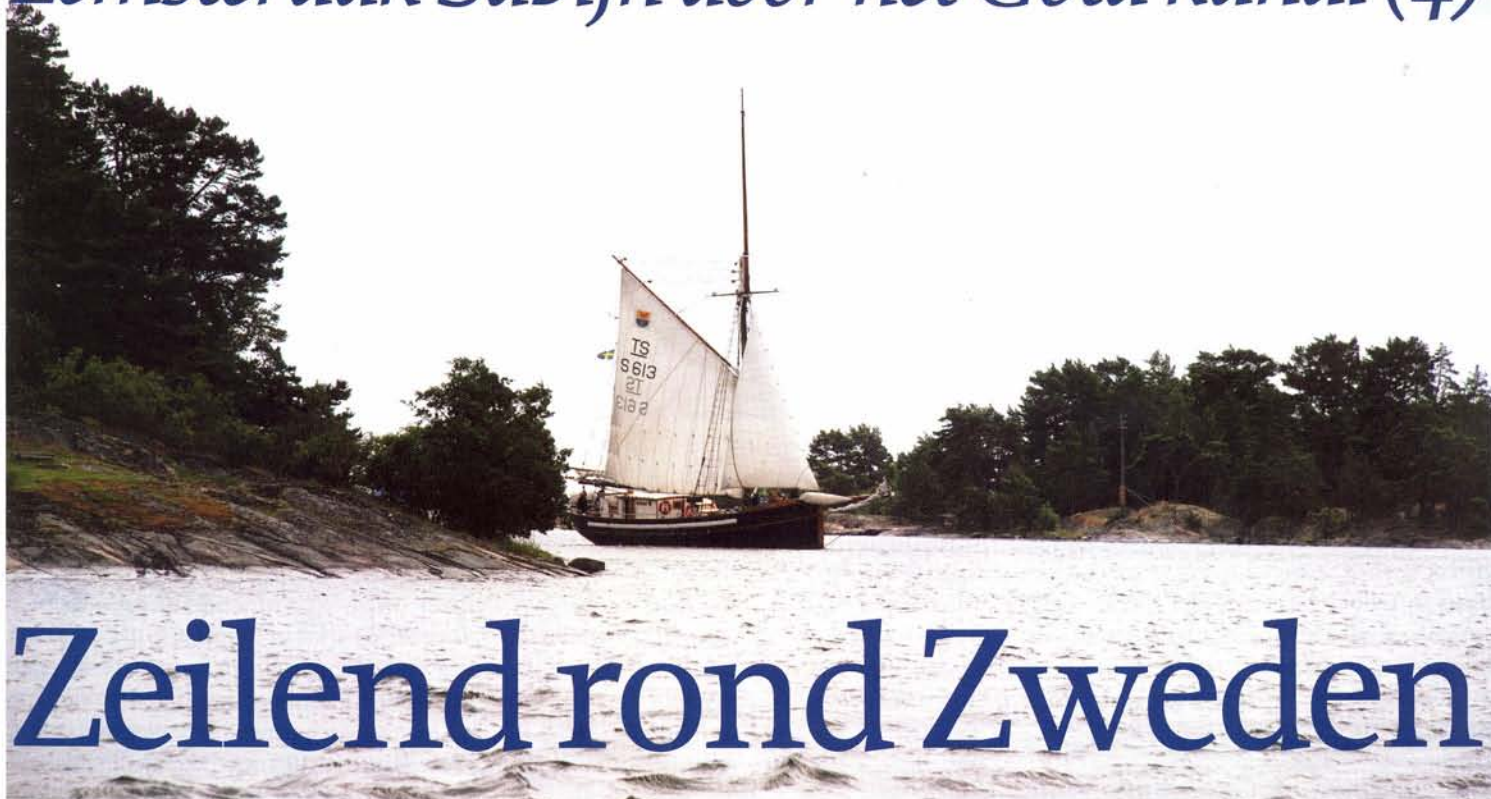


Lemsteraak Sabijn door het Göta kanal (4)



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 het Zweedse eiland Gotland en de Oost-Zweedse scherenkust.

