

I motorbåd rundt om Sydsverige på to måneder

Allan Madsen er inkarneret tursejler, og du kan finde flere af hans artikler her i Turbanken. Turen i 2007 gik syd og øst om Sverige og tværs over landet via Göta kanal. En tur på 1235 sømil, hvor vejrguderne ikke var på hans side. Allans beretning har rigtig mange gode tips og oplysninger.

Af Allan Madsen, Egå Motorbåds Klub

Fem ugers sommerferie suppleret med en måneds orlov muliggjorde, at vi allerede i år kunne realisere en af vores mange drømme: at sejle syd om Sverige op til Ålandsøerne i vores Nimbus 280 coupé. Øland og Gotland skulle naturligvis besøges undervejs, ligesom vi på udrejsen også havde planlagt nogle dages sejlads på Mälaren og et besøg i Stockholm. Hjemrejsen skulle gå via Göta kanal, Vänern og Trollhätte kanal/Göta elv til Göteborg.

Efter vi havde fået accept på den ønskede orlov af vores respektive arbejdsgivere, blev der umiddelbart efter nytår indkøbt de nødvendige søkort til turen hos Iver Weilbach i København. De mørke vinteraftener gik efterfølgende med at udstikke utallige kurser og opmåle lige så mange positioner, som så efterfølgende blev lagt ind på kortplotteren som way-points.

Første stop Hundested

Vi har efterhånden gjort det til en tradition i forbindelse med årets sommerferiesejlads at afsejle fra vores hjemhavn kort efter solopgang. I år var ingen undtagelse. Onsdag d. 13. juni kl. 04.45 slap vi fortøjningerne i Egå Marina og satte i jævn, vestlig vind i første omgang kursen mod Snekkeløbet ved Sjællands Odde. Efter godt fem timers sejlads på et efterhånden noget uroligt Kattegat nåede vi til Hundested, hvor der var særdeles god plads i den hyggelige lystbådehavn, der kun ligger ca. 100 m. fra byens hovedgade med gode indkøbsmuligheder. Efter en dag med regnbyger og relativt megen vind sejlede vi torsdag sidst på eftermiddagen de godt 30 sm. fra Hundested til Helsingør.

Selv om vi havde påbegyndt vores sommerferiesejlads tidligt på sæsonen, havde vi da en forventning

om, at toilet- og bade faciliteterne i havnene allerede i juni ville blive rengjort dagligt. Dette var bestemt ikke tilfældet i Helsingør, hvor faciliteterne i det hele taget efter vores mening ikke stod mål med havneafgiften.

Første svenske stop

En dag med mere end almindelig kraftig regn og frisk vind fik os til at blive en ekstra nat i Vedbæk. Søndag morgen var det imidlertid klaret betydeligt op, og vinden var tillige aftaget en del. Kursen blev derfor sat mod Lomma nord for Malmö; en sejlads på 20 sm.

Lomma er, i lighed med vores hjemhavn, med i frihavnsordningen og ideel at anløbe i forhold til et besøg i Lund. Der er ca. ti min. gang fra lystbådehavnen til busterminalen, hvorfra der på hverdage er tre afgange i timen i dagtimerne til Lund (transporttid knap 15 min.). Ved busterminalen er der tillige to store dagligvareforretninger, så eventuelle indkøb kan meget belejligt klares, når man re-turnerer med bussen fra Lund.

Den store turistattraktion i Lund er domkirken. Den oprindelige kirke, Knud den Helliges fra ca. 1080, er der intet tilbage af. Lund blev i 1104, efter den danske konge Erik Ejegod havde besøgt paven i forbindelse med en pilgrimsrejse til Jerusalem, gjort til bispe-sæde for hele Norden. Byens stilling som kirkeligt centrum krævede naturligvis opførelse af en vældig katedral. Præcist hvornår byggeriet af den nuværende imponerende sandstenskirke blev påbegyndt, ved man ikke; men krypten stod helt færdig i 1131. Kirken, som den fremstår i dag, er bl.a. mest kendt for de 78 korstole fra 1370'erne, den syvarmede tre m. høje bronzelysestage sandsynligvis fra slutningen af 1400-tallet, kryptens to såkaldte "Finn-søjler", prædike-stolen fra 1592 og det astronomiske ur, hvis ældste dele kan dateres helt tilbage til omkring 1380.

Langs Sydskånes kyst

DMI havde for mandag d. 18. juni for såvel den vestlige Østersø som Østersøen omkring Bornholm varslet tre-otte sekundmeter vind fra sydvestlig eller vestlig retning, der i løbet af dagen skulle aftage til under fem sekundmeter fra skiftende retninger. Det var med andre ord dagen, hvor vi skulle ud på den relativt lange sejlads langs den sydsjællandske kyst. Vi sejlede igennem Falsterbo kl. 10.00 (klapbroen over kanalen med en gennemsejlingshøjde på 3,5 m. åbnes i tidsrummet kl. 06.00-22.00 hver hele time undtagen kl. 08.00 og 17.00) og efter at have tilbagelagt en distance på godt 80 sm., nåede vi midt på eftermiddagen til Simrishamn.

I Simrishamn kan der tankes diesel dagligt kl. 07.00-09.00 og igen 16.00-17.00 (så vidt vides kun mod kontant betaling). Efter at have fået påfyldt knap 150 l. fortsatte vi tirsdag til Karlshamn vest-ligst i Blekinges skærgård; en sejlads på godt 40 sm. Vi fortøjede i den lille (20 pladser ved y-bomme) gæstehavn Karlshamn Centrum, der kun ligger ca. 50 m. fra en af byens gågader. Den normalt så velbesøgte havn var her midt i juni næsten mennesketom. Foruden os selv var der således kun en svensk og en polsk båd i havnen. Tilmed sejlede begge ud sidst på eftermiddagen og lod os tilbage som eneste overnattende gæstebåd.

Blekinges skærgård

Karlskrona blev næste by i Blekinges skærgård vi anløb. Efter en sejlads på godt 30 sm. fortøjede vi ved y-bommene i den relativt store gæstehavn Tallebryggan, der ligger i bekvem gåafstand fra by-ens mange, især maritimhistoriske, seværdigheder. I modsætning til i Karlshamn var her andre gæstesejlere end os. Der var foruden andre danske både tillige gæstesejlere fra Tyskland, Holland, England ja endog Canada, uden at havnen dog på nogen måde tilnærmelsesvis var fyldt op.

