Dwars door Zweden 2022

Bemanning:	Mieke en Cees Preijde-Meijer
Boot:	Zwerk / Pilot 39
Vertrek:	16 mei, retour 21 juli 2022
Reis:	66 dagen waarvan 44 vaardagen
Afstand:	1679 zeemijlen
Pilots etc.	Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee van Rene Vleut. Getijgegevens Nederlandse kust en Waddenzee. Gezeiten Kalender Deutschen Bucht und Flussgebiete. Stroomatlas Nederlandse kust en Wadden. Der kustennahe Gezeitenstrom in der Deutschen Bucht
Kaarten:	De NV.Atlas kaarten: Waddenzee NL2 en de Duitse wadden DE13 (DE12) en DE11 tot Hamburg zijn een goede keus. Voor Denemarken (incl Noord-Oostzeekanaal) de NV.Atlas kaarten, Funen und Kieler Bucht en de andere kaarten van deze firma voor het vaargebied. Voor Zweden Sportbootkarten van Delius Klasing : West en Oostkust, Götakanaal incl Trolhättan en lake Vånern en Vatern. De Zweden zelf gebruiken Båtsportkarten (ringbandkaarten A5 formaat van Sjofarts Verket) Een kaartplotter met up-to-date kaarten voor het gebied (Duitse autoriteiten vinden dat erg belangrijk)
Overig:	Alle papieren van de boot en personen op orde, vooral voor Duitsland.
Havens:	Haarlem, Enkhuizen, Lemmer, Grou, Lauwersoog, Norderney, Brunsbuttel, Rendsburg, Marstal, Æroskobing, Femo, Rødvig, Helsingborg, Råå, Halmstad, Buahamn, Langedrag, Trolhattan, Vanersborg, Spiken, Mariestad, Sjotorp, Lyrestad, Toreboda, Tatorp, Karlsborg, Vadstena, Motala, Berg, Norsholm, Sjoderkoping, Stegeborg,Lilla Kalvholmen, Rago, Klintamala, Lilla Vipholmen, Figeholmen, Montseras, Kalmar, Hallahammen, Simrishamn, Giselovshagen, Hesnaes, Strande, Rendsburg, Brunsbutel, Cuxhaven, Norderney, Enkhuizen, Monnikendam, Haarlem.

Vertrek maandag 16 mei.
Recht zo die gaat, richting noord uiteraard. Wij gaan voor zee, ruimte, rust en rotsen. Tochten over het binnenwater bewaren we voor later. Alleen voor het Götakanaal maken we een uitzondering. Dat gaat dwars door Zweden, maar voor je er aan kunt beginnen heb je al heel wat zee gezien en halverwege het kanaal kruis je twee hele grote meren. Op naar Zweden, maar eerst door Haarlem.

Maandag 16 tot en met 19 mei van Haarlem via Enkhuizen naar Lemmer, Grou en Lauwersoog. Dankzij de betaalapp kunnen we het havenkantoor in Haarlem overslaan. In de sluis bij Spaarndam moeten we wel naar boven om te betalen. Het verval in de sluis is maar 23 centimeter en dient vooral om het zoute water buiten de deur te houden. Op het Noordzeekanaal gaan we bakboord uit richting Zaandam om diesel te bunkeren. Vanwege de hoge dieselprijzen zijn we dit jaar extra alert op de kosten. De duurste diesel deze zomer tankten we in Zweden voor twee euro vijftig euro per liter! Tussen Enkhuizen en Lemmer is het windstil en komen we terecht in gigantische wolken flatsmuggen die in de luwte van het schip massaal blijven hangen. Brrrr niet leuk. Gelukkig valt er in Lemmer weer wat te lachen als een schipper zijn motorboot in de sluis van het Prinses

Margrietkanaal achterstevoren aanlegt en vervolgens zijn vrouw de schuld geeft. In Grou leggen we aan in de al aardig volle gemeentehaven. Ik ben benieuwd hoe druk het hier is in het hoogseizoen. Op donderdag regent het en voorspelt Windy instabiel weer met op vrijdag de minste wind. Goed weer dus voor de oversteek naar Norderney. Eerst nog even naar Lauwersoog. We varen langs de mooie drassige Alde Feanen en gaan in Bergumermeer bakboord uit de Stoppelsloot in, die vier keer van naam verander voordat hij Dokkumerdiep heet. Met het mastje omlaag varen we onder heel wat bruggen door met een kruiphoogte lager dan drie 3 meter. Daarna een prachtige tocht over het Lauwersmeer. Helaas zit er een onweersbui achter ons aan anders hadden we zeker afgemeerd bij een Marekrite.

langs de drassige Alde Faenen

Vrijdag 20, zaterdag 21 mei Lauwersoog – Norderney 57 mijl.
Om kwart voor acht gaan we door de Robbengatssluis en varen we op zout. De golfhoogte is veertig centimeter en er schijnt een voorzichtig zonnetje. Het is nog wel fris. We hebben bijna de hele trip maximaal twee knopen stroom mee. Om kwart over twee leggen we aan op Norderney met 57 mijl op de GPS en 48 op het speedlog. Zaterdag staat er vijf à zes beaufort en blijven we liggen. We gaan met wind mee op onze vouwfietsen naar WeiBe Dune en trappen ons een breuk op de terugweg. Je kunt er ook met de bus komen. Terug in het gezellige centrum, met veel winkels en horeca, genieten we van echt Duitse Kaffee mit Kuchen.

Norderney strand en haven

Zondag 22 mei Norderney – Brunsbüttel 82 mijl
Vandaag gaan we door de Duitse Bocht, een serieus stuk zee. Daar heb je goed weer bij nodig. Zowel Windy als de Deutsche Wetterdienst (Seewetterbericht Nord und Ostsee) voorspellen gunstig weer met weinig wind en lage golfhoogtes. We vertrekken om half tien dan hebben we de eerste paar uur stil water en krijgen daar na stroom mee en dat is zeker op de Elbe van belang aangezien de stroomsnelheid kan op lopen tot vier knopen. In totaal varen we vandaag dertien mijl gratis met de stroom mee! Bij de sluis van Brunsbüttel draaien we vijftig minuten rondjes in de verplichte wachtruimte op de Elbe en om kwart voor zeven liggen we vast. Het was best een lange dag.

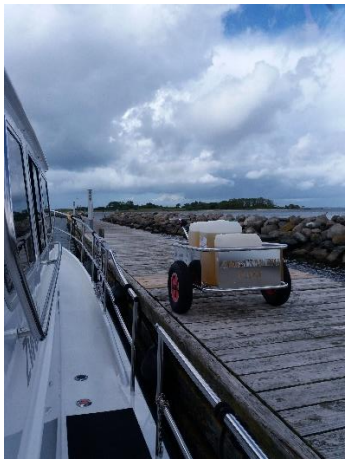
Brunsbüttel haventje naast de grote sluis

Maandag 23 en dinsdag 24 mei van Brunsbüttel via Rendsburg naar het Deense eiland Æero.
Op maandag hebben we een relaxed mooi weertochtje over het NOK, Nord Ostseekanal, naar Rendsburg. Wij gebruiken de stop in Rendsburg om te tanken en boodschappen te doen. Er is ook een treinstation. Vanwege de slechte weersverwachting varen we dinsdag in één keer door naar het Deense eiland Æero.(53 mijl) Onderweg hebben we af en toe een bui, wind van achter en golven van vijftig centimeter. Het is goed te doen. Na negen uur varen zijn we in Marstal. Hier is een fijne haven met goed sanitair, speeltoestellen en bbq plekken. Het strand met de beroemde gekleurde

Strandhuisje op het strand bij Marstal

strandhuisjes is op loopafstand. In het scheepvaartmuseum en op de historische werven kun je zien dat Marstal vroeger een belangrijke haven was. Ik lees er ook over in Wij, de verdronkenen van Carsten Jensen. Een dikke historische roman over de bevolking van Marstal, de oorlogen met Duitsland, scheepvaart en de zeelui. Het VVV heeft een folder met rondwandeling langs hoogtepunten uit het boek. Marstal is ook de plaats op het eiland met de meeste winkels en horeca.

Woensdag 25 tot en met zaterdag 28 mei op Æro.
We worden wakker onder een stralende zon, maar schijn bedriegt. Er komt een hoop narigheid aan. En dat blijft zo de komende dagen. We besluiten op te schuiven naar Æroskobing, waar we een afspraak hebben met Deens-Nederlandse vrienden. Een afstand van niks die we nog korter maken door af te steken over water van anderhalve meter. Met een kaartplotter een koud kunstje. De Deense boeien met hun rode en groene stekels blijven een bezienswaardigheid. Ik vind het net wc borstels. Æeroskobing heeft twee havens: links de grote betonnen bak voor schepen tot wel 25 meter met een paar boxen en voor de rest stapelen. De sporthaven rechts heeft de meeste faciliteiten. Je ligt in boxen tussen palen en een enkele langsteiger.
Het centrum van Æroskobing kun je gerust romantisch noemen met zijn schattige huisjes met allemaal verschillende voordeuren, kobbelige straatjes en bloeiende stokrozen. Om die reden komen er per jaar wel tweeduizend bruidsparen naar het eiland om te trouwen. Het is een echt verdienmodel. Buiten de deur eten is in heel Denemarken tamelijk duur. Voor vis met friet kun je beter naar een *røgeri*, een soort veredelde snackbar. Als zuinige Hollanders tanken we niet in de haven, maar bij de pomp in het dorp. Dat scheelt een kwartje per liter. Cees rijdt vijf keer heen en weer met een bagagekarretje vol jerrycans. Het eiland Æro is zeker de moeite waard om wat langer te blijven. En je kunt overal komen met het gratis openbaar vervoer.



Diesel aan de pomp is goedkoper dan in de haven in Aeroskobing

Zondag 29 mei van Æro naar Femø 55 mijl.
We varen zuid van Funen door de Deense Archipelago en spotten voor Svendsborg de eerste bruinvis. Het is een leuk vaargebied waar we al vaker zijn geweest. Dit jaar varen we er snel doorheen om op tijd te kunnen beginnen aan het Trolhättan,- en Götakanaal.