Tekst: Jan Ufkes

Foto's & illustraties: Jan en Marina Ufkes



Ondanks het heftige weer wordt er volop gezeild in het schereengebied, ook door de bruine vloot.

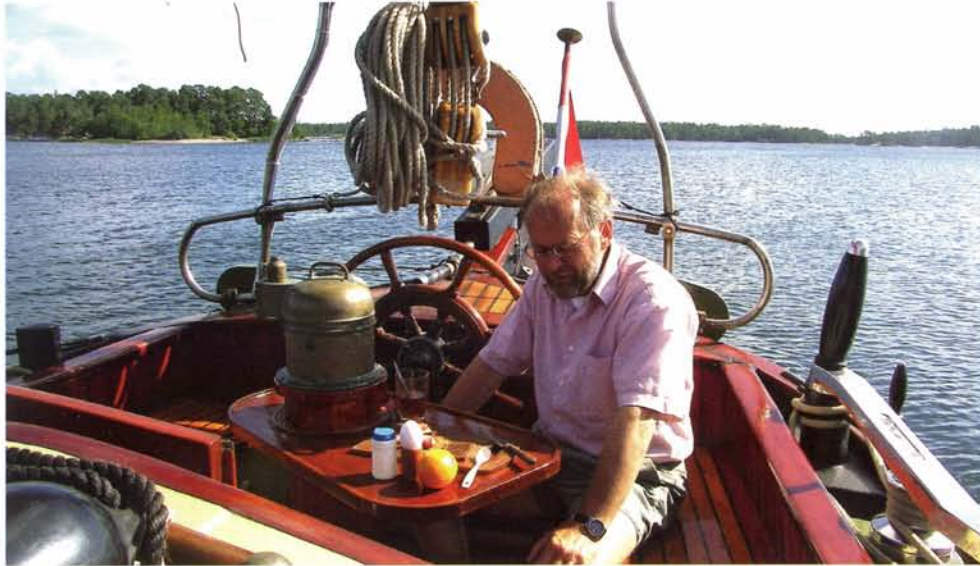
Sluizenhectiek

Na een week zijn we terug in Zweden. In de trein van Stockholm naar Nyköping ontmoeten we een Nederlands zeilersechtpaar, dat ons enthousiaste verhalen vertelt over hun tocht dwars door Zweden. Vanuit Göteborg kwamen ze via het Trollhätte Kanal, de grote meren en het Göta Kanal naar hier, de oostkust. Het is al hun derde passage en nog steeds zijn ze verrukt over wat ze hebben meegemaakt en zijn tegengekomen. Terug aan boord van de *Sabijn* pallaveren we onderling wat af. De huidige, ruige weersomstandigheden in aanmerking genomen is het nog steeds geen optie naar Helsinki of Tallinn over te steken. Bovendien is het al bijna augustus en willen we begin september terug zijn in Nederland, maar dit keer wel mét de *Sabijn*. Dus moeten we zo langzamerhand aan de terugreis gaan denken. Dezelfde vaarroute nemen

als op de heenreis lijkt ons niet zo aantrekkelijk. Temeer daar we geattendeerd zijn op een heel aantrekkelijk alternatief: het Göta Kanal. Een paar dagen later zeilen we door het scheregebied naar Mem, het beginpunt van het kanaal. Bij het sluiswachtershuisje moeten we het sluisengeld gaan betalen voor alle 58 sluisen die ons te wachten staan. Het is even slikken – maar liefst € 730 – maar dat is “...inclusief het havengeld voor alle jachthavens die jullie onderweg tegenkomen en in elke jachthaven mag je dan maximaal vijf dagen gratis verblijven...”, deelt de charmante sluiswachster ons mee na het zien van onze zuinige gezichten. Een snel rekensommetje leert ons dat uitgaande van de 21 beschikbare havens langs het kanaal we dan maximaal 105 dagen geen havengeld meer hoeven te betalen. Zo bekeken is het dus niet duur, vinden we. Bovendien krijgen we ook



Laveren tussen de scheren bij windkracht zeven.



