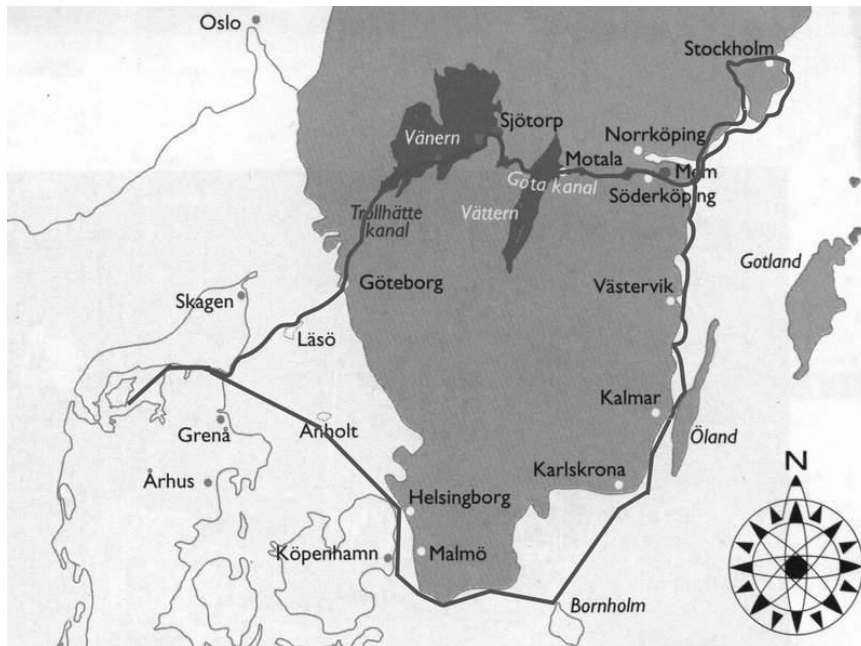


Beretning

Glyngøre-Stockholm-Götakanal 2003

F DEN 720 Pauline



Et familieprojekt

Vi havde i mange år snakket om, at vi skulle på en rigtig lang sejltur i vores båd. Det skulle være et familieprojekt, og snakken gik om forældreorlov, Ålandsøerne, Sverige o.s.v. o.s.v. På en måde trængte vi nok til en større forandring i vores liv; så vi valgte at flytte fra midten af Salling til Glyngøre, hvor vi bor nu. Vores planer om sejlturen blev derfor udskudt et par år; indtil der var faldet ro over sagerne. En mørk vinteraften blev beslutningen taget: nu skulle det være. Vi kunne ved hjælp af ekstra afspadseringsdage skrabe i alt 8 ugers ferie sammen, hvoraf vi brugte de 6 på turen rundt om Sverige. Et par andre sejlere i klubben havde taget turen igennem Götakanalen. Vi havde lyttet til beretningerne og fundet det spændende at sejle "rundt om Sverige". Turen blev planlagt i løbet af vinteren. Vi havde arbejdet med flere forskellige ture. Jeg havde bl.a. en drøm om Ålandsøerne. Vi snakkede om at få kørt båden til Stockholm; sejle til Ålandsøerne, og hjem igennem Götakanalen; men forkastede ideen, fordi det var for dyrt og for besværligt. Enden blev, at min bror, vores onsdagsgast Steen og mig sejlede båden til Kastrup som en mandetur i Kristihimmelfartsferien. Familien skulle så tage toget til København og starte turen fra Kastrup ugen efter. Og sådan blev det.

Ombygning til langturssejls

Folkebåden "Pauline" har flg. tur-udrustning: cockpittelt; navigator; reb i storesejl; slingresejl i kahyt; mulighed for opredning på tværs i kahyt; køleboks; fast el-installation: 12- og 230 volt; forluge; sprayhood og påhængsmotor m.m. De sidste tre ting blev anskaffet til selve turen. Påhængsmotor havde vi ganske vist i forvejen; det vil sige, jeg *troede*, at vi havde en god påhængsmotor. – Men mere om det senere.

