

# Vänern rundt i motorbåd

Familien Allan Madsen fra Egå Motorbåds Klub tager hver sommer på en lang tursejlad til vores nabolande. Det har han leveret flere beretninger på til hjemmesiden. I denne går turen til Vänern, Sveriges største sø, og beretningen indeholder rigtig mange gode tips.

Af Allan Madsen

Vi havde håbet, at fredag d. 7. juli skulle have været dagen for årets første dukkert i havet, som i ugen op til vores ferie efterhånden havde nået behagelige 20 grader. Havnen på Anholt med de fine sandstrande skulle derfor have været den første fremmede havn vi anløb på dette års sommerferiesejlad, der havde Vänern, Sveriges største og Europas tredje største sø, som endemål.

Vi havde fået en del regnbyger undervejs på sejladsen fra vores hjemhavn Egå Marina til Anholt. Da vi efter 4,5 time på havet nåede frem til øen, var denne, på trods af DMI's melding om opklaring i løbet af formiddagen, også indhyllet i faretruende mørke skyer. Det skulle med andre ord ikke være "store badedag", så vi fortsatte mod den svenske kyst.

Det ville have været mest logisk, at vi havde sat kursen direkte mod Gøteborg (en sejlad fra Anholt på knap 60 sm.); men vores aktuelle tankbeholdning afgjorde, at Varberg blev første svenske havn, vi anløb efter yderligere 3,5 times sejlad.

## Varberg

I modsætning til i inderhavnen (trafikhavnen) i Varberg kan der i Getteröns Småbåtshamn tankes såvel diesel som benzin. Efter at tanken atter var fyldt op, fortøjede vi ved en af de mange ledige pælepladser, der alle var markerede med grønne skilte.

Getteröns Småbåtshamn, der i lighed med vores hjemhavn er med i frihavnsordningen, er beliggende umiddelbart vest for Varberg i rolige og naturskønne omgivelser med bl.a. en børnevenlig badestrand i nærheden.

Vil man besøge Varberg, måske for at se Varbergs Fästning eller proviantere til den videre sommerferiesejlad, er der i højsæsonen i tidsrummet 10.00-24.00 timedrift mellem Getteröns Småbåtshamn og Varberg med små passagerbåde. En enkeltbillet for en voksen koster i 2006-sæsonen 30 s. kr.

## Göta Älv

Efter udskiftning af et vinduesviskerblad blev kursen lørdag sidst på formiddagen sat mod Gøteborg, som vi nåede fire timer senere efter en sejlad i jævn vestlig vind. Vi fortøjede ved pæle i den meget store lystbådehavn Hinsholmskilen. En frihavn i udkanten af Gøteborg, men med sporvognsforbindelse til centrum.

Göta Älv, der forbinder Gøteborg med Vänern ved Vänersborg, er 54 sm. lang. Maksimumhastigheden på elven er ti kn.; men der er lokale fartbegrænsninger på fem eller syv kn. Der er seks sluser undervejs, heraf fire ved Trollhättan. Slusen i Lilla Edet, der er Sveriges ældste, blev bygget i 1607.

Vi nåede slusen i Lilla Edet søndag midt på eftermiddagen efter 4.5 times sejlad og kunne uden ventetid sejle direkte ind i denne.

Vi fortøjede efterfølgende langskibs i den relativt lille gæstehavn (iflg. "Gästhamns Guiden 2006" 15, men med lidt god vilje ca. 25 pladser) beliggende på styrbords side umiddelbart efter slusen. Mangelen på faciliteter i havnen, der er den eneste gæstehavn på strækningen mellem Gøteborg og Trollhättan, er udtalt. Der er hverken el eller vand på de små broer, toiletternes antal er begrænset til to, og i havnens eneste baderum kommer der kun koldt vand ud af bruseren.

## Trollhättan

Heller ikke ved sluserne i Trollhättan, hvor sluseafgiften på 730 s. kr. betales, havde vi ventetid før opslusningen. Vi var derfor allerede fremme i Vänersborg mandag inden middag efter den sidste sluse i Brinkebergskulle. Her begrænsede ventetiden før opslusningen sig til ca. 30 min.