Maandag 30 mei van Femø naar Rødvig 48 mijl.
We slingeren door het Smallandsfahrwasser en varen onder een paar grote bruggen door. Ondieptes zijn goed aangegeven met boeien en kardinalen. Vanuit de boot zien we een afwisselend landschap met boerderijen en steden. In Rødvig drinken we aan boord van onze eerste Zwerk, een zeilboot, een biertje met de huidige Duitse eigenaar. Wie tijd heeft raad ik aan een fietstocht langs de kust te maken. Je komt dan langs een kalkafgraving, een oorlogsmuseum en een bijzonder kerkje. Een folder is verkrijgbaar bij het VVV.

Dinsdag 31 mei van Rødvig naar Helsingborg 53 mijl.
Het weerbericht voorspelt vanaf donderdag veel regen en wind dus willen we vandaag zo ver mogelijk komen. Met onderweg af en toe een buitje en stroom mee varen we langs de kalkrotsen van Stevnsklint en het plaatsje Dragør, dat een prima uitvalshaven is voor een bezoek aan Kopenhagen of een bemanningswissel. (zie onze reis van 2021) Na de grote brug tussen Kopenhagen en Malmö varen we door naar Helsingborg aan de Zweedse kant. We treffen een enorme complex vol witte jachten voor een modern wit havenfront met flaneerboulevard en terrassen. Dat is even wennen na alle Deense gemoedelijkheid. Ook het haven geld is fors hoger. Het oude stadscentrum ligt op een paar minuten lopen en daar gaan we op zoek naar zeekaarten van het gedeelte tussen

hier en Gotenburg. Uiteraard staat dat ook op de kaartplotter, maar op papier heb je meer overzicht, vinden wij. Helaas is in heel Helsingborg geen zeekaart te vinden. Gelukkig komen we iemand tegen die weet dat er in Råå een grote scheepshandel zit. Jortman of zoiets. Er zit niets anders op dan om morgen vier mijl terug te varen.

Haven helsingborg

Haven in rivier de Råån

Woensdag 1 juni van Helsinborg naar Råå 4.8. mijl.

Råå blijkt een gouden tip. Niet alleen vanwege scheepshandel Hjertmans (spreek uit als Jortman) , waar werkelijk alles te koop is van navigatiekaarten tot roestvrij A4 staal, maar vooral vanwege de leuke haven in de rivier de Råån. Hier geen boxen vol polyester, maar allerlei verschillende soorten schepen. Er is een werfje en een museum en er zijn mensen aan het werk. Wij vinden dat sfeervol, maar wie meer houdt van strak georganiseerde havens kan in Råå ook terecht in de grote marina aan de zuidkant. Vanwege het slechte weer blijven we in Råå liggen en gaan met het OV naar Helsingborg voor een bezoek aan het Dunker Kulturhus van architect Kim Utzon. Hij won in 1997 de opdracht voor een gebouw met als thema City by the Sea. En inderdaad als je er langs vaart dan zie je een kasteel met rollende golven. In het gebouw worden exposities en seminars georganiseerd en je kunt er eten met uitzicht op de haven. De belangrijkste bezienswaardigheid in Helsingborg is de Kårnan, de hoge toren op de burcht met prachtig uitzicht over de stad. Helaas hangt er een dikke mist en zien we weinig. Achter de burcht ligt een groot stadspark, waar je heerlijk kunt picknicken bij mooi weer. In de Mariakerk, aan een leuk pleintje, ontsnappen we even aan de regen. Ik wil nog wel een keer naar Helsingborg, maar dan met beter weer. Onze laatste dag in Råå gebruiken we om te foerageren bij de Maxi ICA en een bezoek aan het scheepvaartmuseum waar de Halberg Rassy ligt waarmee Kurt Björklund solo de wereld rondzeilde in 1988.

Zaterdag 4 juni Råå - Halmstad 48 zeemijlen.
Let bij goed op de snelle in,- en uitvarende ferry’s tussen Helsingborg en Helsingor. Ze gaan dertien knopen! Wij varen met gemiddeld zeven knopen door het water, er staat veertig centimeter deining. Het Duitse weerbericht (www.DWD.de) voorspelt golven tot een meter. Als je op open zee vaart is het handig om ook de voorspelling van Windy uit te lezen voor het onderscheid tussen golfhoogte, deining,- en golfrichting. Aan bakboord zien we op de Zweedse kust steeds meer rotsen verschijnen. Bij Kaap Kulen draaien we het Kattengat in richting Halmstadt. We volgen de rode boeien naar binnen en varen de rivier de Nissan op. De eerste haven ligt ons te ver van de stad, wij kiezen voor de verder landinwaarts gelegen Gasthamn. Er staan indrukwekkend veel campers op de kade. Een beeld

dat we vaker zullen tegenkomen. Camperaars staan kennelijk liever op het asfalt vlakbij het stadscentrum dan in het groen buiten de stad. Vanuit de haven kijken we op het kasteel van de Deense koning Christian IV. Het is vierhonderd jaar geleden ontworpen door de Nederlandse architect Hans van Steenwinckel. Eeuwenlang is er rond de Sont gestreden om de macht door Denen, Zweden en zelfs Engelsen. Tegenwoordig is het kasteel in gebruik als kantoor voor de provinciale overheid. In de zomer zijn er soms optredens op het binnenplein en de toegang tot het park is vrij. In het stadscentrum is een leuk plein met een mooi fontein en terrasjes. Helaas had ik geen tijd meer om op zoek te gaan naar het 15 meter hoge beeld van Picasso en andere bezienswaardigheden. Die bewaar ik voor een volgende keer.

Slot in Halmstad

voorbeeld van betonning in de scheren

Zondag 5 juni van Halmstad naar Buahamn 49 mijl.
Ons doel was Varberg maar vanwege het mooie weer besluiten we door te varen richting Buahamn. Onderweg zien we veel rotsen boven water uitsteken. We zijn duidelijk weer in scherengebied. Goed opletten dus. Gelukkig is het water goed betond. Na Helsingborg en Halmstad ben ik blij met de landelijke omgeving rond de haven van Buahamn en wandel over de Krokstadväagen in een kwartiertje naar een baaitje met een zwemsteiger. Daar zie ik een schitterende zonsondergang. Helaas is mijn camera stuk en kan mijn telefoon zoveel moois niet vastleggen.

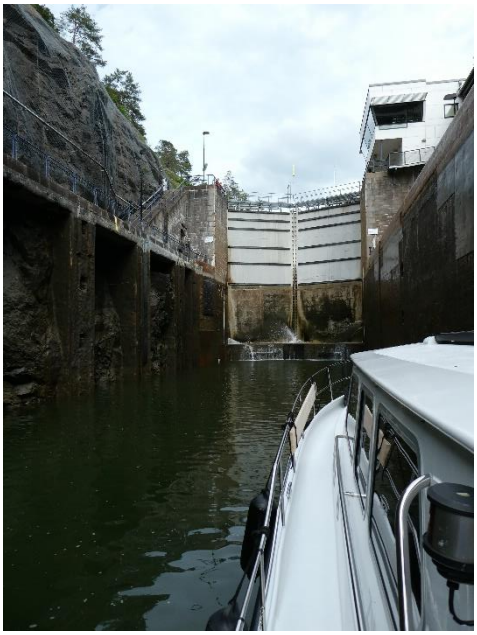
Maandag 6 juni van Buahamn naar Långedrag 31 mijl.
We navigeren door de scheren met behulp van de Båtsportkart Västkusten Södra en de plotter. Hoewel goed betond moet je toch vooral zelf goed opletten. Het is gelukkig rustig weer zonder golven en er waait een oostelijk windje van 3 tot 4 bft. Om kwart over één meren we af in Långedrag bij Gothenburg. We zijn te gast bij de grote Royal Gothenburg Yacht Club uit 1860. Om twee uur horen we kanonschoten en om drie uur nog een keer. Zes juni is in Zweden een nationale feestdag: Swedish flagday. Dat verklaart meteen alle gezellige drukte in en rond de haven. Om zes uur zijn alle zeilwedstrijden afgelopen, de barbecues gedoofd en is iedereen weer naar huis. De haven is weer van ons.

Dinsdag 7 en woensdag 8 juni blijven we liggen in Långedrag. Het regent 32 uur achter elkaar. En niet een beetje……De tram is waterdicht en brengt ons in een half uur naar het centrum. Een ticket kost €4.20 en geldt anderhalf uur. Als je drie of meer keer per dag met het OV gaat is het

voordeliger om een dagkaart te kopen. We stappen uit in Brunsparken, dat zeer verwarrend geen park maar een straat is, en lopen naar het Röhsska museum voor design en ambacht. Na een kort bezoek gaan we op jacht naar een nieuwe camera voor Mieke. Dat blijkt niet eenvoudig, want camera's en fysieke fotowinkels zijn er haast niet meer. Uiteindelijk slaag ik bij Elgiganten in een groot winkelcentrum. De verkoper is zelfs zo aardig om het prijsverschil tussen de Nederlandse en de Zweedse versie te delen en ik kan weer mooie foto's maken voor mezelf en Motorboot.
Woensdag bereiden we ons voor op onze tocht door de kanalen. Eerst controleren we onze lijnen. Voor de grote sluizen in het Trolhättankanaal volstaat een gewone landvast van 12 meter op de middenbolder voor het Göttakanaal gebruiken we voor,- en achter landvasten van onze bootlengte. Voor de zekerheid plakken we aan bakboord,-en stuurboordzijde, ter hoogte van de middenbolders, een sticker op het raam, zodat ik vanachter het stuur binnen goed kan zien hoe ons schip ligt t.o.v. de bolders op de kade. We leggen vast een mes klaar om in de sluis een vastlopende lijn door te kunnen snijden en halen de zwemvesten naar boven om ze snel aan te kunnen trekken. Om elkaar goed te kunnen verstaan spreken we af om in iedere sluis de zijramen open te zetten. Omdat we geen idee hebben of we onderweg veel winkels tegenkomen slaan we flink veel in. Best spannend allemaal!