Een zacht gekookt eitje bij het ontbijt op de ankerplek in het scherengebied.

nog een heel pakket papier van haar mee met onder meer waterkaarten en uitvoerige instructies hoe je een schip in de sluisen moet afmeren tijdens het schutten. Nou zeg, dat hoef je varende Hollanders niet nog eens duidelijk te maken, vinden wij, die zijn er bij wijze van spreken mee groot gebracht. Toch blijkt de werkelijkheid wat weerbarstiger. Als we de lege sluisolk van Mem binnenvaren, lijkt het alsof we een waterval tegemoet varen. Het water aan de andere kant van de sluis heeft duidelijk een hoger niveau dan de gesloten sluisdeuren, waardoor het water met donderend geraas over de sluisdeuren naar beneden stort de sluisolk in, vier meter lager. Gelukkig zijn we de enige passanten in de sluis, die circa 30 meter lang en 7 meter breed is, als we de sluisinfo goed hebben begrepen. Omdat Marina zich ruim vier meter hoger op de sluisgade bevindt om een voor- en een achterlijn vast te maken – volgens de instructie moet de achterlijn loodrecht omhoog lopen terwijl de voorlijn zo ver mogelijk naar voren moet worden gefixeerd – vaar ik alleen de sluis binnen met het onbestemde gevoel dat het schip door de naderende waterval en de daarbij behorende stromingen onbestuurbaar wordt en alle kanten kan worden opge-

zet. Dat blijkt erg mee te vallen. Ik kan rustig in het midden van de sluisolk aan stuurboord langs de hoge sluismuur afmeren. De inmiddels op de kade vastgemaakte achterlijn die loodrecht omhoog loopt, zet ik snaarstrak op de achterbolder, waarna ik de lange voorlijn via een stevig blok op de voorbolder naar achteren laat lopen en op de bakstaglier bij de kuip vastzet. Dit alles conform de uitdrukkelijke instructie van de sluisinfo. De bedoeling is dat als het water in de kolk gaat stijgen, de voorlijn met de lier strak wordt gehouden zodat het schip parallel tegen de sluismuur blijft liggen. Als de sluiswachter na een korte inspectie heeft geconstateerd dat de *Sabijn* correct is afgemeerd, worden de achterste sluisdeuren gesloten en kan het spektakel beginnen. Nadat de schuiven in de voorste sluisdeuren zijn geopend, stopt de waterval over deze deuren ogenblikkelijk terwijl zich een aanzwellend geluid ontwikkelt dat uit het diepste der aarde lijkt te komen. Tegelijkertijd krijgt het voorste gedeelte van de kolk het aanzien van een wildwaterkano bassin, een jacuzzi is er niets bij. Het waterniveau in de kolk rijst razendsnel en ik moet alles uit de kast halen om met de lier de voorlijn snaarstrak te houden om te voorkomen dat de kop

van de *Sabijn* naar bakboord wordt gedrukt. Als je even verslapt en de kop begint te wijken dan heb je tweemaal zoveel kracht nodig om het schip weer tegen de sluismuur te krijgen. Ik bedenk mij ondertussen dat ik blij moet zijn dat er geen smal, plastic of houten bootje aan de overzijde van de kolk ligt. Als er dan iets mis zou gaan, bijvoorbeeld de voorlijn waar een gigantische spanning op komt te staan, zou breken, blijft er weinig over van het bootje door de ontketende *Sabijn*. Na een minuut of vier is het plotseling over en is het water tot aan de rand van de sluisgade gestegen. De sluisdeuren ontsluiten zich, de vaarweg ligt voor ons open. Oef, op naar de volgende 57 sluisen.