Når man sejler i motorbåd i svensk farvand, skal man gøre sig klart, at man bestemt ikke kan tanke diesel og/eller benzin i alle havnene. "Gästhamns Guiden", der kan erhverves gratis på stort set alle havnekontorerne, angiver i hvilke havne, tankning er muligt. "Komma's Havnelods 2005-2007" er også brugbar i denne forbindelse, så længe man ikke er nordligere end Mem (Göta kanal). Tallebryggan eksempelvis har på trods af størrelsen intet tankanlæg. Da vi i 2005 også besøgte Tallebryggan i forbindelse med en sommerferiesejlads til Øland, var det heller ikke muligt at købe diesel på den tankstation, der ligger ca. 50 m. fra kajkanten. I dag er der heldigvis ændret på dette forhold.

Vi forlod Karlskrona torsdag morgen umiddelbart efter en regnbyge. Da vi godt 30 min. senere havde passeret Torhamn østligst i Blekinges skærgård, satte vi kursen mod Kristianopel. Det klarede imidlertid flot op, og da havet samtidigt efterhånden var blevet næsten spejlblankt, besluttede vi at fortsætte op i Kalmar Sund i stedet for, som planlagt, at gense Kristianopel. Godt middag lå vi ved y-bommene (30 pladser) i gæstehavnen i Färjestaden på Øland lidt syd for den seks km. lange bro, der forbinder øen med fastlandet ved Kalmar.

Heller ikke i Färjestaden er der et tankanlæg i gæstehavnen. Til gengæld er her en restaurant på kajkanten med et lokkende menukort og udeservering på

terrassen, en børnevenlig badestrand umiddelbart syd for gæstehavnen og en nyopført servicebygning, der foruden vaskemaskine og tør-retumbler indeholder de lækreste toilet-og badefaciliteter. Brug af servicebygningens faciliteter er i lighed med el og vand på flydebroerne inkluderet i havneafgiften på 150,- s. kr. Er der børn om-bord, der måske mangler lidt adspredelse i sejlerlivet, er der yderligere en grund til at anløbe Färjestaden, idet "Ölands Djur-och Nöjespark, placeret nord for Ølandsbroen, byder på en blanding af dyrepark og sommer-og vandland.

Midsommeraften i Sverige

Vi havde glædet os til at skulle fejre midsommeraften i Sverige. At det kom til at ske i Färjestaden, var en ren tilfældighed. Regn, der begyndte ved middags-tid og fortsatte resten af dagen og aftenen med, satte imidlertid en kraftig dæmper på festlighederne.

Efter den megen regn fulgte en nat med urolig søvn p.g.a. en frisk til hård vestlig vind, der satte en del sø i havnebassinet. Vinden aftog meget langsomt, så det blev til tre overnatninger i Färjestaden, før vi afsejlede søndag morgen. Målet for dagens sejlads var Mönsterås, som vi ikke nåede at besøge sidst, vi var på sommerferiesejlads på disse kanter.

I området omkring Mönsterås er der tre havne med gæstepladser: Södra Kajen (ni pladser) i by-ens centrum, Mönsterås Segelklubb (20 pladser) og Mönsterås Lakhamn (30 pladser). De to sidstnævnte beliggende i naturskønne omgivelser henholdsvis fire og seks km. fra byens centrum. Efter knap tre timers sejlads på et spejlblankt Kalmar Sund og en dejlig sejlads gennem den velafmærkede Mönsteråsviken (max. fem kn.) nåede vi Södra Kajen, hvor vi fortøjede ved en hækbøje som eneste gæstebåd i havnen. Det viste sig desværre, at Mönsterås ikke havde meget andet at byde på end den smukke indsejling gennem vigen. I "Gästhamns Guiden" bliver Storgatan med de mange små specialbutikker nævnt som en attraktion. Ser man bort fra træhusene, skiller gaden sig dog ikke nævneværdigt ud fra gågaden i en hvilken som helst mellemstor dansk provinsby.

Den østsvenske skærgård

Lidt nord for Mönsterås begynder den østsvenske skærgård, der på os virkede frodig (klipperne er bevoksede med birk og fyr) og relativt åben ligesom Blekinges skærgård. Ikke langt efter Påskalla-vik ved Fläskösund er det velafmærkede sejlløb dog så smalt, at to både dårligt kan passere hinanden. Inden vi atter var ude på åbent hav nær Oskarshamn, var passagen i skærgården fortsat trang flere steder; men følger man slavisk de røde og grønne sideafmærknin-

ger, er der ikke de store pro-blemer med besejlingen. Efter en sejlads på 28 sm. på fladt vand og i strålende sol nåede vi midt på formiddagen til Oskarshamn. Vi fortøjede ved y-bommene i gæstehavnen Brådholmen i bunden af industrihavnen. Den ligger centralt i forhold til byen, har 80 pladser og næsten alle de faciliteter, en gæstesejler kan ønske sig. Fra gæstehavnen går der turbåd til ”Den Blå Jungfrun”, en næsten cirkelrund ø i Kalmar Sund, der rejser sig 86 m. over havet og i dag er erklæret for nationalpark.

Byen har flere turistattraktioner at byde på. Mest kendt er nok ”Döderhultarmuseet”, som vi besøgte efter frokost. Museet indeholder en stor samling af træskærer Axel Peterssons (han tog navn efter sin fødeby Döderhult ved Oskarshamn) arbejder. Hovedsageligt små meget livagtige menne-skefigurer, gerne gruppeopstillinger med scener af dagliglivet på landet i Småland omkring 1900.

Nævnes skal også den 72 m. lange træbænk, kaldet ”Långa Soffan”, hvor vi sad og betragtede livet på havnen.

Et kraftigt regnvejr ledsaget af et kulingvarsel for hele Østersøen fik os til at udsætte afsejlingen fra Oskarshamn. Vi brugte en del af dagen på at besøge Äspö-laboratoriet ved Oskarshamn atom-kraftværket, hvis primære opgave det er at forske i varig deponering af højradioaktivt affald.