GKSS Götenburg

Donderdag 9 juni varen we rond acht uur langs de havens van Gotenburg, Zwedens grootste transporthaven. Rechts zien we zien we onder andere de terminal van de Stenaline en links, op het terrein van de vroegere scheepswerven, de hippe nieuwbouwwijken met hier en daar een oude kraan ter decoratie. Op de Göta Ålv hebben we een knoop stroom tegen. Voorlopig zijn we de enige boot die hier vaart en genieten we van een wisselend landschap: de ene keer koeien de andere keer fabrieken en dan weer landhuizen. Lilla Edet wordt onze eerste sluis in het Trolhättan kanaal, dat ook bevaarbaar is voor transportschepen tot 88 meter. We gaan zes meter stijgen en moeten vastleggen aan de trappen aan stuurboordzijde, links is de rotswand. Met één landvast aan de midden bolder, met twee uiteinden van ieder ongeveer zeven meter bevestigen we de Zwerk aan een trap. De bedoeling is dat we om de beurt ons deel van de landvast een paar sporten hoger vastmaken terwijl de sluis volloopt. Zonder watergeweld is de sluis binnen tien minuten gevuld. Dat viel reuze mee. De volgend uitdaging is de Trolhättantrap, eerste een gewone sluis en daarna een drietrapssluis van totaal 24 meter. Na het nemen van vijf van die enorme sluizen voel ik me inmiddels behoorlijk ervaren en begin het zelfs leuk te vinden. Het haventje na de Trolhättantrap is piepklein, maar het is gelukkig nog niet druk. Het lukt me om de boot met de kop naar buiten de sloot in te draaien en daarna zijn we wel toe aan een biertje.



Eerste sluis bij Lille Edet in het Trolhattankanaal

Trolhättantrap

Oudste sluis van het Trolhattankanaal. (Al in 1840 vervangen door een grotere)

Vrijdag 10 juni Trolhättan - Vånersborg 7 mijl
Het Trolhättankanaal is 82 kilometer lang en overbrugt met zes sluizen een hoogteverschil van 44 meter. In het plaatsje Trolhättan kun je een wandeling maken langs de eerste (1800), tweede (1840) en derde versie van de sluis (1916). Het zijn mooie voorbeelden van industrieel erfgoed. Tussen Lilla Ede en Vånersborg is in totaal tien kilometer door mensen uitgehakt en gegraven. Wandelend door het bos bewonderen we de oude en nieuwe sluiscomplexen. Het sluismuseum geloven we verder wel. Onderweg naar kom ik er achter dat de gele en witte borden met getallen langs de kant, die soms wel zes meter over de rivier steken, radarbakens zijn. Is het hier zo vaak mistig dan?
Om één uur draaien we in Vånersborg de eerste de beste haven in. Er is ook een tweede mogelijkheid, onder de spoorbrug door en dichterbij de stad, zagen we later.
Op de fiets komen we in het centrum van Vånersborg terecht tussen allemaal ouders en familieleden met grote kinderfoto's op borden en blauw gele boeketten en linten. Ze wachten op hun geslaagde zoon of tienerdochter. Het blijkt de dag van de diploma uitreiking van de middelbare scholen.Er staan trekkers klaar met versierde karren waar de kandidaten later mee door de stad worden gereden. Wij wachten mee. En dan komen ze: de meisjes in witte jurkjes en de jongens in pak. Allemaal met een witte kapiteinspet op met hun naam erop geborduurd. In het park worden ze met gejuich ontvangen. Champagnekurken knallen en het feest kan beginnen.

Dag van de diploma uitreiking middelbare scholen.

VAREN OP LAKE VÅNERN: we leggen vast in Spiken, Mariestad en Sjötorp

Zaterdag 11 juni Vånersborg – Spiken 37 mijl.

Om verder richting Lake Vånern te varen moeten we eerst onder een spoorbrug door. Volgens onze gegevens staat deze antieke brug uit 1912 permanent omhoog, maar dat blijkt niet het geval. We roepen de verkeersdienst op. "We will call you back before it opens":krijgen we terug. De afstand tussen de haven en de brug is 800 meter. Omdat we geen idee hebben wanneer de volgende opening is maken we alvast alles klaar om weg te varen. Dan ineens gaat de brug open. Ik ben nog nooit zo snel vertrokken. Gas achteruit, draaien, losgooien. Full speed, op twee motoren naar de brug. Het leek wel een James Bond film. Vooral toen de brug al begon te zakken……Cees roept nogmaals de brug op ze beloven de brug nog even half open te laten. Gelukkig hoeft de volgende brug niet voor ons open.
Het Vänermeer is zes keer zo groot als het IJsselmeer en er liggen serieuze rotsen boven en onder water. Opletten dus. Als de zon gaat schijnen kijken we tevreden rond. De omgeving is schitterend. De Zweedse scheren (rotsachtige eilandjes) zijn met recht ons favoriete vaargebied. In en rond Lake Vånern geldt, net als in de rest van Zweden, het Allemansrått. Aanleggen en kamperen zijn overal toegestaan zolang je de natuur respecteert, geen vuil achterlaat en op flinke afstand van de bebouwing blijft. Afhankelijk van de plaatselijke regelementen mag je één of meerdere nachten blijven. Wij doen dat graag maar vandaag zijn we op weg naar de haven van Spiken, een klein eiland met een idyllische baai met restaurant (sluit om 18 uur) visrokerij, souvenirshop en bushalte. Ook is er is nog een echte havenmeester, die iedere avond het liggeld komt innen.

Spoorbrug Vånersborg *Op Lake Vånern onderweg naar Spiken*

Zondag 12 en maandag 13 juni Spiken
We zijn nu bijna een maand onderweg en het is tijd om onze voedselvoorraad te inspecteren en

reorganiseren. Omdat we een beetje achterover hellen verhuizen we een deel van de lading naar voren bij de flessen wijn en blikjes bier blijven in de bergruimte onder ons bed. Zo te zien hoeven we voorlopig hoeven we nog niet naar de System Bolaget. (staatswinkels voor drank) Nadat Cees de terugslagklep van het doucheputje heeft gerepareerd en ik nog even een dweil door het schip heb gehaald fietsen we over een grindweggetje naar Slot Läcko. Dat is maar twee kilometer. Je kunt er ook met de boot heen en overnachten aan een aanlegsteiger. Alleen zijn er geen voorzieningen. Onderweg naar Otterstad, een piepklein dorp, maak ik op de keurige begraafplaats gebruik van het allermooiste toilet van deze hele reis. Compleet met bloemetjes behang en geweven kleedjes. Dat is wat het Zweedse platteland zo sympathiek maakt: je kunt overal naar binnen en hoeft nergens je fiets op slot te zetten. Midden in the midle of nowhere staat een verkeersbord met Lanthanderl 24/7. Een supermarkt die dag en nacht open is? Dat willen we meemaken. En inderdaad staat er even verder op een parkeerterrein een volledig geautomatiseerde minisupermarkt, waar je met een Zweedse bankpas naar binnen kunt. We mogen mee met een vriendelijke dame die enthousiast vertelt over hoe handig deze oplossing is voor afgelegen dorpen. Camera's houden in de gaten of de klanten alles netjes afrekenen. Terug op de haven kopen we bij de visrokerij een enorme moot gerookte zalm met peperkorst en citroen. Een delicatesse!
Vanuit Spiken gaat vier keer per dag een bus naar Lidköping. Tijdens de rit door de bossen zien we onderweg een kleine rode vos. Na veertig minuten stopt de bus voor het Rörstrand Museum, de oudste porseleinfabriek van Zweden helaas is het gesloten. Ik had het kunnen weten: op maandag moet je niet naar een stad gaan, want dan zijn de musea dicht. Gelukkig is de Iittala outlet (modern Fins serviesgoed) wel open. We kopen er een paar dikke waterglazen voor in de boot. In het centrum van Lidköping is het Rode Raadhuis de belangrijkste bezienswaardigheid. Verder stelt de stad niet echt veel voor.

Spiken Haven

Spiken haven

Spiken haven

24/7 supermarkt

Lacko slot

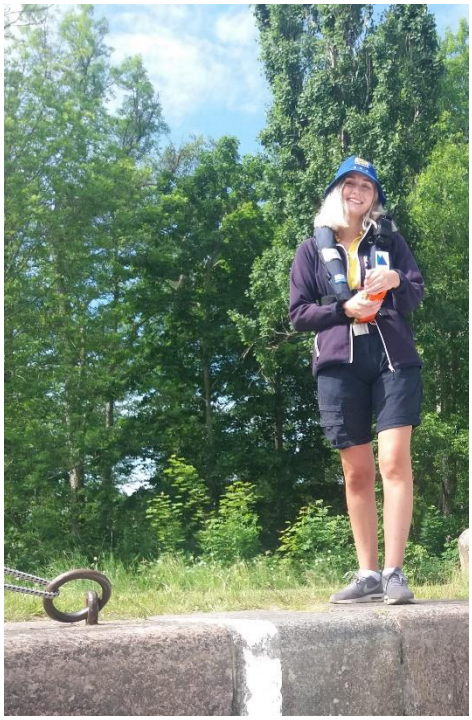
hekboeien Spiken haven

Dinsdag 14 juni van Spiken naar Mariestad 21 mijl.
Eerst tanken we bij de visserij een paar honderd liter witgroene diesel. Het is mooi weer, nauwelijks wind. We leggen even aan bij Slot Läcko. Van daaruit varen we verder richting Mariestad. Een mooie tocht door de scheren en open water. De Gasthamn van Mariestad ligt helemaal achterin de haven, waar ook de rondvaartboten liggen. Je ligt er aan hekboeien. Wij gebruiken altijd een speciale hekboeihaak om mee vast te leggen. Dat is makkelijker dan een lijn doorhalen. Er zijn verschillende soorten haken in de handel. In Zweden is de Boj Grip populair. Op de kade zijn veel restaurants en een foodcourt met fastfood en ijs. Mariestad is een typisch Zweedse stad met een groot plein, wat overdekte winkelcentra en in dit geval de Maria Kathedraal, een imposant gebouw in Gotische stijl. De zevenhonderd jaar oude kerk is in 1905 gerestaureerd door alle buitenmuren te bekleden met keien. Een stijlbreuk van jewelste, als je het mij vraagt. Van buiten nieuw en van binnen oud met een prachtig Barok interieur. We branden er een kaarsje voor een overleden havenvriend.