Vi havde ikke mærket meget til de 12-14 m. pr. sek. det mandag blæste fra vest under sejladsen på den sidste del af Göta Älv. Vi kom imidlertid til at drive noget rundt i havnebassinet i Vänerparken Marina, før vi fik fortøjet vores Nimbus 280 coupe med stævnen mod broen med fast agterfortøjning. Vänerparken Marina, der er beliggende umiddelbart for jernbanebroen tæt på bl.a. indkøbsmuligheder, har alle de faciliteter, en fritidssejler kan ønske sig, og modsvarer således fint havnepengene på 130 s. kr. inkl. el og brusebad.

Egentlig havde vi forventet at blæse inde en dags tid i Vänersborg; men da vi vågnede tirsdag morgen, var vinden faldet betydeligt. Vi er særdeles glade for at sejle i skærgård, så kursen blev derfor sat mod Spiken i Ekens Skärgård. En sejlad på godt 35 sm.

## Ekens Skärgård

At sejle i Ekens Skärgård (Vänerns største sammenhængende skärgård), der ligger umiddelbart nord for halvøen Kållandsö volder ikke de store problemer, selv om flere passager kun er få meter bredde. Sejløbet er nemlig overalt særdeles godt afmærket med en skov af grønne og røde sideafmærkninger.

Spiken, der var målet for dagens sejlads, er et relativt lille fiskerleje med en veldrevet gæstehavn med ca. 40 pladser, hvor der fortøjes ved pæle eller bøje. Havnen er særdeles populær blandt fritidssejlerne, og det kan derfor blive småt med pladsen allerede fra først på eftermiddagen. Her er adskillige røgerier, flere med overdækket udendørsservering, cafe, restaurant "Sjöboden" med et lokkende spisekort, isbod, forskellige småbutikker med kunsthåndværk samt en dagligvareforretning med en åbningstid fra 8.00-22.00. Alt sammen indpasset diskret i helheden.

Vi lå over en dag i gæstehavnen i Spiken for at besøge Läckö Slott (afstand to km.), der at dømme efter besøgstallet må være områdets største turistattraktion. Läckö Slotts historie kan føres tilbage til 1298, hvor biskoppen af Skara Brynolf Algotsson grundlagde en borg, der bestod af tre enkle huse bag en befæstet mur. Slottet, som det fremstår i dag, er fra 1600-tallet og i vid udstrækning bygget på foranledning af greve Magnus Gabriel de la Gardie, der var den rigeste mand i datidens Sverige og bestred nogle af landets vigtigste embeder. I 1681 inddrog Karl d. 11. i forbindelse med den såkaldte reduktion mange godsbesiddelser. Greven på Läckö måtte afstå slottet, inventaret blev solgt, og Läckö Slott stod tomt og forladt. Mange af slottets 248 rum står på trods af bl.a. store sommerudstillinger fortsat tomme i dag.

## Mariestad

Torsdag d. 13. juli satte vi først på formiddagen kursen mod Mariestad, som vi nåede et par timer senere efter en sejlads på knap 25 sm. i jævn sydvestlig vind. Undervejs rullede vores båd undertiden en del i de krappe bølger, som i Vänern kan opstå hurtigt, hvis det pludseligt blæser op, fordi ferskvandet, der er lettere end saltvand, hurtigt kommer i bevægelse.

Gæstehavnen i Mariestad, der iflg. "Gästhamns Guiden 2006" har 50 pladser (fortøjning langskibs eller ved bøje), ligger i den absolut inderste del af havnen kun ca. fem min. gang fra byens centrum. Mariestad kalder sig "Vänerns Perle"; noget overdrevent efter vores opfattelse. "Gamla Stan" er da en ganske charmerende og velbevaret bydel med smalle stenbrolagte gader og mange overvejende rød- eller gulmalede træhuse fra 1700- og 1800-tallet.

Byens flotte vartegn "domkirken" fra omkring

1600, der dog aldrig har haft en biskop, er bestemt også et besøg værd; men når dette er sagt, adskiller Mariestad sig ikke specielt fra andre større byer ved Vänern.