Et besøg på Äspö-laboratoriet bookes på turistbureauet i Oskarshamn (såvel den ca. 30 km. lange bustransport samt selve besøget på laboratoriet er gratis). Efter en kort filmisk introduktion blev vi i bussen i en 3500 m. lang tunnel med en hældning på 14% kørt 435 m. ned i undergrunden. Her dybt nede i undergrunden pågår flere forsøg med udvikling af metoder til opbevaring af det højradioaktive affald. Turen retur til jordoverfladen foregik i elevator og tog 90 sek.

Västerviks Gästhamn

I farvandsudsigten på SR 1 kl. 21.50 varsledes fortsat kuling for hele Østersøen. Da vi vågnede onsdag morgen var det imidlertid helt vindstille. Vi besluttede derfor at sejle til Västervik; en sejlads på knap 40 sm.

Västerviks Gästhamn med 450 pladser er relativt dyr (220,- s. kr.) at overnatte i. Havneafgiften står dog fint i forhold til de mange tilgængelige faciliteter eksempelvis en stor udendørs swimmingpool og sauna. Her er tillige bådudstyersforretning, minimarked med de mest nødvendige dagligvarer og restaurant på kajkanten med udendørs servering.

Onsdag d. 27. juni var også dagen, hvor vi havde været hjemmefra i 14 dage. Vejret havde været

særdeles ustadigt i hele perioden. Der havde været enkelte gode dage med sol; men gråvejr med undertiden kraftig regn og megen vind havde dog været den fremherskende vejrtype. Det ustadige vejr havde fået os til at droppe Byxelkrok på nordspidsen af Øland samt et besøg på Gotland. Vi havde indtil nu sejlet 430 sm. og oplevet en række halvtomme havne, hvor sæsonen endnu ikke rigtigt var blevet ”sparket” i gang.

Västervikeggen bliver også kaldet ”Tjustbygden”, og områdets omkring 5000 øer, holme og skær hedder derfor Tjust skærgården. Västervik, der i 1612 under Kalmarkrigen blev nedbrændt af den danske hær, er efter sigende i dag det mest populære feriested på den sydsvenske østkyst. Antallet af restauranter med udeservering på Fiskaretorget og i de tilstødende gader vidner da også om, at tilstrømningen af feriegæster i højsæsonen må være stor. Byen har dog ikke de helt store attraktioner at byde på. Mest interessant er efter vores opfattelse området omkring middelalderkirken Skt. Gertrud med de smalle stenbrolagte gader og en del velbevarede træhuse fra 1700- og 1800-tallet; men også ”Båtmannsstugorna” fra ca. 1740 placeret tæt ved byens anden kirke Skt. Petri er seværdige.

Perlen Valdemarsvik

Loftahammar, der ligger velbeskyttet i bunden af en næsten lukket vig en god times sejlads fra Västervik, vil vi på sigt nok bedst huske for vejret. Det ustadige vejr ville åbenbart ingen ende tage. Dagen lang vekslede det således mellem korte perioder med sol og regnbyger. Sidst på eftermiddagen vovede vi os alligevel ud af båden for at gå en tur i den lille by og spise aftensmad på havnens nye restaurant. Vi var knap færdige med maden, da det atter begyndte at regne, og denne gang blev der virkelig sat trumf på. Vi oplevede et sandt skybrud, hvor regnen iblandet hagl væltede ned, og vi var på trods af paraplyer gennemblødte, før vi nåede ud til båden. Vel nede i båden opdagede vi ydermere, at et af bådens to skylights i hardtoppen desværre ikke var helt tæt. Tilsyneladende er der ikke mange fritidssejlere, der finder ind i den knap ti sm. lange, smalle og særdeles smukke fjord, der leder ind til Valdemarsvik. Det er synd, for Valdemarsvik er i vores øjne en perle. Byens centrum og gæstehavn ligger for enden af fjorden, mens en stor del af den lille hyggelige bys øvrige bebyggelse breder sig op af fjeldsiderne. Gæstehavnen har 100 pladser, og havneafgiften er på beskedne 100,- s. kr. incl. el og vand (3. døgn er gratis). Fortvivl endelig ikke, hvis det ved anløb af Valdemarsvik er småt med provianten, såvel den faste som den flyden-

de. Fra gæstehavnen er der under 50 m. til en stor dagligvareforretning, og ”systembolaget” ligger meget belejligt lige ved siden af. Skal der motioneres lidt eksempelvis efter aftensmaden, kan det anbefales at gå op på det nærliggende ”Lejonberget”, hvorfra der er en flot udsigt over byen og fjorden.

Skt Anna skærgården

Det var blevet juli, da vi vågnede søndag morgen i Tyrislöt, der ligger temmelig afsides på sydsiden af Norra Finnö i Skt. Anna skærgården. Gæstehavnen (20 pladser) har bort set fra el på broen ingen faciliteter; men den ligger i tilknytning til en campingplads, hvor toilet- og badefaciliteterne må benyttes. Det er også på campingpladsen, den yderst beskedne havneafgift på 60,- s. kr. skal betales.

Regnskyer hang truende over hovederne på os, da vi forlod Tyrislöt med kurs mod Arkösund. Meteorologerne havde dog lovet opklaring med god sigt, og i kystområdet mellem Landsort og Hä-radsjär skulle det i tilgift kun blæse en-fem sekundmeter fra nord. For en gangs skyld holdt far-vandsudsigten stik. Da vi efter godt en time på vandet nåede Arkösund, besluttede vi derfor at fortsætte til Oxelösund, som vi anløb sidst på formiddagen efter en sejlads på knap 35 sm.

I Oxelösund er der to havne med gæstpladser.

Fiskehamnen med ca. 25 pladser ved y-bomme eller langskibs og Badhusviken med 80 pladser ved bøjer. Vi valgte Badhusviken p.g.a. den tættere placering på centrum. Ved anløb af Oxelösund kan man på relativt lang afstand se byens kirke Skt. Botvid. En markant betonkirke fra 1957, som bestemt er et besøg værd. Botvid var en svensk missionær, der i begyndelsen af 1100-tallet blev dræbt af en frikøbt træ.

Højsæson i Trosa

I Trosa fornemmede vi helt klart, at højsæsonen var begyndt. De 80 pladser i gæstehavnen var sidst på eftermiddagen næsten alle optaget. Det vrimlede med redningsvestklædte børn på havneområdet, der havde hele dagen været en livlig trafik ved tankanlægget, og pludselig oplevede vi ventetid ved baderum og toiletter.