Läckoslot vanaf het water gezien

Woensdag 15 juni Mariestad - Sjötorp 11 mijl.
Vandaag gaan we beginnen aan het Göta kanaal. In Sjötorp krijgen we in het havenkantoor een uitgebreide papieren Skippersguide en twee servicekaarten voor het sanitair onderweg. Helaas zijn de Götakanaal vlaggetjes op of afgeschaft en moeten we het doen met een blauwe sticker aan de reling. Wie geen lange lijnen bij zich heeft, er bestaan dus schippers die met landvasten van een paar meter rondvaren, kan ze hier alsnog kopen. We laten de werkstudent achter de balie nog een keer precies uitleggen hoe het sluizen gaat en hangen na de lunch onze hele collectie stootwillen buitenboord. We controleren nog even of we alles goed hebben voorbereid: zwemvesten,

stootwillen, lijnen, mes en schuifraam open? Dan gaan we voor de sluis liggen om in te varen. Er zijn geen stoplichten en we kunnen niet zien of er tegenliggers aan het schutten zijn. Soms duurt het lang, soms duurt het kort voor je aan de beurt bent. Relax! Dit is Zweden. Bij de eerste sluis worden we geholpen, de overige 57 moeten we zelf doen. Zeilboten gaan als eerste naar binnen, want die kunnen hun lier gebruiken om vast te leggen. Wij zijn waarschijnlijk de enige motorboot in heel Zweden met een demontabele lier aan boord. Voor je weet maar nooit, aldus mijn schipper. Achteraf hebben we hem niet nodig gehad voor het sluizen, maar was het wel heel handig voor het hekanker. We varen als tweede naar binnen. Cees stapt op tijd af op het steigertje naast de ingang van de sluis en neemt de voor,-en achterlijn mee de kant op. De achterlijn, met grote lus, legt hij als eerste om de juiste ring, klapt de ring om en gooit het uiteinde in de kuip. Op die plek moet ik de boot dan met de achterbolder stil leggen en vastmaken. Daarna haalt Cees de voorlandvast door een ring ver voor de boot en houdt die zelf vast. Nadat de sluismeester heeft gevraagd of iedereen klaar is drukt hij of zij op de knop voor het sluiswater. We gaan omhoog



Havenkantoor en eerste sluis bij Sjötorp *sluiswachter met afstandsbediening voor deuren en water*

en ondertussen haalt Cees de voorste lijn aan waardoor de boot naar voren schuift. De achterlijn blijft gewoon vastzitten en verandert alleen van hoek, van verticaal tot naar schuin naar voren. Best spannend allemaal maar goed te doen. Het staat prima uitgelegd in de schippersgids en op internet. (www.gotakanal.se) Er zijn ook YouTube filmpjes van. We vinden het mooi geweest voor vandaag en leggen vast na de sluis. Eerst maar eens een eind fietsen over het jaagpad. Onderweg zien we dat sommige sluizen niet permanent bemand zijn. De sluisjongens en meisjes, meest werkstudenten, fietsen of rijden tussen meerdere sluizen heen en weer.

Donderdag 26 juni van Sjötorp naar Lyrestad 4 mijl.
Vandaag varen we vier mijl in vier uur. De kortste afstand ooit. Maar wat wil je met een één enkele en drie dubbeltraps sluizen, drie beweegbare bruggen en een spoorbrug.

Vrijdag 17 juni van Lyrestad naar Töreboda 6,5 mijl.
Wij houden er niet van om achter een ander aan te varen, daarom liggen we ‘s morgens altijd ruim voor negen uur voor de sluis. Vandaag wordt het hard werken met elf sluizen en zeven bruggen. Gelukkig varen we de hele dag alleen en kunnen we snel schutten. Door de felle zon lopen de

temperaturen in de sluizen snel op. Echt petjes,-zonnebrand,- en zonnebrillenweer. De sluiswachters worden iedere dag bruiner en een enkele durfal bedient de sluis zittend op de draaiende deur. Na aankomst in Töreboda ben ik moe en doorgestoofd en verzet geen stap meer. Na een pauze en een ijsje trek ik weer bij, maar heb echt geen zin om te koken. Het is maar drie meter lopen van de boot naar het BBQ restaurant. De keus is snel gemaakt. Zweden op het platteland gaan vanaf vijf uur aan tafel. Restaurants sluiten vroeg naar onze maatstaven. Best raar als je bedenkt dat het er zomers nauwelijks donker wordt. Af en toe vragen we ons af of we het eigenlijk wel leuk vinden dat varen op het Göta kanaal. Het schiet namelijk niet op en soms tref je na 200 meter al weer de volgende sluis. Het is werken om ergens te komen. Aan de andere kant is het zeer relaxed dat je nooit plannen hoeft te maken voor de volgende dag. Je start gewoon de motor en ziet wel hoe ver je komt. Harder dan vijf knopen mag je toch niet. Onderweg is altijd wat te zien. Hoe dat in het hoogseizoen gaat weet ik niet. Afgaande op de evenementenkalender en fotomateriaal is er dan in de dorpen veel meer vertier en lawaai. Met drie miljoen bezoekers per jaar, waaronder 2000 plezierboten, zijn het Götakanaal en omgeving de belangrijkste toeristische bestemming van Zweden.

Zaterdag 18 juni van Töreboda naar Tåtorp.
Na anderhalf uur wachten op een opening van de spoorbrug varen we verder. We slaan het aantrekkelijke haventje van Vassbacken over en nemen bij Tåtorp de laatste sluis voor lake Viken. Hier moet je echt zelf helpen de sluisdeur open of dicht te draaien.

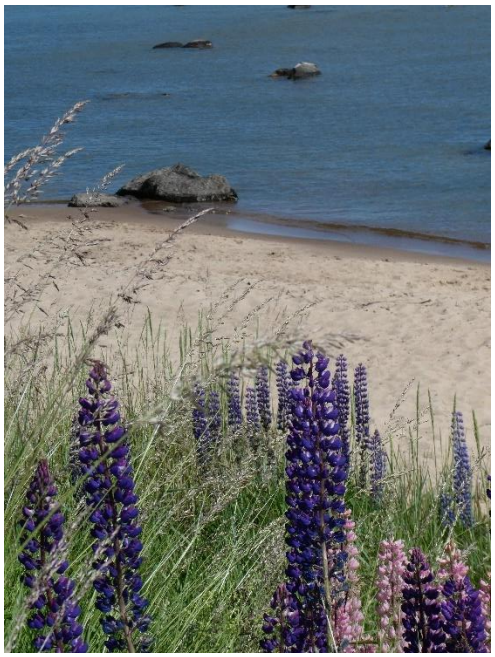
Tåtorp de laatste sluis voor lake Viken. *Obelisk uit 1822 op hoogste punt van het kanaal*

Daarna leggen we vast aan een steiger. Verder zijn hier geen voorzieningen, alleen een droogtoilet en een grote parkeerplaats vol auto's met boottrailers van amateurvissers die meedoen aan de grote jaarlijkse viswedstrijd op Lake Viken. We pakken de fiets en gaan terug naar Vassbacken, waar alle 25 ligplaatsen inmiddels bezet zijn. Daarna bekijken we de obelisk in Lanthöden die in 1822 werd opgericht om het hoogste punt van het uitgehakte stuk kanaal te markeren. Het Berg Canal was vanwege de hoge rotsen het duurste stukje kanaal en zeer geducht vanwege de smalle scherpe bocht. In 1930 is er een bredere bypass aangelegd.

Zondag 19 juni van Tåtorp naar Karlsborg 16 mijl.
Vandaag varen we op Lake Viken, dat 91,8 meter boven de zeespiegel ligt en daarmee het hoogste vaarwater van de route is. Onderweg zien we veel aantrekkelijke eilandjes met bomen. Bij Brosundet ligt een lange leidam, waar vroeger de zeilschepen langs getrokken werden.

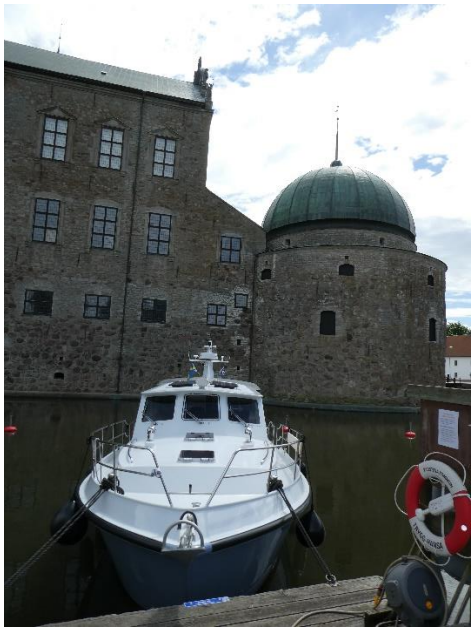
Leidam bij Brosundet *leidam bij Brosundet*

Spesnäs en Billstrommen zijn twee zulke smalle stukken slingerend kanaal dat je elkaar niet kunt passeren. Je moet toeteren voor je binnen vaart. Wij horen geen signalen en verwachten geen tegenliggers. Klopt. Niemand gezien. Dan komt de sluis bij Forsvik. Het is de oudste sluis van het traject en je zakt daar 3.5. meter. “Goed dat jullie vroeg in het seizoen varen”, zegt de sluismeester:” Hoogzomer heb je hier wachttijden van anderhalf tot twee uur”. Het plaatsje Forsvik lijkt me een gezellige plek voor een overnachting, maar ons volgende doel is Karlsborg. Tweehonderd jaar geleden besloot de Zweedse regering tot de bouw van een tweede hoofdstad, omdat Stockholm wel erg dicht bij het door Rusland bezette Finland lag. Op een landtong in Lake Vättern verrees Karlsborg, een complete garnizoensstad voor zevenduizend man met kazernes, wapenopslag, brandweer, kerk, hospitaal, straten, bomen en winkels. In plaats van de geplande tien jaar duurde de bouw negentig jaar en tegen die tijd was het hele idee achterhaald. Tegenwoordig is het complex in Karlsborg in gebruik als militaire school, opslagplaats en museum. Je kunt er vrij rondlopen, of liever fietsen, want het is best groot. Je mag er zelfs met de auto in! Rond de vesting en verder in de baai ligt een prachtig strand met dennenbomen. Bij de vesting is ook een haven, maar ik zag daar geen voorzieningen. Wij lagen bij de stad.