Vejret havde været noget ustadigt i den første uge af vores ferie. Vi havde haft perioder med sol; men gråvejr med regnbyger og relativt megen vind havde dog været den fremherskende vejrtype. Fredag morgen stod vi imidlertid op til sol fra en næsten skyfri himmel, og vejret holdt heldigvis hele dagen.

## Skilsmissekanalen

Vi tankede diesel i Mariestad (literpris 11,90 s. kr.), inden vi forlod byen først på formiddagen. Motoren nåede knap at blive rigtigt varm, før vi anløb Sjötorp, hvor Göta Kanal har sit udløb i Vänern. I Sjötorp er der gæstehavn i havneområdet ved Vänern før første sluse, mellem sluserne et og to samt efter sluse tre. I alt ca. 75 pladser. Fortøjning sker enten ved bøje, med hækanker eller langskibs.

For at få et lille indblik i rytmen i slusningen og livet langs Göta Kanal lejede vi i Sjötorp et par udmærkede cykler ovenfor sluse tre for den nette sum af 250 s. kr. og cyklede 15 km. langs kanalen til Hajstorp. Nogle kalder Göta Kanal for "skilsmissekanalen". Formentlig fordi de mange sluser kan give anledning til uoverensstemmelser mellem mand og kone. "Efterlønerkanalen" er efter vores opfattelse mere passende, idet man tilsyneladende skal have mere end almindelig god tid, hvis man har til hensigt at skulle igennem samtlige 58 sluser på den 190 km. lange kanal mellem Vänern og Østersøen..

## Kristinehamn

Vi sejlede fra Sjötorp til Kristinehamn i strålende solskin på en næsten spejlblank Vänern. En sejlads på knap 32 sm. Indsejlingen til Kristinehamn er meget lang, utrolig smuk og særdeles velafmærket med grønne og røde sideafmærkninger. Læg mærke til Picasso-skulpturen på styrbords side længst ude. Den er 15 m. høj, støbt i beton og indviet i 1965. Det siges, at Picassos egen kone har stået model.

Den lille gæstehavn, med plads til 20 både enten langskibs eller ved bøje, ligger bag industrihavnen fem min. gang langs åen fra byens centrum. Servicebygningen rummer foruden flotte bade- og toiletfaciliteter også sejlerkøkken og vaskemaskine. Brug af alle faciliteterne er inkluderet i havneafgiften på 120 s. kr. Der kan ikke tankes hverken diesel eller benzin i gæstehavnen. Har man et par dunke om bord, kan der dog hentes brændstof på en tankstation (kun plastikkort) beliggende i umiddelbar nærhed.

## Karlstad

Vi var knapt ude af Varnumssund søndag morgen, før vi ved Tyskön drejede skarpt mod styrbord og sejlede ind mellem den grønne og røde sideafmærkning, der markerer indsejlingen til Hjälmarsund; et lavvandet, men velafmærket farvand, der er en del af det indenskærs sejløb mellem Kristinehamn og Karlstad. Vi nåede Karlstad knap tre timer senere efter at have tilbagelagt en distance på 25 sm.

I Karlstad havde vi igen mulighed for at gøre brug af frihavnsordningen (Karlstads Segelsällskap). Havnen ligger imidlertid i et noget uinteressant industrivarter ca. 20 min. gang fra byens centrum, så vi valgte at sejle under vejbroen ( gennemsejlingshøjde fire m.) ind til Karlstads officielle lille gæstehavn (20 pladser) ved Löfbergskajen, hvor vi fortøjede ved en bøje med stævnen mod broen. Sejlbådsfolk, der ønsker at ligge i gæstehavnen skal vide, at vejbroen kun åbnes på følgende tidspunkter: 09.00, 12.15, 16.30, 18.45 og 22.00.

Måske p.g.a. vejbroen er der ikke mange fremmede fritidssejlere, der finder ind til gæstehavnen, der ligger i gåafstand til byens turistattraktioner. Vi besøgte bl.a. den flotte domkirke fra 1700-tallet, Stora Torg med fredsmonumentet fra 1955 til minde om den fredelige opløsning af unionen mellem Sverige og Norge i 1905 samt Östra Bron fra 1760'erne over Klarälven. Med sine 12 granithvælv og en længde på 168 m. er den Sveriges længste stenbro.