Voordat we afmeren in Söderköping, het eerste havenstadje aan het kanaal na Mem, passeren we nog twee sluisen. We zijn dan niet meer het enige schip dat geschut wordt. Er kunnen hooguit vier boten tegelijk in, mits niet te breed. We worden steeds gesommeerd als eerste de sluis in te varen. Blijkbaar is het hier zo dat de grotere en zwaardere schepen vooraan moeten liggen om de wat kleinere schepen af te schermen tegen al teveel turbulentie. Want aan de voorzijde van de sluisolk is het aanzienlijk onrustiger tijdens het schutten dan aan de achterzijde.

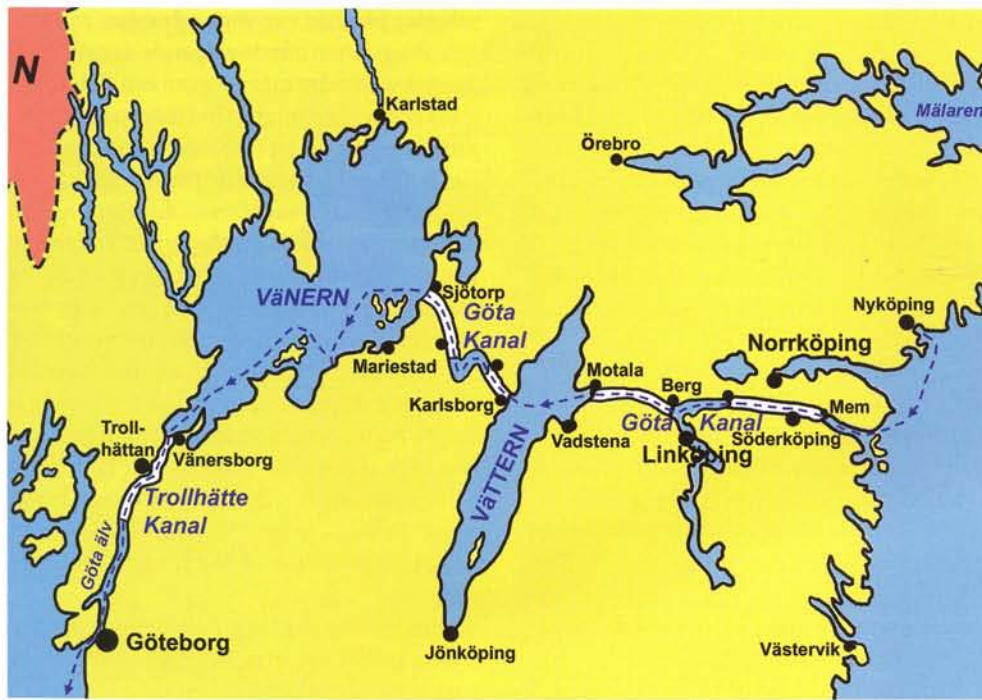
En eeuwig zingen de bossen

We brengen een lunchbezoek aan Söderköping. Dit is een van de oudere steden van Zweden, ze wordt al in de 13^{de} eeuw genoemd in diverse manuscripten. Vele malen is de stad verwoest, in 1567 door een grote brand toen de Denen de stad aanvielen. In het begin van de 19^e eeuw kwam de stad weer enigszins tot bloei vanwege de geneeskrachtige bronnen, die van de stad een bekend kuuroord maakten. Hoewel het buiig weer is, lopen er vrij veel toeristen rond. In Söderköping bevindt zich namelijk de beroemdste ijssalon van Zweden. Ondanks het koude weer (ijsweer?) heeft zich daar een flinke rij gevormd.