Trosa er en ferieby på godt og ondt. På det første stykke langs åen fra gæstehavnen mod byen fik vi et indtryk af turistslum, idet souvenirbutikker, isbarer, gallerier, tøjforretninger, værtshuse, røgerier og restauranter her ligger tæt uden på nogen måde at være indpasset i helheden. Vi fortsatte dog traveturen langs åen og nåede hurtigt til de charmerende gamle og lave træhuse i røde, gule, hvide og grå nuancer, som byen er så kendt for. Flere af husene er fra

1700-tallet, på især den vestre side af åen er gaderne opkaldt efter, hvilke håndværkere der i gamle dage beboede husene, og på torvet ligger det gamle rådhus, som i dag er turistbureau.

Tirsdag blæste det 10-12 sekundmeter fra øst, så formiddagen blev brugt på grundig rengøring af båden og luftning af sengetøj. Kun få både forlod Trosa i løbet af dagen p.g.a. vinden, og det skabte problemer sidst på eftermiddagen. Vi kunne endnu en gang sidde og iagttage, hvordan anløbende både cirkledes rundt for at finde en ledig plads. Nogle valgte ligefrem at forlade havnen igen på trods af, at der på den næste bro var 20-25 tomme pladser. Pladserne på denne bro var forbeholdt lokale sejlere (”forhyrda platser”), også selv om disse var taget af sted på sommerferiesejlads. Det danske system med rød og grøn skiltning på pladserne er bestemt ikke generelt set blevet mere udbredt med årene og slet ikke i denne del af Sverige.

Södertälja kanal og sluse

Vi havde planlagt at besøge Skansholmen, hvor den lokale ”sjökrog” iflg. ”Gästhamns Guiden” har licens til egen brændevinsproduktion. Det viste sig imidlertid, at Skansholmen er næsten lige så afsidesliggende som Tyrislöt, så vi droppede brændevinssmagningen og sejlede i stedet videre til Södertälje.

Södertälje kanal og sluse, der leder ind til Mälaren, har fremstået i sin nuværende udformning siden 1924, men blev oprindeligt indviet i 1819 af kong Karl d. 14. Johan. Slusen åbnes i højsæsonen 1. juni-31. august i tidsrummet 08.15-21.15 fra Mälaren mod Saltsjön (niveauforskel ca. 60 cm.) hver hele time + 15 min. og den modsatte vej mod Mälaren umiddelbart efter. Slusningen er gratis.

Gæstehavnen med 90 pladser ved y-bomme ligger umiddelbart syd for slusen, men desværre også meget tæt på Södertälje banegård, hvorfra der er en del støj fra ankommende og afgående tog.

Mariefred, beliggende knap to timers sejlads fra Södertälje, blev den første by, vi besøgte i Mälaren. Byens store seværdighed er Gripsholm Slott, beliggende fem min. gang fra gæstehavnen.

Slottet blev opført af Gustav Vasa efter 1537 som erstatning for en middelalderborg fra 1380'erne, bygget af Bo Jonsson Grip. Det er sekskantet i grundplan, har tykke mure og tårne og et mægtigt tårn i borggården. Er man interesseret i portrætmalerier er Gripsholm Slott virkelig et besøg værd. Slottet har en samling på ikke mindre end 4300 billeder fra 1400-tallets slutning til 2000-tallets begyndelse, hvoraf en stor del er udstillet. På os virkede de mange malerier dog til sidst noget trættende, ja nærmest ligegyldige; men heldigvis indeholder slottet andet end

malerier eksempelvis et flot teater fra 1782, opført på foranledning af kong Gustav d. 3., og to imponerende kanoner, ta-get som krigsbytte og nu udstillet i borggården.

På den 1,5 time lange sejlads fra Mariefred til Strängnäs skulle vi passere Stallarholmsbron og Tosteröbron med en gennemsejlingshøjde på henholdsvis 3,1 m. og 2,8 m. I turistguiden "Upplev Mälaren" kunne vi læse, at begge broer i perioden 1. maj-15. oktober dagligt åbnes for fritidsbåde i tidsrummet 06.00-22.00. Stallarholmsbron hver hele time + 20 og 50 min. Tosteröbron hver hele time + 5 min. Der er ca. seks sm. mellem de to broer, så vi måtte afpasse hastigheden nøje for at minimere ventetiden før broåbningerne.

Vi kunne se domkirken i Strängnäs på lang afstand, inden vi anløb byen, og netop domkirken var den primære årsag til besøget. Flere kongelige og adelige er igennem tiden blevet begravet i den, bl.a. kong Karl d. 9., der døde i 1611. Kirken har også et dansk islæt, idet Kaj Munk i 1999 sammen med 40 andre personer fik en mindeplade i et særligt indrettet kapel.

Næste stop Stockholm

Efter en dejlig sejlads på Mälaren i gråvej, men med god sigt, nåede vi lørdag via sejløbet syd om Ekerö frem til Stockholm. I byens centrum skulle vi passere tre relativt lave broer med gennemsejlingshøjder på henholdsvis 4,6 m., 4,6 m. og 4,1 m. (sejlbådeejere skal være opmærksomme på, at broerne ikke kan åbnes), inden vi kunne sejle ind i Karl Johans sluse, hvor vi skulle betale en afgift på 140,- s. kr. for nedslusningen. 15 min. senere fik vi en af de sidste ledige pladser (150 ved y-bomme) i Vasahamnen, henvendte os umiddelbart efter på havnekontoret for at betale havneafgiften på 240,- s. kr. og fik den obligatoriske kode til toilet- og bade faciliteterne.

Anløber man Vasahamnen (beliggende på vestsiden af Djurgården og i et eller andet omfang Stockholms officielle gæstehavn) med en forventning om at komme til en moderne marina med alle faciliteter, bliver man skuffet. Det krævede næsten lokalkendskab at finde den smalle indsejling til havnen, der i tilgift var urolig at ligge i p.g.a. de mange turistbåde, der passerede forbi fra midt på formiddagen til langt ud på aftenen. Strømmen, der kostede 40,- s. kr. i døgnet, forsvandt ustandse-ligt, fordi kapaciteten simpelthen var for lille, og toilet- og bade faciliteterne var både utidssvarende, utilstrækkelige og nedslidte (trængte som et minimum til maling). Det eneste positive, vi kan sige om havnen, er den centrale placering, der må være den væsentligste begrundelse for den høje

hav-neafgift. Vasamuseet eksempelvis ligger som nærmeste nabo kun 50 m. borte, og forlystelsesparken "Gröna Lund" kan nås til fods på under ti min.