Vejrmeldingen søndag kl. 21.50 på Sveriges Radio P1 indikerede, at vi nok ville blæse inde en dag eller to i Karlstad. Vi betalte i gæstehavnen 140 s. kr. inkl. el i havneafgift, men måtte derudover betale yderligere 5 s. kr. for hvert min., vi tilbragte under baderummets bruser.

For at spare nogle penge på feriebudgettet lagde vi os derfor ud i Karlstads Segelsällskaps havn "Kanikenäshamnen". Vi erfarede, at der i modsætning til inde i gæstehavnen her var mulighed for at tanke såvel diesel som benzin (kun plastikkort), så både brændstoftank og reservedunke blev fyldt helt op. Det var efter godt en uges ferie efterhånden også småt med provianten, så vi måtte gå en tur ind til byen for at handle ind.

## Ekenäs

Det blev kun til én overnatning i "Kanikenäshamnen", idet vinden var aftaget betydeligt i løbet af natten. Vi sejlede de 37 sm. fra Karlstad til Ekenäs, der er beliggende på sydspidsen af Värmlandsnäs, med en jævn vind ind agter og var fremme ved ti-tiden om formiddagen efter tre timers sejlads. Et langt meget smalt (to både kan ikke mere end lige passere

hinanden), men velafmærket løb fører ind til gæstehavnen i Ekenäs, der har plads til 35 både ved bøjer. Der er el og vand på broen samt lækre bade- og toiletfaciliteter i en relativt nyopført servicebygning, som også indeholder vaskemaskine og tørretumbler.

Det var godt, at vi fik provianteret i Karlstad, for i Ekenäs kan man ikke købe ret meget andet end en liter mælk og en is. Ekenäs er med andre ord fred og ro samt naturoplevelser. Er man arkæologisk interesseret, er der efter en travetur på knap 30 min. ad vejen mod Säffle ved Ulfudden mulighed for at se helleristninger fra bronzealderen.

Ifølge vejrmeldingen skulle det onsdag på Vänern blæse fem m. pr. sek. fra forskellige retninger. Vi kunne godt se på træerne og flagene, at det blæste fra nordøst, da vi forlod Ekenäs, men blev alligevel noget overraskede, da vi vel ude af det lange smalle sejløb blev mødt af bølger, der indikerede, at vindstyrken i hvert fald var otte m. pr. sek.

Vi rullede en del i søen i et kvarters tid, indtil vi kom i læ bag Värmlandsnäs i Millesviks Skärgård. Vi var med andre ord igen på vej nordover. Målet for dagens sejlads var Åmål. En distance på 27 sm.

## Åmål

Åmål er en mindre provinsby uden de store turistattraktioner. Gæstehavnen med 35 pladser ved bøjer eller langskibs er i modsætning til gæstehavnen i eksempelvis Karlstad eller Kristinehamn en integreret del af en livlig (i ordets bedste betydning) lystbådehavn med bl.a. turistbureau, cafe, restaurant og, ikke mindst, muligheden for at tanke både diesel og benzin. Når man ligger ved gæstebroen, behøver man blot at træde ind på denne for at være i byens centrum. Der er med andre ord ikke langt til indkøbsmuligheder.

Umiddelbart efter vi forlod Åmål den efterfølgende dag, drejede vi på vejen sydover mod styrbord ind i Tösseäckens Skärgård. Om skærgårdene i Vänern kan man generelt sige, at de er af begrænset udstrækning og i modsætning til eksempelvis den vestsvenske skærgård ret åbne og frodige. Næsten alle skær er således bevoksede med træer og buske, og mange steder findes tillige rørskov.

## Dalbergså

Vi sejlede forbi Köbmannebro og Sunnanå, som vi havde besøgt i 2001 i forbindelse med en sommerferiesejlads på Dalslands Kanal, og anløb efter knap tre timer på Vänern i let østlig vind den relativt lille (25 pladser) gæstehavn i Dalbergså, der ligger i tilknytning til en campingplads.