Efter nogle års tursejls havde vi et behov for luft og lys i forkahytten, hvor børnene sover. Forlugen blev isat i foråret. - Ikke helt nemt i øvrigt; men den er tæt! Sprayhooden var virkelig en god investering. Især i regnvejr. Det blev aldrig rigtig vådt i kahytten. Desuden er det skønt at sidde i læ side opad skottet, uden at få en skylle serveret hvert andet øjeblik.

Jeg fremstillede en særlig søkort-holder, som kan hænges op i forkahytten. Søkortene til hele turen havde et betydeligt omfang – en bunke på ca 10-15 cm! Kortene havde jeg dels lånt, og dels købt brugt og dels nyanskaffet. Det er et faktum, at nye kort til hele turen koster ca. 4-5000 kr!

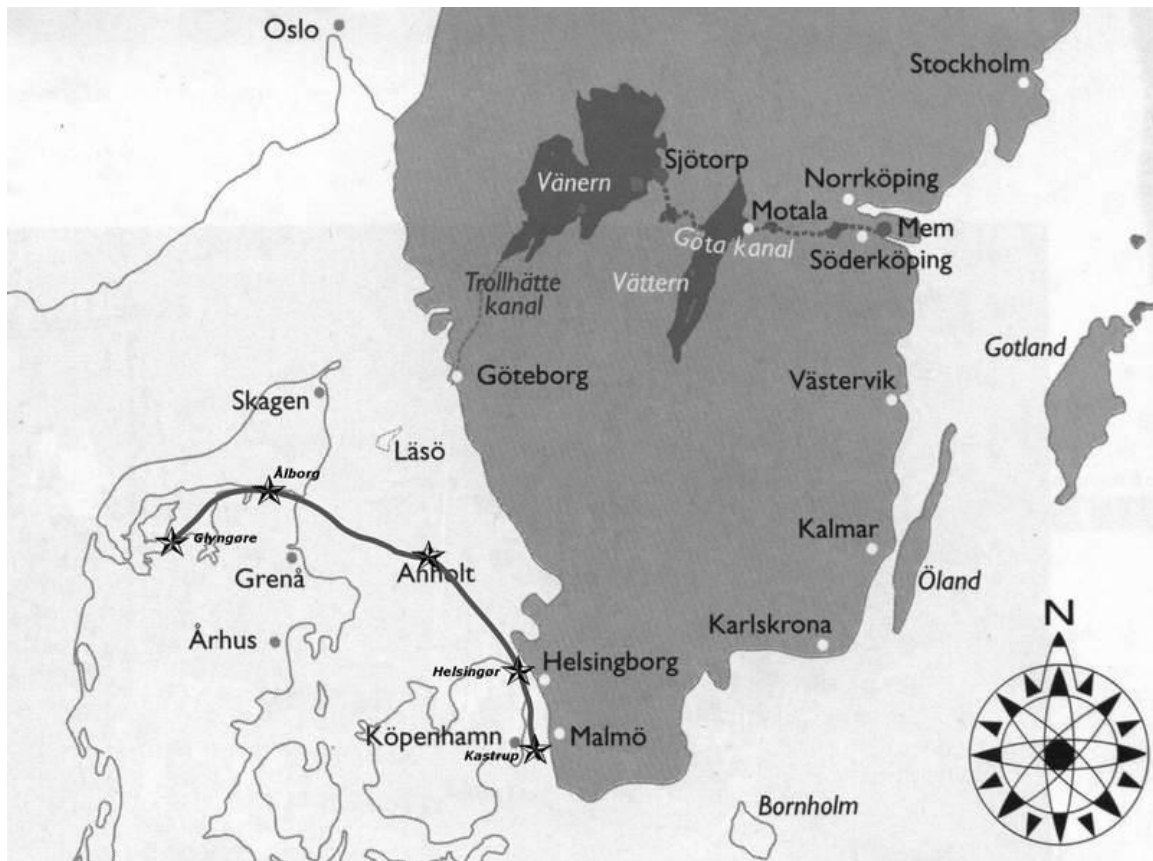
Jeg lavede også en bogreol. Vi måtte have læsestof med til både børn og voksne. Desuden var der diverse guides og lodser. Alt i alt 50-60 cm bøger. Reolen blev lavet på en hidtil uudnyttet plads lige over dørken, foran masten. Vi havde til sluserne indkøbt 4 nye tykke fendere, som vi medbragte uoppustede. De blev stuvet i rummet under forkøjen. Jeg ved, at alle kapsejlere ville korse sig over denne tunge udrustning; men stort set alt kan pilles ud, når båden skal geares til kapsejls.