Strand bij Karlsborg *Garnizoensstad Karlsborg* *Omberg*

Maandag 20 juni van Karlsborg via Omberg naar Vadstena 27 mijl.
Op het Vättermeer varen we even een stukje hard om de motoren door te blazen. Daarna met een vaartje van acht knopen richting aar Omberg. Even iets anders dan de vijf knopen op het Götakanaal. Omberg is een groot ecopark. Helaas is het onbereikbaar vanaf het water. We varen op 5 meter afstand langs de hoge rotsen met grindstrand. Geen boot te bekennen en heerlijk stil. Vinden we deze mooie plek de omweg van anderhalf uur en twaalf liter diesel waard? Ja, wel als je even een Noorse of Griekse mini ervaring wilt hebben. Een kaartje voor de dierentuin kost meer. Volgens de plotter en de pilot kun je in Vadstena aanleggen in de slotgracht van het kasteel. In het toegangskanaal liggen al heel wat boten. Op goed geluk vaar ik verder. Waar blijft de slotgracht? Pas op het laatst zie ik waar je linksom moet sturen en dan doemt de kasteelmuur voor me op. Voorbij de uitstekende ronde toren kan ik heel voorzichtig draaien en lukt het Cees om een ankerboei te pakken. In de miezerregen lopen we over de binnenplaats van het kasteel. Er is sinds 1550 heel wat aan dit Renaissance slot verbouwd, vervangen en vernieuwd. De buitenmuren zijn volledig gerestaureerd en het koperen dak ziet er ook nieuw uit. Over het interieur kan ik niks zeggen, we zijn niet binnen geweest. In het oude centrum van Vadstena staat ook het oudste raadhuis van Zweden. Op www.upplevvadstena.se zag ik later dat er nog meer middeleeuwse gebouwen zijn, maar de regen nodigt niet bepaald uit tot een uitgebreide stadswandeling en we vluchten het Brigitta klooster in. De Zweedse Brigitta(1303-1373) had al haar hele leven visioenen. Op haar veertigste, ze had toen al acht kinderen gebaard, werd ze weduwe. Op latere leeftijd verhuisde ze naar Rome en bemoeide zich met de kerkpolitiek. Ze werd de grondlegger van de Brigittaorde. Vadstena werd een pelgrimsplaats toen haar pelvis (stuk bot uit het bekken) terugkeerde naar Zweden. De kist met het reliek staat in het kloostermuseum.

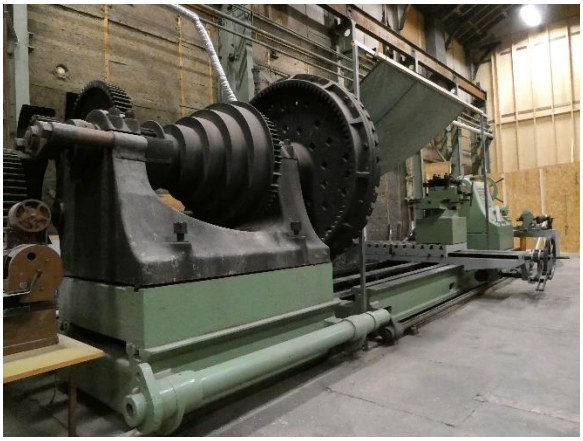


Zwerk ligt In de slotgracht van kasteel in Vadstena

Dinsdag 21 juni Vadstena – Motala 10 mijl.
Hoewel het vandaag de langste dag is wordt dat pas aanstaande vrijdag gevierd. Vanwege de ontregeling van de Zweedse samenleving heeft de overheid bepaald dat Midsommar valt op de vrijdag vlak vóór of na 21 juni. We arriveren vroeger dan verwacht in Motala, omdat alle bruggen meteen voor ons open gingen. Motala is de stad waar het aanleggen van het Götakanaal in 1822 begon. Hier werden de schepen gebouwd en onderhouden en de werktuigen geproduceerd die nodig waren voor het graven van het kanaal. Nog steeds staan op Zweedse machines uit deze regio de initialen WM Werkstatt Motala. Met de aanleg van het kanaal werden west en oost Zweden met

elkaar verbonden en ontstond later rond Motala een hele industrie. Onder andere Electrolux en Saab. Wij leggen tijdelijk aan in de stad en lopen het Motala Motormuseum in. Allemaal auto's, motoren en brommers. Echt leuk voor jongens. Volgens kennissen lig je in de volgende haven leuker. Dus varen we verder. Inderdaad hier roept de omgeving nog iets op van de vroegere industriële bedrijvigheid langs het kanaal. Aan de overkant van de haven staan nog een paar grote hallen en een enorme kraan. In één van de hallen is het Motala Industrie museum. We kunnen alleen contant betalen en krijgen een handgeschreven gekopieerde routebeschrijving mee. Er is werkelijk van alles te zien: een stoomlocomotief, draaibanken, zaag,-boor,-en klinkmachines, Meetapparatuur, huishoudelijke apparaten en antieke koelkasten. Ook het depot is open voor publiek. Echt smullen als je van techniek houdt, er is niets gelikts aan. Na deze reis door de tijd fietsen we naar het graf van Balthasar Paltzen. Hij kwam in 1808 met het plan om het kanaal te graven. Ik krijg steeds meer bewondering voor alle ingenieurs en 58000 soldaten die tweehonderd jaar geleden dit megaproject hebben gerealiseerd. Het hele kanaal is één groot industrieel erfgoed. Het verbaast me dat het niet op de Unescolijst van Wereld Erfgoed staat. Op aanraden van onze Zweedse buurman in de haven eten we wafels met ijs met aardbeien en slagroom bij een uitspanning verderop. Het is er gezellig druk. Na de lange winter genieten inwoners van Zweden dubbel en dwars van de zomer en alles wat daar bij hoort. Barbecueën, picknicken, buitensporten, zomerjurkjes en overal kun je mjukglass of kulglass kopen. (softijs en bolletjes)

Oud droogdok in Motala Werkstad *logo van Motala Werkstad*



Industriemuseum tegenover de haven

Woensdag 22 juni van Motala naar Berg. 19 mijl
Vandaag moeten we zestien meter omlaag schutten in de Borensenshulssluis met vijf trappen. Als je ergens als eerste wilt binnenvaren is het hier wel, want walbemanning van de achterste boot rent zich rot over de schuine kant. We doen veertig minuten over het schutten. Dat is net zolang als de wachttijd! Onderweg varen we over een aquaduct en dan komt plotseling een passagiersboot om de hoek. Het is de Juno (1874), één van de drie klassieke passagiersschepen die op het Götkanaal varen. Bij alle deze, speciaal voor het Götakanaal ontworpen, schepen hangt een rij verticale

boomstammetjes langszij om schade in de sluis te voorkomen. De Juno, Diana 1931 en Wilhelm Tamm 1912 hebben altijd voorrang bij de sluis. Tot de invoering van de trein was vervoer per boot de snelste verbinding tussen Stockholm en Gotenburg. Tegenwoordig zijn de varende monumenten luxe cruiseschepen waarmee je voor een paar duizend euro van de ene naar de andere kant van Zweden vaart. Je kunt ook een korter traject kiezen of een dagtocht maken met een andere boot.
In 1978 zijn de exploitatie, onderhoud en renovatie van Götakanaal plus alle gebouwen overgenomen door de Zweedse staat. Tussen 2016 en 2022 zijn voor één biljoen Zweedse kronen ingrijpende renovaties uitgevoerd. Onderweg naar Berg, de grootste sluizentrap van het kanaal, varen wij langs een kilometers lang stuk nieuwe grindoever. Onze bedoeling was om te overnachten in Malfors, maar daar waren de vingersteigers veel te kort. Cees heeft nog geprobeerd om er op te gaan staan, maar zakte toen tot zijn knieën onder water. Dus eindigen we, na acht uur varen, veertien sluizen en twaalf bruggen, in de grote kom voor de Bergsluis. We zoeken een mooi plekje, want we willen hier een paar dagen blijven liggen.

Foto rechts : Speciaal verbreed stuk in het kanaal voor passeren van grote schepen

Donderdag 23 en vrijdag 24 juni Berg. Geen wekker gezet.
Vandaag hebben we een rustdag! Kunnen we mooi bekijken hoe het allemaal werkt in de Carl Johansluis met zeven trappen. Om acht uur liggen de eerste boten al aan de wachtsteiger. Om negen uur mogen de eerste boten van het Roxenmeer naar boven schutten. Dat duur twee en een half uur. Daarna zijn de dalers aan de beurt. Vanaf twaalf uur is het weer heerlijk rustig in de haven. Wij hebben inmiddels boodschappen gedaan bij de plaatselijke ICA en zijn op weg naar Flisstad. Dat leek ons wel een leuke fietstocht. De eerste vijf kilometer ging omhoog over een fietspad naast een snelweg en daarna moesten we verder op een drukke weg zonder fietspad of vluchtstrook. Linke soep, we zijn omgedraaid en hebben Flisstad nooit bereikt. Onze broodjes hebben we achter in de tuin van een boerderij opgegeten. We zaten niet goed genoeg verstopt want de bewoonster kwam

vragen of ze ons ergens mee kon helpen. Ze had geen bezwaar tegen onze picknick. In de haven oefen ik een paar rondjes op mijn SUP. De water,-en luchttemperatuur zijn inmiddels zo zomers dat het niet erg is om er af te vallen. Berg is een leuke haven met een mooi uitzicht en goede voorzieningen.
Vrijdag 24 juni is de officiële dag van het Midsommarfest en dat is voor de Zweden misschien nog wel belangrijker dan Kerstmis. Zelfs de ICA gaat vanmiddag dicht. In de haven lopen kleine meisjes in witte jurkjes met bloemenkransen op hun hoofd. We begrijpen inmiddels dat het grote feest om half twee start op het plaatselijke sportveld. Mooi, dan kan ik voor die tijd nog even naar het Vretaklooster. De oudste stukken steen van de abdij en het klooster dateren uit 1100. Honderd jaar geleden vond de laatste grote renovatie plaats. Ik geniet in mijn eentje van de heerlijk koele, met loofblad overdekte rondgang in de kloostertuin met uitbundig bloeiende pioenrozen, terwijl de rest van Zweden zich opmaakt voor de festiviteiten. Tegen half twee sta ik samen met Cees op het voetbalveld, waar de Meiboom overeind zal worden wordt gezet. Op het veld zitten groepjes mensen rond witte tafelkleden koffie met aardbeientaart te eten. Er staan ook kraampjes met worst en lootjes. Een orkest speelt traditionele volksmuziek en dan komt de dansgroep het veld op. Mannen en vrouwen in prachtige klederdracht dansen om de inmiddels opgezette meiboom. Zweedser kun je het niet krijgen.