Oplev Vasa-museet

Vi havde mange gode oplevelser de fire dage, vi tilbragte i Stockholm; men besøget på Vasamuseet var så afgjort den største. Vasa er et krigsskib fra 1628, 62 m. langt, 53 m. fra køl til mastetop, 1300 t. tungt og med plads til 64 kanoner på to dæk. På jomfrurejsen kæntrede skibet efter få hundrede meters sejlads og sank på 30 m. vand i Stockholms daværende havn. Masterne, der stak op af van-det, blev savet af, kanonerne efterfølgende bjerget og resten af skibet skyndsomst glemt. I 1961 blev skibet hævet. Det var takket være det ferske vand i havnen usædvanligt velbevaret, og efter et om-fattende restaureringsarbejde var skibet klar til at blive udstillet i den nuværende museumshal i 1990.

Vaxholm, der har været fæstningsby siden 1544, blev den første by, vi besøgte i den mellemste del af Stockholms skærgård. Gæstehavnen med ca. 100 pladser ved y-bomme eller bøjer er temme-lig urolig at ligge i p.g.a. de mange skærgårdsfærger, men har stort set alle faciliteter bl.a. ikke min-dre end tre tankanlæg. Bort set fra fæstningen (den nuværende er fra 1838) har byen ikke så meget andet at byde på, hvad seværdigheder angår; men den er p.g.a. den korte afstand til Stockholm et yndet weekendmål for hovedstadens befolkning.

Bullandö (en stor marina med 1400 pladser, men med lille gæstebro), beliggende på den sydøstlige del af Värmdö, vil vi nok især huske for den dejlige middag, vi fik på marinaens velbesøgte re-staurant. Menukortet var ganske omfattende; men vi endte dog begge med at bestille "Bullandö skærgårdsgryde", der til vores store overraskelse viste sig at være en fiskesuppeagtig ret. Meget krydret, men særdeles velsmagende.

Dalarö blev den sidste by, vi besøgte i den mellemste del af Stockholms skærgård. I byen er der to havne med gæstepladser: den centralt placerede, men noget urolige Hotellbryggan og den mere hyggelige Ask-fatshamnen, hvorfra der via en lang og stejl trappe kan skydes genvej til byens eneste dagligvareforretning. Dalarö var tidligere badeby for Stockholms overklasse og har i et vist omfang bevaret det eksklusive præg. En travetur rundt i de smalle og lettere kuperede gader med de mange velbevarede træhuse bør efter vores opfattelse afsluttes på "Lotsberget", hvorfra der er en fantastisk udsigt over skærgården.

Koder et helvede for gæster

Vi anløb Dalarö d. 13. juli og havde dermed været hjemmefra i præcis en måned. Vi havde sejlet 670 sm. og var endnu en gang blevet bekræftet i, at det er en god ide at afsejle relativt tidligt på dagen både i forhold til vinden (oftest er der ringe eller slet ingen vind i morgentimerne), og hvad angår pladsforholdene i gæstehavnene (ved anløb i tidsrummet ca. 10.30-13.00 er der sjældent pro-blemer med at finde en plads, heller ikke i højsæsonen). Vi havde ikke været i en eneste havn, hvor vi ikke skulle bruge enten et nøgle-eller chipkort eller en kode for at kunne anvende toilet-og bade-faciliteterne. Et sandt ”helvede” for os som gæster (hvem går og husker på koder, der i øvrigt under-tiden ændres to gange dagligt), men en bekvem måde for havnemesteren at sikre sig, at alle gæster henvender sig på kontoret for at betale havneafgiften (ingen betaling = ingen kode). Vi havde heller ikke anløbet en eneste havn, hvor vi ikke skulle betale 30-50,- s. kr. for el oven i havneafgiften på typisk 150.- s. kr.

Hjemrejsen starter

I Loftahammar var vi af en fritidssejler fra Holbæk blevet gjort opmærksom på ”Kustregistret”, der i lighed med ”Gästhamns Guiden” kan erhverves gratis i adskillige havne. ”Kustregistret” indeholder bl.a. oplysninger om, hvordan og hvornår man via VHF-radioen kan få farvandsudsigter for de svenske distrikter. Farvandsudsigterne, der dækker 24 timer, er meget detaljerede, idet der er en prognose for både formiddag, eftermiddag, aften og nat. Endvidere oplyses risikoen i procent for en gennemsnitsvind på over ti sekundmeter for hver af de fire perioder af døgnet. Vi var naturligvis hurtige til at anskaffe os ”Kustregistret” og lyttede efterfølgende til VHF-radioen dagligt enten kl. 08.30 eller 16.30. Kanalvalget var afhængigt af, hvor i Sverige vi befandt os.

Som tidligere nævnt havde vi droppet at besøge bl.a. Gotland p.g.a. vejret. Det blæsende og regn-fulde sommervejr havde desværre fulgt os siden afsejlingen fra Egå Marina, og var den direkte årsag til, at vi i Vaxholm over et par fortøjningsbajere også havde besluttet at undlade at sejle til Ålandsøerne.

Nynäshamn blev den første større by, vi besøgte på hjemrejsen. Vi havde kun planlagt en enkelt overnatning i den hyggelige gæstehavn, hvor flere restauranter og røgerier ligger langs kajkanten; men en hård vestlig vind udsatte afsejlingen med et døgn.

På den godt 11 sm. lange sejlad fra Nynäshamn til Landsort, beliggende på den nordvestlige del af Öja, skulle vi undervejs passere ”Dragets kanal”. Kanalen er kun omkring 100 m. lang, ca. fire m. bred og har en dybde på godt to m. Foruden den ringe bredde er det specielle ved kanalen, at man ikke kan se fra den

ene ende til den anden. Det er derfor en god ide at afgive lydssignal, inden man sejler ind i kanalen, og håbe på, at eventuelle både, der skal den modsatte vej, vil respektere dette. Vi var i hvert fald klar over, at det ville kræve sin mand eller kvinde at bakke en båd som vores må-ske 50 m. ad et smalt og bugtet løb, så det var med en vis bekymring, vi langsomt begav os ind i kanalen. Passagen forløb dog uden problemer.