Na Söderköping volgen nog acht(!) sluisen en

'Winden waaien om de rotsen' in het scherengebied.





het enige schip, zodat we ons comfortabel achterin de kolk laten schutten. Het scheelt inderdaad een slok op een borrel wat betreft turbulentie en de hoeveelheid ellebogenstoom, die ik met de lier moet uitoefenen om de *Sabijn* in toom te houden. De volgende dag steken we het meer Roxen over – minstens zo idyllisch als het vorige (*Asplången*), maar een stuk langer, ca. 14 mijl – en arriveren bij de zeventrapssluis van Berg. Voor het eerst in het traject moeten we enige tijd wachten voor we geschut kunnen worden. Een en ander is het gevolg van een brug die enkele uren defect was, zodat zich hier een flinke kluit boten heeft verzameld. Gelukkig is men hier nog ouderwets beleefd en gedisciplineerd, dus elk schip wordt hier op volgorde van aankomst geschut. Ook hebben zich hier vele honderden toeristen verzameld om het spektakel in de zeven sluisen gade te slaan en van commentaar te voorzien. Zeven sluisen achter elkaar en weer 25 meter hoger boven zeeniveau, we vinden het voor vandaag welletjes en meren af in het kommetje van Berg, een

bovendien drie bruggen die op afstand met camera's worden bediend, voordat we het anker laten vallen in het prachtige, met hoge bossen omzoomde meer *Asplången*. Hier hangt de sfeer van 'En eeuwig zingen de bossen', een heel verschil met die van een paar dagen geleden in het scherengebied en daarvoor op Hanö. Toen hadden we toch echt meer een 'Winden waaien om de rotsen' gevoel. Het buigige karakter van het weer begint langzamerhand om te slaan in een wat stabielere weertype. Na een rustige nacht op het meer start de volgende ochtend stralend. Ook de temperatuur doet mee aan het herstel. Onderweg naar Norsholm tijdens een zeer landelijk traject varen we langs een clubje picnickende Zweden, die spontaan de Marseillaise beginnen te zingen. Kennelijk gaan ze er vanuit dat wij Fransen zijn, een gedraaide Franse vlag is tenslotte identiek aan de Nederlandse. Om ze toch even te laten merken dat ze abuis zijn, heffen wij luidkeels het Wilhelmus aan. In de twee sluisen die we vandaag passeren zijn we

De route van de Sabijn door het Göta Kanal en het Trollhätte Kanal dwars door Zweden.



Sluishectiek in het Göta Kanal.

Onder: Elk huisje heeft hier een eigen steiger met een boot.



Göta Kanal

Samen met het Trollhätte Kanal vormt het Göta Kanal een 390 km lange, bevaarbare waterweg dwars door Zweden vanaf de Noordzee (Kattegat) naar de Oostzee. Het Göta Kanal loopt vanaf het Vänern (een van de grootste meren van Europa) bij Sjötorp naar Mem aan de oostkust. Het heeft een lengte van 190 km en telt 58 sluizen. Van de totale afstand is 87 km met mankracht gemaakt, het overige deel van het traject loopt door verschillende meren. De grootste hoogte van het kanaal is bij het meer Viken: 91,8 m boven zeespiegel. Zelfs voor huidige criteria wordt de bouw in het begin van de 19^e eeuw beschouwd als een van de grootste en duurste projecten die ooit in Zweden hebben plaatsgevonden. Negen miljoen kronen heeft de aanleg indertijd gekost, equivalent aan 1,5 miljard euro nu.

Anders dan vroeger heeft het kanaal alleen nog een functie voor de pleziervaart en de toeristenindustrie. De vrachtafvaart maakt al heel lang geen gebruik meer van het kanaal. Jaarlijks varen er ongeveer 5000 boten door het kanaal, terwijl ruim 3 miljoen bezoekers afkomen op de attracties die het kanaal te bieden heeft. De 58 sluizen hebben alle vrijwel dezelfde afmetingen: 30 m lang en 7 m breed. De diepte van het kanaal is minimaal 2,8 m en de doorvaarthoogte is 22 m. Het kanaal is alleen bevaarbaar in de zomermaanden: vanaf begin mei tot eind september. In de wintermaanden worden de sluiskolken drooggezet voor onderhoudswerkzaamheden.