Vretaklooster en Midsommarfest op het sportveld bij Berg

Zaterdag 25 juni van Berg naar Norsholm 15 mijl.
Vandaag gaan we door de Bergsluss naar Lake Roxen. De sluis telt zeven trappen en heeft een verval van bijna 19 meter. We liggen al voor achten aan de wachtsteiger om als eerste naar binnen te kunnen varen. En dan is het afwachten of er eerst van beneden naar boven wordt geschut, afhankelijk van het aantal boten duurt dat minimaal anderhalf uur, of van boven naar beneden en of er geen passagiersboot tussen komt. Als je pech hebt lig je in het hoogseizoen zomaar zes uur te wachten. Wij hebben geluk en varen om negen uur als eerste naar binnen en varen een uur later op het Roxenmeer. We kijken nog even achterom naar het imposante sluizencomplex. De zon schijnt en onderweg passeren we aantrekkelijke eilandjes waar je zo zou willen aanleggen. Helaas staan er geen ankerplekken op de kaart of plotter en liggen overal rotsen onder water. Op de gok zomaar ergens op af varen is sterk af te raden. In Norsholm zien we hoe passagiers via de trap en een rode loper de Juno verlaten. Hun koffers staan al netjes op de kant als ze worden uitgezwaaid door kapitein en bemanning. Zo te zien heeft iedereen genoten van de cruise. Inmiddels is het gezellig druk in de haven en bij eetcafé Kaptens Billies. Het vaarseizoen is nu echt begonnen.

De beroemde Bergsluss met 7 trappen / de originele passagiersboten zijn precies op maat van de sluizen gemaakt

Zondag 26 juni van Norsholm naar Söderköping
Gisteren heeft Cees de doorvaarhoogte bij de eerste brug nagemeten op 2.90 meter. Met mast naar beneden is onze kruiphoogte 2.80 meter. De vier wachtende Zweedse zeilboten voor de brug reageren verbaasd, verstoord en zelfs boos als we ze passeren. Eén man gebaart dat we achteraan moeten sluiten. Niet dus. Met gestreken mast varen we rustig verder. Het meisje bij de volgende sluis is verbaasd dat we er al zijn. Na Lake Asplången slingert het kanaal als een rivier. Wat het natuurlijk vroeger ook was. In de sluis van Bråttom loopt de achter landvast klem op de bolder en snijdt Mieke resoluut de lijn door. De sluismeester stopt onmiddellijk met schutten en geeft ons de lijn terug. Ter hoogte van Carlsborg varen de Wilhelm Tamm en de Sjalom elkaar tegemoet. Ze kunnen elkaar alleen passeren in een speciaal verbreed stuk van het kanaal, een zogenaamde meetingplace. De hele happening vindt plaats onder leiding van een supervisor. Achter de Sjalom, een evangelisatieschip, varen we verder. Leuk, dachten we in het begin: een zingend schip, gezellig. Maar als ze in Sodörköping nog steeds zingen en daar vervolgens de hele avond mee doorgaan vinden we het niet erg dat we een heel eind verderop liggen. Sodörköping is een echte toeristenplaats met restaurants en flanneerboulevard. IJssalon Smoltron is in Zweden wereldberoemd. Je kunt er enorme coupes bestellen. Wij nemen een hoorntje. Ook lekker. Nog twee sluizen te gaan en dan liggen we in de Oostzee

Maandag 27 juni.
Het lijkt hier wel zuid Frankrijk met al die mensen in hun zwembroek op hun boot. Wat een hitte. Wij blijven lekker een dagje liggen. Eerst maar eens boodschappen doen en op ons gemak de stad in. Söderköping is een leuke plaats met kerken, winkels en restaurants en naast de haven een camper parkeerplaats. Wij liggen op de eerste plek als je de stad vanuit het westen aandoet. Vanuit onze kuip kijken we op een kunstwerk dat veel bekijks heeft: '*crossing rabbits'* . Bootjes kijken is ook populair. Omdat in Zweden de meeste boten van polyester is onze stalen boot vaak aanleiding tot een praatje. Onderweg zie ik regelmatig oude mannen die op een bankje lekker voor zich uit zitten te staren. Wat zouden ze vinden van al die mensen die in de hitte door al die sluizen gaan? Of denk ik dat zelf? Eerlijk gezegd ben ik blij dat we er bijna zijn. Het is best vermoeiend, zeker als het zo heet is. En met de dag lopen de wachttijden op. Ik zou wel weer eens een stuk lekker door willen varen.

Kunstwerk Crossing Rabbits . Aan de overkant van het kanaal staat een platform met in het water springende konijnen. / watertje in Söderköping

Zo ziet een oud Zweeds huis er uit (Söderköping)

Dinsdag 28 juni van Söderköping via Mem naar Stegeborg 10 mijl.
Vandaag nemen we in Mem de laatste sluis. Dat geeft toch wel een soort avondvierdaagse gevoel. Alleen staat er niemand met bloemen. We feliciteren we onszelf met het in harmonie afronden van wat de Zweden de 'Divorce ditch' noemen. In Mem leveren we onze sticker en pasjes in bij het kantoor en koop ik als aandenken een vintage poster van het Götakanaa. Aangezien de kade in Mem alleen bedoeld voor boten die westwaarts varen gaan wij door naar Stegeborg aan de Oostzee. Ondertussen draait de wind en gaat het regenen. Er ontwikkelt zich een forse onweersbui. De bliksem schiet door de lucht en we leggen de telefoons in de oven. Gelukkig is Stegeborg niet ver weg. Wij leggen aan in de enige lege box met een groen bordje. Bij de overige staan bordjes met *reservad*. Gereserveerd, voor wie? In de stromende regen draaien heel wat teleurgestelde schippers de haven in en weer uit. We overtuigen er een paar om toch gewoon een box te nemen en helpen een Nederlandse zeilboot, van een vriend van een vriend, om aan te leggen. Als de regen is gestopt willen we betalen en de ruïne van het slot bezoeken. Alles blijkt geautomatiseerd. Er staat machine voor het havengeld en voor de camperplaats. Zelfs bij het slot staat een draaihek met een geldautomaat. Zonder juffrouw achter de kassa heb ik geen zin meer om het slot te bezoeken. Bah, wat ongezellig.

Woensdag 29 juni van Stegeborg naar een rots bij Lilla Kalvholmen 23 mijl. Vandaag beginnen we aan de terugtocht langs de oostkust van Zweden. Het is nog 900 mijl naar Haarlem. We hebben dit stuk scherenkust al eerder gevaren met de zeilboot. Bekend gebied dus, maar het blijft opletten geblazen. Al is het met de komst van de plotter wel een stuk eenvoudiger geworden. Voor de zekerheid houden we ook op de zeekaart onze positie bij. Vanuit je boot zien alle eilandjes er namelijk hetzelfde uit en raak je gemakkelijk gedesoriënteerd. Om kwart over twee zien we een mooie aanlegplek, uit de wind, in een geschikte baai op het eiland Lilla Kalvholmen. Achter de vlak aflopende rotspartij staan een paar grote bomen voor de landvasten. Speciaal voor dit soort aanlegplekken hebben we een hekanker aan boord dat

vastzit aan een zogenaamde *ankarolina*, een wiel aan de reling met vijftig meter platte lijn. Na een dieptepeiling voor de rots waar we gaan aanleggen leggen we de voorlijnen klaar en maken het hekanker vast aan de ankarolina. Met een grote bocht naderen we de rots en gooien op een afstand van ongeveer dertig meter het hekanker uit. De lijn rolt vanzelf af. Ik vaar voorzichtig tot zo dicht mogelijk bij de rots en Cees zet de hekankerlijn vast op de bolder. Daarna springt hij vanaf de punt van de boot, met twee voorlijnen van boord en legt die vast om de bomen. Als er geen bomen zijn slaat hij rotsankers, stalen pinnen, in de rots om aan vast te leggen. Als de voorlijnen goed vast zitten trekken we de achterlijn strak met de lier. Om 's nachts niet de hele tijd te hoeven controleren of we de kant raken laten we de wallijnen een stuk vieren. Tegen landrotten zeggen we altijd dat we dan ook een pot honing op de kant zetten om de wilde beren buitenboord te houden. In de baai ankeren en met een dinghy naar de kant varen is natuurlijk ook een mogelijkheid. Let op: in sommige verzekeringspolissen staat dat een onbemand achtergelaten boot in het buitenland alleen verzekerd is op een specifiek daartoe aangewezen ankerplek. Desondanks brengen wij ons vuil na het eten weg naar een speciaal afvalhok op het eiland dat iedere week wordt geleegd. Wij sluiten de Zwerk altijd goed af als we de wal op gaan en vertrouwen maar op de goede afloop. Om negen uur maken we een wandeling over het eiland en genieten van een mooie zonsondergang. Lang leve het Allemansrecht

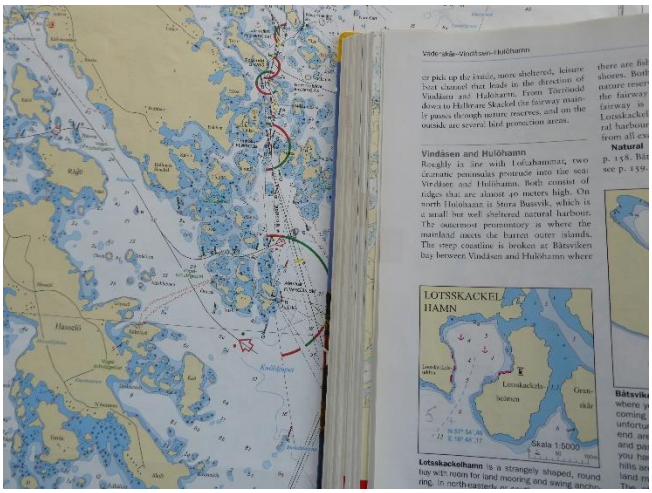
Ankeren bij Lilla Kalvholmen

huisje voor sopor(huisafval)