"Pauline" F – DEN 720

Bygget 1978 på Folkebådcentralen

Glyngøre-Kastrup



Motorproblemer i 11 time før afgang

Onsdag før Kr. Himmelfartsdag var den store dag. Per (min bror), Steen (onsdagsgast) og jeg skulle sejle båden til Kastrup. Jeg skulle på arbejde om formiddagen. Jeg var på havnen tidligt om morgenen, for der var lidt, som skulle pakkes i båden, og så ville jeg lige sikre mig at motoren kunne starte.

Vi havde anskaffet en 5-hestes Honda i år 2000.(4-takt). Det burde sådan set være i orden; men kør i r.... hvor har vi haft bøvl med den. Startsystemet var simpelthen for dårligt – et tandhjulssystem i plastic med en snor i. Det duer bare ikke. Jeg havde smadret 3 af sådanne tandhjul. Havde lige udskiftet tandhjulet før turen og havde købt et ekstra i reserve. Tandhjulet var altså ”friskt”. Da jeg hin morgen trak i snoren skete det igen: 3 smadrede tænder, og et fastlåst startsystem. For syv sytten da også! Jeg bandede og svovlede. Jeg så alle scenarierne for mig: vi ligger og skal ud af én af de 117 sluser, og motoren crasher! Eller vi ligger hjælpeløse i modstrøm og ingen vind og driver ind imod farlige skær. Jeg tog en rask beslutning; der indebar et alvorligt greb i lommen. En tur, der havde været planlagt i flere år, skulle ikke ødelægges af en ubrugelig motor! Fra mit arbejde ringede jeg til Skive og købte en ny 6 HK Mercury, som heldigvis var på lager. Motormanden tog Hondaen i bytte for 3500,-kr. God fornøjelse med den, siger jeg bare. Jeg køber ikke noget der står Honda på mere! Hele byttehandelen kostede mig 9700,- kr. Ikke lige det, der var kalkuleret med; men så var turen til gengæld reddet. Så måtte vi redde økonomien bagefter.

3 mand i en båd

Jeg hentede gasterne og motoren i Skive og med kun en times forsinkelse afsejlede vi alle tre fra Glyngøre kl ca 15.00. Ingen vind, så der var god brug for motoren, der snurrede næsten lydløst. Båden var fyldt med øl, ølpølser og mad til to gange aftensmad. Og så var der ellers dømt mandetur.

Vi ankom til **Ålborg** ved 11-tiden. Det var næsten mørkt, og en anelse svært at se de sidste koste; men det gik.

Næste dag var destinationen Anholt; så vi stod op kl 5.30 og børstede tænder inde på broen ved en vandslange og var klar kl. 6.00 til at gå gennem broerne. Der var ikke meget ventetid, så vi knurrede lystigt af sted, stadig for motor. Vi fik morgenmad, og ved 7-tiden var vi så småt ved at overveje om vi skulle have dagens første Doktor Nielsen.

Rådyr på udflugt

Jeg kunne godt se, at min bror rodede lidt rastløst rundt nede i kahytten, og kort efter kom meldingen: ”Jeg kan ikke finde min toilettaske.” Ikke fordi at en tandbørste og en forkølet bøsse shampoo betyder noget særligt; men min bror er noget nærsynet, og i tasken var hele hans kontaktlinseudstyr. Der blev ledt igen, og sagen blev mere og mere klar: tasken stod på broen i Ålborg! Der var ingen vej udenom. Vi måtte tilbage. Skuden blev vendt. Steen og jeg skulle nok sørge for, at sagen ikke blev glemt. Det kostede en omgang i Helsingør, blev aftalen! Tasken stod midt på broen, da vi kom tilbage. Vi var alle lettede, og vi kom af sted igen.