Nyköping gæstehavn

Da vi nærmede os Landsort ændrede skærgården kortvarigt karakter. Klipperne var ikke bevoksede med birk og fyr som i hele den øvrige østsvenske skærgård den stockholmske inklusive, men nøgne og vejrbitte, som det kendes fra den vestsvenske skærgård.

Landsort, hvor Sveriges første lodsstation blev etableret helt tilbage i 1535, er et temmelig isoleret sted, som vi gerne ville have besøgt. Omvendt var vi heller ikke villige til at risikere at indeblæse. Da det iflg. farvandsudsigten skulle blæse relativt meget fra vest i hvert fald hele det næste døgn i området omkring Landsort, valgte vi derfor i stedet at sejle til Nyköping på fastlandet nogle få sm. nord for Oxelösund.

Nyköping har en relativt stor (110 pladser ved y-bomme eller langskibs) og moderne gæstehavn, beliggende tæt ved et rostadion i dejlige parklignende omgivelser. Sandsynligvis p.g.a. den ca. fire sm. lange indsejling, der er afmærket med en skov af grønne og røde sideafmærkninger, var gæstehavnen mere end halvtom, selv om sejlersæsonen nu skulle være på sit højeste. Byen har ellers en del at tilbyde den tilreisende. Største seværdighed er dog nok Nyköpingshus, hvis historie kan date-res helt tilbage til et forsvarstårn fra 1100-tallet.

Endnu et kulingvarsel for bl.a. den mellemste og nordlige del af Østersøen skabte tirsdag d. 17. juli hen under aften mere end almindelig trængsel i den hyggelige og velbeskyttede gæstehavn (45 pladser) Beckmansviken i Arkösund, som vi efter en sejlad på 25 sm. var anløbet tidligere på da-gen. 300 m. sydligere ved Norrköping Segelskabs klubhus findes et brugbart alternativ med godt ti pladser. Denne gæstehavn ligger dog udsat i forhold til østlige vinde, og man skal bruge en alen-lang agterfortøjning, da bøjerne af en eller anden årsag er placerede langt fra broen.

Vi havde i flere turistbrochurer om Skt. Anna skærgården kunnet læse, at havørnen efter næsten at være uddød i Sverige nu igen forekommer i større antal, ja faktisk er det ikke længere usædvanligt, at man kan få et glimt af den store rovfugl. Vi fik mere end et glimt, idet vi umiddelbart efter, at vi havde passeret

Stegeborg slotsruin på vej mod Mem, var heldige at se en havørn cirkle rundt over en stejl fjeldvæg i flere minutter.

Gennem Göta kanalen

Knap 30 min. efter denne store oplevelse nåede vi til Mem, hvor Göta kanalen begynder. Vi skulle betale 3800,- s. kr., før vi blev lukket ind i den første af i alt 58 sluser. Beløbet dækkede foruden samtlige sluser også fem frie døgn pr. havn i Göta kanalens 20 gæstehavne incl. bad, el og vand.

Göta kanalen stod færdig i 1832, efter at 58000 soldater udstyrede med træspader under ledelse af Baltzer von Spaten havde arbejdet 22 år på projektet. Den er 190 km. (103 sm.) lang, hvoraf 87 km. er gravet kanal. Der er som sagt 58 sluser, der i højsæsonen fra 11. juni-20. august er åbne dagligt i tidsrummet 09.00-18.00. Det højeste punkt 91,8 m. over havet nås på søen Viken. Højeste hastighed på kanalen er fem kn.

Turistbrochurer kan i sagens natur være overdrevent positive i deres beskrivelser, der skal jo sælges billetter. Hvad Söderköping angår, stod beskrivelserne dog mål med virkeligheden. Kanalhavnen i Söderköping med 65 gæstempladser ligger umiddelbart efter slusen et stenkast fra byens centrum med de smalle stenbrolagte gader, de mange gamle træhuse og to interessante kirker fra middelalderen. Nutidig arkitektur møder man på selve gæstehavnen, hvor en gammel kornsilo er blevet ombygget til en syv etagers beboelsesejendom. Lige bag gæstehavnen rejser det 90 m. høje "Ra-munderberget" sig. En stejl sti med 275 trappetrin fører til toppen, hvorfra der er en fantastisk udsigt over byen. "Smultronstället", et af Söderköpings store træklapstre, er et absolut "must" for iselskere. Isrestauranten, der er den største af sin slags i Sverige, byder på ikke mindre end 60 forskellige isdesserter den ene mere kunstfærdigt arrangeret end den anden.

Vi havde en enkelt overnatning i Norsholm, før vi søndag d. 22. juli nåede frem til Carl Johans sluse-trappe i Berg. At dømme ud fra tilstrømningen af turister må det være det mest berømte sluseanlæg på hele Göta kanalen. I forbindelse med en sluse-trappe som den i Berg må der i de fleste tilfælde regnes med en vis ventetid før op- eller nedslusningen. Vi ventede 2,5 time, inden vi via ikke mindre end syv slusekamre blev løftet 17 m. op fra søen Roxen til Bergs øvre gæstehavn.

Mandag satte det regnfulde og blæsende vejr ind igen efter fire dage med rimeligt sommervejr. Vi gider ikke at sluse i regnvejr og valgte derfor at ligge over en dag i Bergs øvre gæstehavn.

På vej mod Borensberg skulle vi passere ikke mindre

end ni sluser (hver opslusning tager ca. ti min). Ventetiden ved sluserne var heldigvis minimal, så vi var fremme ved den manuelt betjente sluse i Borensberg ved middagstid. Her kom vi imidlertid til at vente godt 30 min. på en af turistbådene, der har fortrinset overalt på Göta kanalen. Vi fortsatte efterfølgende ud på søen Boren og fortøjede kl. 14.00 ved foden af sluse-trappen i Borens-hult, der skulle løfte os godt 15 m. op til Mo-tala ved Vättern. På et skilt blev næste opslusning annonceret til kl. 17.00. Der var med andre ord god tid til at spise en sen frokost og tage de fem slusekamre, der lå umiddelbart foran os, nøjere i øjesyn. Nedslusningen forløb imidlertid hurtigere end beregnet, så allerede kl. 16.20 blev der fra slusevagtens givet tegn til, at vi som sidste båd på første hold (fire både af normal størrelse op- eller nedsluses af gangen) kunne sejle ind i første sluse-kammer. Vi havde været undervejs i ti timer, da vi kort efter kl. 18.00 efter i alt 15 opslusninger fortøjede ved en af de sidste ledige pladser ved y-bommene i gæstehavnen i Motala. Vi havde til vores store overraskelse kun tilbagelagt en distance på 22 sm. Med en fart på fem kn. havde motoren altså kun været i regulær drift i godt fire timer.