Cees slaat een rotsanker in de rots

Akarolina met 60 meter platte lijn (6 ton breekkracht)

Donderdag 30 juni van Lilla Kalvholmen naar Rågo 26 mijl.
Onder een grauw wolkendek varen we door de scheren richting Loftahammer, een grote haven. Het is geen weer om aan een rots te liggen. Na de lunch piept opeens de zon door en veranderen we van mening. In een pilot uit 2009 zien we bij het eiland Rågo twee steigers getekend. We zijn benieuwd of ze er nog liggen. Na enig zoekwerk leggen we er aan. Er is plek voor twintig boten. De meeste blijven alleen overdag. ‘s Avonds liggen er nog maar vier. Een baai verderop is een restaurant met een steiger voor de veerboot. Om zes uur gaat de laatste boot en sluit at meteen ook het restaurant. Wij eten er taart met thee en beginnen daarna aan, wat blijkt een pittige, oranje wandelroute door het natuurreservaat. Door het bos en weilanden met loslopende koeien, over rotsen langs het strand en een moeras en overal staan bloeiende orchideeën. Van mij krijgt deze ligplaats op Rågo het maximale aantal sterren!



Zoeken naar een ankerplek op de kaart en in de pilot

Vrijdag 1 juli van Rågo naar Klintemala 32 mijl. Onze koelkast is min of meer leeg. Daarom varen we via Loftahammar om daar naar de ICA te gaan. We slaan voor honderd euro verse waar in en kunnen weer een tijd vooruit. In de boot stouw ik zoveel mogelijk in de koelkast en de bilgeruimte en schrijf op wat we allemaal hebben zodat er niets bederft of wordt vergeten. Klintemala is een klein haventje met hekboeien aan de kade en een drijvende steiger. Het wordt voornamelijk gebruikt door mensen met zomerhuizen op een eiland. We hebben hier afgesproken met Anne en Gurre uit Gotland. In 2013 hebben we ze ontmoet in Estland en sindsdien spreken we af en toe ergens af op de Oostzee. Om kwart over acht komen ze met de Eir binnen zeilen.

Orchideeën op Rågo

Rågo haven

Zaterdag 2 juli dagje Klintamala.
De kok in het minirestaurant bij de haven bestiert ook het winkeltje en is tevens havenmeester. We eten er heerlijke broodjes garnaal en gaan daarna wandelen in het bos. In een miniatuurhuisje met twee stenen Tomtes (kabouters) ligt een schriftje, waar je een bericht in kunt achterlaten voor de kabouters. Anne en Gurre leggen uit dat volgens de overlevering overal in Zweden Tomtes wonen. Tomtes zijn de aardige tegenhangers van de boze trollen. In het bos zoeken we smålstrom aardbeien. (kleine wilde aardbeien) voor later op de pannenkoeken. We eindigen de dag op het achterdek van beide boten met muziek uit twee accordeons.

Huisje met Tomtes

Haventje bij Klintamala *haven Figeholmen*

Zondag 3 juli van Klintamala naar Lilla Vipholmen 4 mijl.
We willen nog een keer aan een rots liggen dus verlaten we de hoofdroute en gaan de scheren in. Hee, daar drijft een bierblikje! Dat is gek. Het blijkt een boei boven een rots te zijn. Daar had ik even niet op gerekend. Gelukkig loopt het goed af. Voortaan toch nog beter op de kruisjes in de kaart letten. Nog voor de lunch vinden we een mooi plekje aan een rots bij Lilla Vipholmen. Dit is misschien wel de laatste keer ‘wild kamperen’ tijdens deze reis, dus genieten we er extra van.

lilla Vipholmen

Maandag 4 juli van lilla Vipholmen naar Figeholmen 19 mijl.
Het was niet alleen de laatste keer aan een rots, maar voorlopig ook de laatste mooie dag. Komende week staat er een forse ZW wind. Langs de kust, tussen het eiland Öland en het vasteland zullen we daar weinig last van hebben , maar de Hanobocht wordt lastig. Eenmaal uit de scheren waait het 4 bft en staan er golven van veertig centimeter. Om 11.30 uur neemt de wind toe, de voorramen worden nat en de ruitenwissers moeten aan. Er beginnen spullen te schuiven en te vallen. Vanaf nu moet het schip weer helemaal zeevast worden gemaakt vóór we vertrekken. De haven van Figeholm is zoals gebruikelijk al aardig vol. Gelukkig lig je er aan hekboeien en met een beetje wringen kun je er altijd nog wel bij. Met dertig euro per nacht is Figeholmen een relatief dure haven. We maken goed gebruik van de 'gratis' wasmachines en geven meteen het hele schip een grote beurt. In het Hafnmagasinet op het terrein is een scheepvaartmuseum, maar ik heb onderhand al zoveel verzamelingen scheepsparafernalia gezien, dat ik niet naar binnen ga.

Dinsdag 5 juli van Figeholmen naar Möntserås 31 mijl.
De kust voor de baai van Oskarhamn is echt een buitenscherengebied met veel kale rotsen en verraderlijke witte golfjes boven onzichtbare rotsen onder water. In het trekgat van de Kalmarsund komen golven van een halve meter schuin van voren en neemt de wind toe van 4 tot 5 bft. De boot stampt en de ramen worden nat. Tegen twee uur leggen we vast in Möntserås. Het eens zo kneuterige haventje is niet meer. De silo en het houten havengebouwtje hebben plaatsgemaakt voor een grote flat met een strakke kade. Op de fiets gaan we het stadje in. Bij een ouderwets houten winkelpand met op het uithangbord ' Hantwerk' kopen we drie keramische Tomtes voor onze kleindochters en een gebreide hoofdband. Allemaal handwerk uit de regio. Op een leuk pleintje eten we een ijsje. De supermarkt slaan we over.

Buitenscherengebied

Handwerk uit de regio

handwerk uit de regio

Woensdag 6 juli van Möntserås naar Kalmar 29 mijl.
De teller staat op 1000 mijl. Vanwege de slechte weersvoorspelling gaan we grote stappen maken. De eerste stop wordt Kalmar. In de flink volle haven vinden tegenover het winkelcentrum nog een lege box. Het valt ons op dat de boten om ons heen steeds groter worden. Met 39 foot hoor je zo langzamerhand bij de kleintjes. Kalmar hebben we vaker bezocht. Het is een leuke provinciestad stad met eigen universiteit, een kasteel, musea, winkels en een treinstation. Vanwege het vliegveld vlakbij leggen heel wat Nederlanders hun boot hier in de winterstalling. Ik ga even winkelen bij Åhléns warenhuis en de Rode Kruis kringloop en eindig bij mijn favoriete lunchroom Kullzenska Cafeét. Een historisch pand, met acht nog origineel in Zweedse stijl ingerichte kamers, waar je heerlijk koffie of thee kunt drinken met gebak uit eigen bakkerij. (www.kullzenska.se)

Donderdag 7 en vrijdag 8 juli van Kalmar via Hallarna 57 mijl naar Simrishamn 51 mijl.
Vanwege de verwachtte sterke ZW wind, en de lange tocht, vertrekken we om half acht. In het scherengebied onder Karlskrona, dat van alle scherengebieden het dichtst bij Nederland ligt, kunnen we nu wél onder twee bruggen van vier meter door. Dat is het voordeel van een motorboot. Op open zee wordt het met golven van een meter en windkracht vijf een bumpy ritje, maar het is te doen. Op Hallarna leggen we aan in het haventje Hasslö. De zon schijnt. Ik maak een wandeling en kom terug met een bos vers geplukte bloemen. De volgende dag varen we door naar Simrisham. We zijn blij dat we de Hanobocht op tijd hebben gerond en kunnen nu rustig in Simrishamn blijven liggen.

Zaterdag 9 en zondag 10 juli Simrishamn. Meestal tikken we Simrishamn alleen even aan om te overnachten, maar vandaag gaan we de stadswandeling maken uit de folder van het Turistbyra. We bezoeken de St Nicolaikerk en komen door leuke straatjes met gekleurde huisjes en veel stokrozen. In de plaatselijke horeca maken we uitgebreid gebruik van de wifi, omdat die in de haven te zwak is. Dat is trouwens in de meeste havens het geval.
Zondag geeft onbestendig weer: eerst is het zonnig en dan verschijnen van twee kanten bloemkolen en trekt er een minifront over met flinke windvlagen. Geen weer om uit te varen. Tegenover de haven is het museum over Gösta Werner, een zeeman, meteoroloog en kunstenaar die zich levenslang heeft laten inspireren door de zee. Het is, zeker voor bootjesvaarders, een leuke tentoonstelling. (https://gostawerner.se) Aan de noordkant van de haven is een mooi strand met een goed restaurant. Inmiddels schijnt de zon weer en kunnen we op het volle terras aanschuiven. Het is typisch West-Europees weer: felle zon afgewisseld met felle buien.

Prent van Gosta Werner *stadswandeling door Simrishamn*

Maandag 11 juni van Simrishamn naar Giselovshagen 48 mijl.
We vertrekken om zeven uur en treffen op open zee meer deining en golven dan we hadden verwacht. Om nog slechter weer voor te blijven slaan we Skillinge, Alles Stenar en Ystad over. Het zijn stuk voor stuk leuke plaatsen, waar we al eens eerder geweest zijn. Wie de tijd en het weer mee heeft moet er zeker langsgaan. In de haven van Giselovshagen is het een zootje. Er zijn geen bordjes of een havenmeester die regelt welke boot waar moet liggen. Nu ligt er allemaal klein spul aan de kade en zijn de meeste boxen te smal voor onze vier meter brede Pilot. Na een paar keer klem varen tussen de palen lukt het om de Zwerk in een box te wringen en kunnen we naar het strand.