På vej tilbage mod Hals havde vi i øvrigt en sjov oplevelse: et dyr var ude at svømme. Jeg troede først, at det var en sæl; men ved nærmere øjesyn konstaterede jeg, at sælen havde spidse ører! Det var et rådyr på vej over fjorden. Vi sejlede tæt på og fotograferede. Dyret vendte om og svømmede tilbage. Vi blev enige om, at vi havde reddet dyrets liv, for tænk hvis strømmen havde taget den!

Efter et kort ophold i Hals, fortsatte vi mod **Anholt**. Eftermiddagen bød på god sejlads på bidevind. Vi kunne lige netop stå op. Men hen

under aften svandt vinden og motoren kom i gang igen. Vi ankom kl ca. 21.00. Havnen var fuld af både, og der var en lækker aftenstemning.



Man fylder båden op med øl, og sejler af sted. Når øllene er drukket er man der!

Næste morgen gik det mod **Helsingør**. Stadig ingen vind, så der var gang i motoren igen. Vi havde dagen før opdaget, at den brugte lidt rigelig med motorolie. Vi købte en liter af en sejler på Anholt, og hældte det halve på. Tilsyneladende var det nok; men jeg kunne ikke rigtig lide det.

Vi nåede Helsingør til aften, og var ude at spise i et eller andet ”Helsingør by night helvede”. Vores lille mellemværende med den glemte toilettaske blev ordnet på et hyggeligt værtshus, hvor Per gav en ”Bloody-Mary”, som nær havde slået hele min mavesæk omkuld. Så var det prøvet. Jeg skal aldrig have én igen!



Lørdag formiddag gik det ned gennem Sundet. Vi skulle tidligt af sted, for Per skulle til bryllup i Viborg. Han kunne nok ikke nå vielsen; men mon ikke han kunne nå valsens? Det gjorde han, for vi var i **Kastrup** ved 1-tiden, hvor Else-Marie straks efter dukkede op. Vi havde været lidt bekymrede over, om de øl vi havde med nu slog til; men vi knappede de sidste op ud for Middelgrunden, og endnu engang blev min bror Pers navigations-teori bekræftet: ”Man fylder båden op med øl, og sejler af sted. Når øllene er drukket er man fremme!” Vi havde sejlet ca. 180 sømil. De 150 for motor. Måske man skulle købe en LM 27?

I Kastrup mødte vi straks Ole Sejlmager og Brian Frisendahl. Vi var allerede berygtede. Vi kom helt fra Jylland og skulle videre til Stockholm. Jeg tror nærmest, at de så på os som nogle gale vikingetosser der ovre fra det mørke Jylland. Vi gassede dem, og sagde, at de kunne prøve at sejle den modsatte vej til Thyborøn, og videre til Lofoten, men det var ligesom om, at det ikke bed på. Else-Marie havde de sidste pakkenelliker med, som skulle bruges på det store togt, der startede ugen efter. I toget kunne vi jo kun have vores personlige taske med. Jeg blev lidt klam ved synet af al bagagen. Mon folkebåden virkelig var stor nok til sådan en tur? Vi kørte retur i bil – hjem til Jylland. I bilen tænkte jeg noget over, at man kan køre den strækning, der tager 4 dage at sejle på 4 timer!

Distancer:

28/5:	Glyngøre-Ålborg:	46 sm
29/5:	Ålborg-Anholt:	60 sm
30/5:	Anholt- Helsingør:	50 sm
31/5:	Helsingør-Kastrup:	24 sm
i alt		180 sm

Det fag, som hedder "livet"