Heller ikke i Dalbergså er der de store mulighe-

der for at bruge penge. Forsøm dog endelig ikke at besøge den gamle landhandel, hvis Dalbergså skulle blive en del af turen til Vänern. Det er som at blive ført ca. 75 år tilbage i tiden. Naturoplevelser er, hvad Dalbergså, der ligger 16 sm nord for Vänersborg, har at byde på.

Bl.a. kan man efter en kort travetur i den nærliggende skov helt ude ved klippekysten se helleristninger. Mange fritidssejlere sætter tilsyneladende pris på den lille gæstehavn. Ved 18-tiden var broen, hvor der fortøjes med hækanker eller langskibs, således fyldt helt op, og flere sent anløbende måtte finde anden overnatningsmulighed.

### Trollhättan

Fredag d. 21. juli forlod vi atter Vänern og dumpede i Trollhättan ned midt i en stort anlagt folkefest "Fallens Dagar". En årligt tilbagevendende begivenhed, der blev afholdt for 48. gang. Vi lagde til i gæstehavnen Spikön med plads til 30 både, der er beliggende 200 m. nord for klapbroen i byens centrum. Umiddelbart før de store sluser findes et alternativ Åkerssjö med 15 pladser.

Efter et par fortøjningsbajere og en sen frokost gik vi til Oscarsbron, hvorfra vi kl. 16.00 skulle se, at 300000 liter vand pr. sek. blev lukket ud i det gamle elvleje, når sluserne ved Hojum Elkraftværk blev åbnet. Vi stod også på Oscarsbron kl. 23.00 sammen med adskillige hundrede andre mennesker for at opleve den samme begivenhed i projektørlys.

Kommer man til Trollhättan den samme weekend, som "Fallens Dagar" bliver afviklet, skal man vide, at støjniveauet fra de mange musikscener, der er sat op i byen til lejligheden, er enormt. Nattesøvnen kan med andre ord blive forstyrret, især hvis man ligger i Spikön gæstehavn, hvad vi som sagt gjorde. Vi forlod derfor Spikön allerede lørdag morgen.

Fremme ved sluserne i Trollhättan måtte vi erlægge yderligere 730 s. kr. for nedslusningen. Vi måtte dog vente knap to timer, før der blev givet grønt lys, og portene til den første af de fire sluser blev åbnet. To erhvervsskibe, der selvfølgelig har fortrinsret, var nemlig på vej den modsatte vej.

Vi havde ingen ventetid ved slusen i Lilla Edet og anløb derfor gæstehavnen i Kungälv allerede først på eftermiddagen. Intentionen var at besøge Bohus Fästning, der fra 1308 til 1658 var en vigtig dansk-norsk grænsefæstning, belejret 14 gange, men aldrig indtaget.

Gæstebroen (12 pladser) på fæstningsøens nordside var imidlertid i en elendig forfatning. Flere af pælene til agterfortøjningerne manglede, og en enkelt af dem, der var tilbage, stod meget skævt og så ud til at kunne knække ved den mindste påsejling. Vi be-

sluttede derfor at droppe Bohus Fästning og sejlede videre til Gøteborg, som vi nåede en time senere.

### Hjemturen

Vi havde stadig 14 dage tilbage af vores ferie. I Hisingholmskilen overvejede vi derfor, om vi skulle sejle nordover mod Marstrand, hvor vi har været så mange gange tidligere, eller om vi skulle sejle ned langs kysten, hvor der ligger adskillige havne, som vi aldrig har besøgt før. Valget faldt på sidstnævnte mulighed. Bua nær Ringhals Atomkraftværk, Getterön endnu en gang, Falkenberg, Båstad og Torekov blev besøgt, inden vi i Helsingør igen anløb dansk havn.

Iflg. DMI's femdøgnsproggnose skulle søndag d. 30. juli efter en periode på 14 dage med pragtfuldt sommervejr blive den sidste dag i denne omgang med temperaturer på den rigtige side af 25 grader. I Hundested besluttede vi derfor for alvor at vende stævnen hjemad. Først på eftermiddagen var vi efter en sejlads over Kattegat i under fem m. pr. sek. fra skiftende retninger tilbage i Egå Marina efter sammenlagt at have sejlet 690 sm.