Dinsdag 12 juli van Giselovshagen naar Hesnaes 50 mijl. Als wij om zeven uur wegvaren blijken de meeste boten al vertrokken. We slaan Klintholmhaven over omdat we daar al een paar keer zijn geweest. Wie hier voor het eerst vaart raad ik zeker aan om wel naar binnen te gaan. Klintholmhaven heeft goede voorzieningen en een mooi strand. Ook een bezoek aan de witte rotsen van Møns Klint

is de moeite waard. Wij varen door naar Hesnaes, vijftien mijl zuidelijker. Hesnaes is een landelijk gelegen, kleine haven met bos, strand, een leuk restaurant plus een busverbinding naar Stubbekobing. Als wij om twee uur binnen lopen vinden we nog een plek. Daarna wordt dat al snel moeilijker. Zeker vijf boten moeten buiten voor anker.

Klintholm

Haven van Strande

Woensdag 13 juli van Hesnaes via Fehmarn naar Strande 85 mijl.
Een lange tocht vandaag met toenemende wind uit het westen. Daarom vertrekken we al om kwart voor zes. Op het traject tussen Gedser en Fehmarn staat nog niet veel wind. Om elf uur varen we langs Fehmarn en besluiten om door te varen naar Strande. Onderweg neemt de wind toe en we maken gebruik van de power van de boot (twee keer 250 pk) om over de golven te gaan. Het boegwater spat over het dak tot in de kuip. Onze gemiddelde snelheid is 8.5. knopen. Vooruit dat mag voor een keertje. Tenslotte is de schipper jarig vandaag. Strande ligt vol, propvol en er staat een stevige dwarswind op de boxen. Na drie pogingen lukt het me om netjes tussen de palen te parkeren. Cees' verjaardag vieren we in de Kieler Yacht Club. De volgende dag waait het hard blijven we lekker liggen.

Vrijdag 15 juli van Strande naar Rendsburg 24 mijl.
De sluis bij Holtenau staat open als we aankomen en we kunnen meteen mee. Om kwart voor één arriveren we bij Regatta Verein Rendsburg waar Hafenmeisterin Silke ons hartelijk welkom heet. We overnachten hier al sinds 2005 op de heen en de terugweg en zijn inmiddels goede bekenden. Natuurlijk is de 100 km van het NOK (Noord Ostseekanal) best in één dag doen, maar wij vinden Rendsburg een leuke onderbreking. Je kunt er prima winkelen en de diesel bij Silke is altijd de goedkoopste uit de regio. Dit weekeind is het volgens haar een gekkenhuis in de haven met al die boten op weg naar de Oostzee. Er liggen inderdaad tientallen Nederlandse jachten, meest zeilboten.

Zaterdag 16 juli van Rendsburg naar Brunsbüttel 36 mijl en zondag 17 juli met stroom mee over de Elbe door naar Cuxhaven. (17 mijl over de grond en 13 door het water) In Cux is er kermis met als extra attractie een live zangeres op de brug naar de oude kades, waar we een heerlijk broodje haring eten. Ga als je er bent ook even langs de oude Hapag terminal. Hier vertrokken vroeger de Amerikagangers.

Maandag 18 juli van Cuxhaven naar Norderney 65 mijl.
We zien dat morgen een gunstige dag is voor de oversteek door de Duitse Bocht naar Norderney. Dus we gaan door, want als je pech hebt lig je in Cux zomaar een paar dagen te wachten op het volgende gat. Om zoveel mogelijk stroom mee te hebben vertrekken we al om half vijf. We treffen een knobbelig zeetje met meer golven dan verwacht. Op Norderney pakken we de allerlaatste box zonder rood bordje. Op het West strand halen we onze gemiste slaap in.

Dinsdag 19 juli van Norderney naar Enkhuizen 133 mijl in 16 uur.
Vanwege de stroom op de Noordzee varen we al om half vijf de haven uit. Het schemert nog als we de eerste onverlichte tonnen van de Schluchter tegenkomen. Er staat geen zuchtje wind. De zee is zo glad als een spiegel. De zon schijnt en de temperatuur loopt snel op. Het wordt de warmste dag van 2022. Op de boot hebben we daar geen last van. Het heeft geen enkele zin om een Waddeneiland aan te doen. Ze liggen allemaal vol. Toch vreemd dat zeehavens geen plek vrij houden voor schepen die van zee komen. Het is maar goed dat de eilanden geen reserveringssysteem hebben, anders hadden al die langliggers de hele zomer geblokkeerd. Bij Kornwerdersluis is de buitentemperatuur inmiddels opgelopen tot 35 graden. Wij zijn blij met een beetje vaarwind en besluiten het dorpsfeest in Makkum maar over te slaan en varen door naar Enkhuizen. In de Compagnieshaven is altijd wel een plekje.

Woensdag 20 en donderdag 21 juli van Enkhuizen via Monnikendam (19 mijl) naar Haarlem (33 mijl). We varen weer op zoet en zijn bijna thuis. Nu nog even genieten van het mooie weer. In Monnikendam fietsen we een rondje Hemmeland, een aardig recreatiegebied dat groter is dan we dachten. Onze favoriete toko blijkt uit het dorp te zijn verdwenen en alle terrasjes zitten vol. Het is hoogseizoen in Nederland. Tijd om naar huis te gaan. Het is mooi geweest na a 66 dagen en 1679 mijl. Volgend jaar weer naar de Oostzee?

Op internet staat veel toeristische informatie over Zweden en bijna elke stad heeft een eigen website:

www.gotakanal.se voor alle informatie over het Götakanal.

www.Götakanalcharter.se voor huurboten voor een gedeelte of het hele traject.

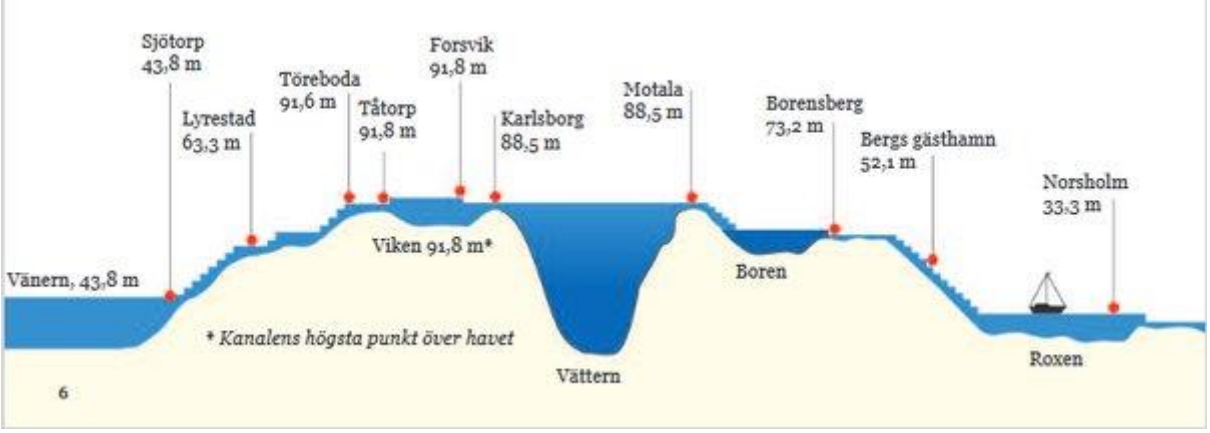
www.takemetosweden.be bevat veel leuke weetjes over Zweden.

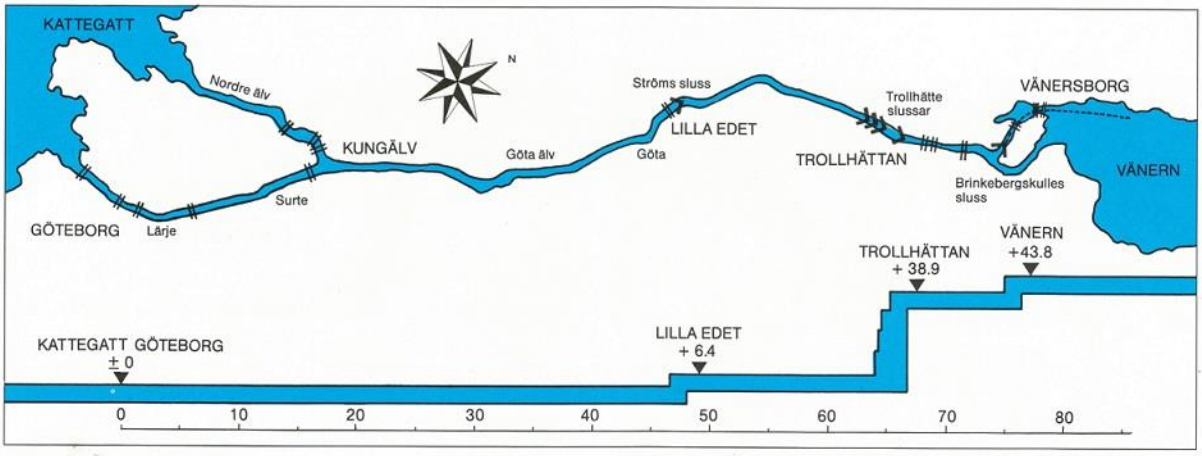
Er zijn ook veel leuke apps voor wandelingen en stadstoertjes. Zoek in de Google Playstore onder de plaatsnaam plus de toevoeging Naturkarta. Bijvoorbeeld: Jönköpings Naturkarta.

Over het Götakanaal:

In 2022 betaalden wij voor het Götakanaal 7600 kronen en voor het Trolhattan 1100 kronen. Samen 8700 kronen is ongeveer 800 euro. Dat is inclusief 5 overnachtingen per haven aan het kanaal met water, elektriciteit en sanitair. Geldt niet voor de meren.

Voorseizoen is van begin mei tot half juni. / Hoogseizoen van half juni tot half augustus / Naseizoen van half augustus tot eind september.





Baai met drempel! Kunnen we niet in helaas. Hoort niet bij een specifieke dag.

In totaal 64 sluizen zijn nodig om een hoogteverschil van 92 meter te overbruggen.