Rundt Vänern

Ovenpå de mange opslusninger trængte vi til en "overliggerdag" i Motala uden de helt store fysiske udfoldelser. Veludhvilede sejlede vi torsdag i jævn sydvestlig vind ud på Vättern. Målet for dagens sejlads var Vadstena, beliggende knap ni sm. syd for Motala.

I Vadstena fortøjede vi bogstaveligt talt ved foden af en af byens store seværdigheder, idet vold-graven omkring Vadstena Slott i dag fungerer som havn. Et lille afsnit med ca. 15 pladser ved bøjer udgør gæstehavnen, resten af voldgraven er forbeholdt lokale sejlere. Vadstena er desværre ikke en af de 20 gæstehavne, der er inkluderet i kanalafgiften. Vi betalte dog med glæde havneafgiften på 180,- s. kr. for den noget specielle oplevelse, det var at ligge et døgn i slotsvoldgraven.

Byggeriet af Vadstena Slott blev igangsat af Gustav Vasa i 1545 og var oprindeligt tænkt som et stærkt forsvarsværk mod bl.a. danske angreb. Ti år senere besluttedes det at ombygge borgen til et renæssanceslot, der skulle tjene som residens for Gustav Vasas søn Magnus, der var blevet hertug af Östergötland. I 1716 ophørte slottet med at være bolig for kongelige, hvorefter det forfaldt. Et omfattende restaureringsarbejde har dog bragt slottet tilbage til tidligere tiders storhed.

Vadstena Klosterkyrka er en anden af byens store turistattraktioner. Den blev bygget efter den Helli-

ge Birgittas anvisninger og blev indviet i 1430. Den Hellige Birgitta, der var fra Vadstena-egnen, måtte tilbringe ikke mindre end 21 år i Rom, før hun fik pavens tilladelse i 1370 til at indstifte birgittinerordenen. Det første kloster blev oprettet i Vadstena i det, der i dag er kendt som "Bjäll-boättens Palats" (en kongsgård fra 1200-tallet). Birgittinerordenen er stadig til stede i Vadstena, men nu i to mindre klostre. Den Hellige Birgitta blev i 1999 gjort til skytshelgen for hele Europa. Måske derfor kommer mange katolikker på pilgrimsrejse til Vadstena hver sommer. Før vi anløb Karlsborg skulle vi erfare, at Vättern kan være ret ubehagelig at besejle i frisk vind. Vi havde glædet os til at skulle besøge Karlsborg Fästning, der ligger på et næs knap to km. fra by-ens gæstehavn, men nåede desværre ikke derud i fæstningens åbningstid, da det regnede kraftigt det meste af eftermiddagen. Vi travede dog en tur derud om aftenen, da det endelig var blevet opholdsvejr, men fik selvfølgelig kun et meget begrænset indtryk af det enorme bygningsværk, der blev påbegyndt i 1819, først stod helt færdigt i 1907 og da var forældet. Med opholdsvejret tog vinden yderligere til. Ved nattetid stod der således en hård sydvestlig vind ned igennem Rödesund ved Karlsborg, hvilket resulterede i en meget urolig nattesøvn for os, der lå fortøjet ved den udsatte gæstebro. Egentlig havde vi lyst til at gå turen ud til Karlsborg Fästning igen efter morgenmaden, men orkede samtidigt ikke at skulle risikere endnu en nat med bølgeslag mod fribordet af båden. Vi lod os derfor nøje med det begrænsede indtryk, vi havde fået af fæstningen om aftenen og sejlede til den velbeskyttede gæstehavn i Forsvik; en ganske kort sejlads på knap fem sm.

Slusningens kunst

I Forsvik fik vi lejlighed til at se et ganske interessant industrimuseum, hvor man bl.a. er i gang med at lave en nøjagtig kopi af hjuldampere "Eric Nordevall", der blev bygget i 1836 og sank på Vättern 20 år senere. Skibet blev bygget med henblik på besejling af Göta kanalen og revolutionerede sammen med de seks søsterskibe det datidige svenske transportsystem. Fra den traditionelle og undertiden noget usikre transport med hest og vogn kunne den rejsende med hjuldampernes indsættelse tage turen mellem Stockholm og Göteborg ud fra en fast sejlplan. Vi passerede Europas mindste kabeltrukne færge "Lina", der transporterer passagererne over Göta kanal for kun 50 øre, umiddelbart før vi nåede gæstehavnen i Töreboda. Fra Töreboda til Sjötorp, hvor Göta kanalen løber ud i Vänern, er der kun ca. ti sm. På denne relativt korte distance skulle vi imidlertid foretage ikke mindre end 19 nedslusninger. Belært af

erfaringerne vi havde gjort på sej-ladsen fra Berg til Motala, forlod vi Töreboda tidligt næste morgen, idet vi var klar over, at vi skulle være undervejs i adskillige timer. Midt på eftermiddagen fortøjede vi i værftsbassinet i Sjötorp. Vi manglede med andre ord stadig tre sluser, før vi ville være ude på Vänern, men mente, at det måtte være "enough hard work for one day", som vores engelske slusekammerat udtrykte det. I brochuren "Sveriges och Norges kanaler" kunne vi læse, at gennemsejlingen af Göta kanal kan foretages på fem-syv dage. Vi vil ikke bestride, at dette er muligt, men vil helt klart anbefale at bruge betydeligt flere dage for at få tid til andre oplevelser undervejs end blot at sluse.

Bagerst i brochuren "Göta kanal" er der et langt afsnit om "det at sluse". Gør man sig den ulejlig-hed på forhånd at læse denne udmærkede instruktion og derefter følge anvisningerne nøje, er hverken op- eller nedslusning forbundet med de store vanskeligheder. Hvis man tager for mange sluser på en dag, kan det dog i høj grad blive anstrengende, især hvis der er tale om oplusning.