Hoogteverschillen in het Göta Kanal van Vänern tot Mem.



Historie

Het verlies van Finland aan Rusland, de verwikkelingen met Denemarken en Noorwegen alsmede de Napoleontische oorlogen hadden de economie van Zweden hard getroffen in het begin van de 19^e eeuw en tot een diepe crisis geleid. De uitgesproken agrarische staat zou in korte tijd moeten worden omgebouwd tot een geïndustrialiseerd land, zo was het idee. Een belangrijke aanzet daartoe zou de aanleg van het Göta Kanal kunnen zijn. Behalve dat het de handel van west naar oost en vice versa zou stimuleren, was het kanaal van strategisch belang voor de Zweedse defensie. Sinds het verlies van Finland in 1809 was het vijandige Russische leger van de tsaar akelig dichtbij Stockholm gestationeerd. Een andere belangrijke reden voor het hebben van een directe verbinding tussen Kattegat en Oostzee was de Deense tolheffing bij de Sont, die al vanaf de 15^e eeuw bestond en nog tot 1857 heeft geduurd. Overbodig te vermelden dat in tijden van oorlog met de Denen – er zijn in de loop der geschiedenis heel wat van dergelijke onderlinge oorlogen uitgevochten – de Sont een 'no-go-area' was voor de Zweden.

In mei 1810 begonnen de werkzaamheden aan het kanaal in Motala en spoedig daarna ook in 15 andere plaatsen. De technische plannen waren een paar jaar daarvoor ontwikkeld door graaf Baltzar von Platen, zeeofficier en minister in de Zweedse regering. Tijdens het 22 jaar durende project hebben circa 58.000 mensen, voornamelijk Zweedse soldaten, aan het kanaal gewerkt en een paar honderd Russische krijgsgevangenen. Aanvankelijk werd veel werk nog zuiver handmatig verricht, maar allengs met hulp van Britse kennis en technologie werden veel werkzaamheden gemechaniseerd. In feite vormde de werkplaats die in Motala ('Motala Verkstad') in 1822 ten behoeve van de kanaalwerkzaamheden werd gebouwd en vooral bekend werd door haar gietijzer-technologie, de bakermat van de later zo beroemde Zweedse industrie. In 1832 was het zover. Op 26 september werd het Göta Kanal officieel geopend door koning Karl XIV door het openzetten van de sluis in Mem (zie hieronder). Het kanaal is gedurende de verdere 19^e eeuw nog van groot belang geweest voor het transport van goederen (vooral hout en ijzererts) en passagiers. Maar na de komst van de trein en later het wegverkeer was het gedaan met het transport over het kanaal. Halverwege de 20^{ste} eeuw werd het Göta Kanal Zweden's populairste toeristische attractie.

Officiële opening van het Göta Kanal in 1832 door koning Karl XIV in Mem.



schattig plaatsje van niet meer dan 100 huizen. We gunnen ons de volgende dag een rustdag dat wil onder meer zeggen een fietstochtje via een weggetje langs het meer naar Linköping, een van de grotere steden van Zweden. Het is de hoofdstad van de provincie Östergötland, gelegen ten zuiden van de monding van de rivier Stångån dat in het meer Roxen uitkomt. Het gebied is hier zacht glooiend tot vlak en door het ontbreken van hoge bosschages is het uitzicht verrijkend zowel over het meer als over de landerijen. Het meest in het oog springende gebouw van Linköping is de 109 meter hoge domkerk, een massief stenen kerk springende gebouw van Linköping is de 109 meter hoge domkerk, een massief stenen kerk in gotische stijl, waarvan de eerste, romaanse gedeelten in de 13e eeuw gebouwd zijn.