Standard på gæstehavnene

De 20 gæstehavne, der er inkluderet i kanalafgiften, er af meget vekslende standard. Enkelte gæstehavne, eksempelvis i Söderköping og Motala, lever op til forholdene i en moderne dansk marina; men ofte er der blot tale om en anløbsbro med plads til 10-15 både. I langt de fleste af de 20 gæstehavne er der adgang til el og vand; men det er bestemt ikke en selvfølge, at det er på broen, hvor man ligger fortøjet. Det er derfor en god ide hjemmefra at have medbragt lange elkabler og en stor dunk, hvori der kan hentes drikkevand.

Sejladsen på den bugtede Göta kanal havde bestemt sine højdepunkter; men uanset hvor smuk den omgivende natur end var, så blev det altså lidt ensformigt for os. Vi blev i hvert fald i det lange løb trætte af at kigge på henholdsvis skove, marker og enge med græssende køer og får.

Onsdag d. 1. august havde vi været hjemmefra i syv uger. Vi havde efter 12 dage på Göta kanalen forladt denne, efterfølgende besøgt Mariestad og Spiken ved Vänern, efterhånden sejlet 924 sm og fortsat ikke set så meget til solen, som vi kunne ønske os; men iflg. de svenske meteorologer skulle sommeren langt om længe komme til Sverige sidst på ugen.

Så kom sommeren til Sverige

Det skulle blive mandag d. 6. august før sommeren med dagtemperaturer over 25 grader kom til Sverige. Efter de seks nedslusninger (sluseafgiften på 750,- s. kr. betales i Trollhättan) på Trollhätte kanal og Göta

elv havde vi haft en enkelt overnatning i Hinsholmskilen i udkanten af Göteborg, inden kursen var blevet sat mod Marstrand, hvor vi skulle have gæster ombord fra Danmark. Planen for den næste uge var en sejlads omkring øerne Tjörn og Orust.

Før Göteborg havde vi også overnattet i gæstehavnene i såvel Vänersborg som Trollhättan, hvor der normalt kan være vanskeligt at finde en ledig plads i juli, når sejlærsæsonen er på sit højeste. Her i begyndelsen af august var der imidlertid ingen problemer, heller ikke for sent anløbende både. Helt anderledes så det ud i Marstrand, hvor gæstehavnen med plads til 230 både allerede var fyldt helt op midt på eftermiddagen.

”Carlsten Fästning”, der kan ses på adskillige sm. afstand, er Marstrandöns altdominerende turistattraktion. Fæstningens historie kan dateres tilbage til anden halvdel af 1600-tallet, hvor byggeriet blev igangsat, efter at Marstrand var blevet svensk i forbindelse med freden i Roskilde i 1658. Sene-re i historien har fæstningen i kortere perioder dog været på danske hænder. Bl.a. indtog Torden-skjold Marstrand i 1719.

En travetur Marstrandön rundt kan dog også varmt anbefales. Stien går helt ude ved vandet hen over de runde klipper, der med korte mellemrum er bemalet med små hvide streger, så man aldrig er i tvivl om, hvilken vej man skal gå. Hvor det har været nødvendigt, er der anlagt trapper og broer. Midtvejs på turen passerer man ”Skallen Fyr”, hvor Skagerrak og Kattegat mødes, og umiddelbart før man igen er tilbage i byen, støder man på ”Nålögat”. Her er stien mellem klippevæggene så smal, at man næsten er nødsaget til at gå sidelæns. Undervejs kan man også tage afstikkere ind på øen og bl.a. se grotterne, hvor lokalbefolkningen søgte tilflugt under Tordenskjolds belejring. Hele turen tager godt en time.

Vi har sejlet omkring øerne Tjörn og Orust adskillige gang, men kan heldigvis stadig finde havne med gæsteplads, som vi ikke har besøgt før. Den populære gæstehavn i Mollösund har altid været overfyldt hver gang, vi har forsøgt at besøge byen. I år lykkedes det os imidlertid at få en plads i det firkantede bassin i inderhavnen, hvor vi for første gang på hele turen fik brug for vores anker.

Mod Læsø og hjem

Mollösund er en typisk mindre vestsvensk skærgårdsby med havnen som det samlende midtpunkt. De lave røde og hvide træhuse ligger meget tæt på hinanden i de smalle og krogede gader omkring havnen, mens resten af bebyggelsen i byen ligger klumpet sammen op ad fjeldsiderne. Haver er der ikke mange af p.g.a. den tætte bebyggelse. Fiskeriet var

tidligere det altdominerende erhverv i Mol-lösund. Der fiskes fortsat fra byen, men i begrænset omfang. Flere af de gamle pakhuse på havnen har derfor fundet anden anvendelse og er i dag indrettet som butikker, cafeer og restauranter.

Det viste sig desværre, at der kun havde været tale om en ganske kort stabilisering af vejret. Da vi fredag d. 10. august vågnede i Gullholmen hang der således tunge regnskyer over hovederne på os, og samtidigt var vinden fra vest øget igen. I stedet for at besøge Lysekil, som planlagt, sejlede vi nord om Orust og nåede lige at fortøje i gæstehavnen ved den store forretningsarkade i Stenung-sund, før det for alvor begyndte at regne.

Selv om det blev opholdsvejr igen først på aftenen, var vores tålmodighed med det svenske som-mervejr efterhånden brugt op. Samme aften kl. 21.50 modtog vi på SR 1 en farvandsudsigt for det næste døgn, der for Kattegat lovede to-seks sekundmeter vind fra vestlige retninger og god sigt. På denne baggrund besluttede vi at sejle til Læsø, der normalt er kendt for sine mange solskinstimer. Vel fremme i Vesterø havn kunne vi efter en eftermiddag med nogen sol imidlertid konstatere, at den danske sommer bestemt ikke var meget bedre end den svenske, og stævnen på vores båd blev næste dag derfor for alvor vendt mod syd.

Efter to overnatninger i Grenå var vi tirsdag d. 14. august tilbage i Egå Marina. Vi havde tilbage-lagt en distance på i alt 1235 sm. på de to måneder vi havde været af sted i et vejr, der bestemt ikke havde været ideelt til motorbådssejlads.