Na het vertrek uit Berg passeren we binnen één mijl vier tweetrapssluisen. Vanaf Berg naar Borensberg loopt aan de noordoever van het kanaal een prachtig fietspad, waar intensief gebruik van wordt gemaakt. In principe is de hele route van het Göta Kanal namelijk ook met de fiets af te leggen. Speciaal voor de fietsende tourist zijn er eenvoudige accommodaties beschikbaar waar men kan overnachten. Na het passeren van Borensberg, dat opvalt door de prachtige houten villa's aan weerszijden van het water, varen we over het meer Boren. Aan het einde wacht ons een vijftrapssluis naar Motala. Die moet nog even wachten, vinden wij, het is hier te mooi om er snel aan voorbij te gaan. Dus gaan we hier voor anker. Het water is helder, maar helaas erg koud. Uiteraard gaat Marina weer zwemmen. Na drie rondjes om het schip houdt ze het al voor gezien. Tot nu toe blijkt het water in de meren een stuk kouder te zijn dan dat in het kanaal, aldus Marina.

Stipt om 9.00 uur de volgende ochtend liggen we voor de eerste van de vijf sluizen afge-meerd om als eerste te schutten. Na ruim een uur hard werken hebben we ook deze barrière genomen en varen langs het graf van Baltzar von Platen aan de noordoever van 'zijn' kanaal. Hij was de grote inspirator en het technische brein van het Göta Kanal, dat dit jaar 175 jaar geleden is geopend. We meren af langs de kade van Gästhamn Motala tegenover het 'Motormuseum'. We zijn inmiddels op 88,5 meter boven zeeniveau beland. Motala ligt aan de oostoever van het op een na grootste meer van Zweden, het Vättern. In 1810 begonnen hier de eerste werkzaamheden voor de aanleg van het oostelijk gedeelte van het Göta Kanal. We besluiten hier een paar dagen te blijven. Er is hier namelijk van alles te doen, diverse musea, o.a. over de aanleg van

Luchtfoto van de 'Carl Johan' zeventrapsluis van Berg.



het Göta Kanal, een prachtige omgeving waar het goed fietsen is en het kilometerslange, door bos omzoomde strand aan het Vättern. Bovendien is het nu echt (even) zomer geworden, zonnig en warm dus. In mijn afwezigheid de volgende ochtend stap er een Zweedse TV-ploeg aan boord, die een documentaire maakt over het kanaal ter ere van het 175-jarige bestaan. Marina wordt uitvoerig geïnterviewd over de *Sabijn*, toch wel een hele vreemde eend in de bijt temidden van het Zeedse hoogland. En waar die glimmende planken aan weerszijden eigenlijk voor dienen? En of we ons wel realiseren dat het Göta Kanal in Zweden bekend staat als het 'echtscheidingskanaal', waar al vele huwelijken vanwege het vele sluisenwerk zijn gestrand. Diezelfde middag maken we nog een fietstochtje naar Vadstena, dat iets ten zuiden van Motala aan het meer ligt. Het is een zeer oud havenstadje met aan het water een gigantisch kasteel, *Vadstena Slott*. Het is een in renaissancestijl opgetrokken kasteel, waarvan de bouw in 1545 door koning Gustav Vasa is begonnen. Het bijzondere is dat de gehele slotgracht, die rondom het kasteel loopt en in directe verbinding staat met het meer, dienst doet als jachthaven. Het moet een feest zijn om in zo'n bijzondere omgeving een paar dagen met een traditioneel schip te mogen liggen.

(wordt vervolgd)



De Tärna, een in 1913 gebouwde tweemastschoener van bijna 28 m, neemt vanwege haar afmetingen vrijwel de gehele sluis bij Norsholm in beslag.



Het oude stadje Söderköping werd in de 19e eeuw een bekend kuuroord.