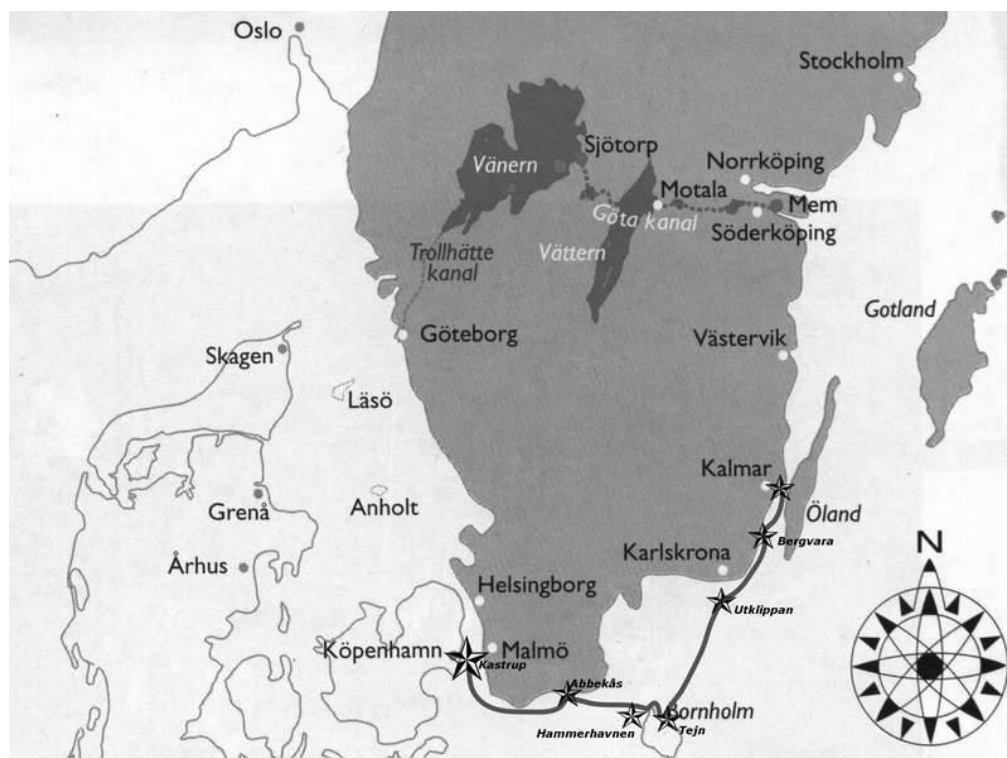
Inden vi går videre med den egentlige beretning, så lad mig lige præsentere familien og båden: Der er vores to børn Jens Christian, 11 år og Anne Mette på 8 år. De har begge været med i båden, siden de lå i barnevognskassen mellem køjerne. Jens Christian sejler i dag optimistjolle. Else-Marie, 39, kom ind i mit liv i 1987 på den betingelse, at hun ville sejle. Allerede i 1988 var hun med som gast til vores første fælles DM. I dag vil jeg, uden at fornærme nogen, kalde hende min bedste gast. Undertegnede skipper, 43, har haft "Pauline" siden 1986. Pauline blev købt i Fredericia af *Paul Deuleran* og *Paul Hansen*; deraf navnet "Pauline".

Pauline er bygget i 1978 på Folkebådcentralen. Siden 1988 har vi hvert år deltaget i DM og rigtig mange Guldpokalsejladser; men i de senere år må vi indrømme at vi er blevet mere tur-mindede. Det skyldes bl.a. vores børn. I båden er vi sammen 100 procent - kvalitetstid – ville nogen kalde det; men det er faktisk rigtigt. Vores børn er gode i båden, og gode til at sejle langt. De går tilsyneladende over i en særlig tilstand om bord, hvor de indfinder sig med situationen. Og så er det lige meget om turen varer 8 eller 14 timer!

Ombord på båden er der ingen voksne, der har travlt. (Undtagen ved havnemanøvrer), og der er tid til at snakke om livets spørgsmål, og være sammen om stort og småt.

Børnene skulle bedes fri for skole for skole i 14 dage, og i den skriftlige begrundelse vedr. deres fritagelse fra skolen skrev jeg bl.a: "Vi forestår selv undervisningen af vores børn ombord i dansk, svensk, matematik, navigation, sejlad, geografi, historie, nordisk kultur, eller sagt med andre ord: det fag som hedder "livet".

Kastrup – Bornholm – Kalmar



Motorhavari ved Falsterbo

Torsdag den 5 juni steg vi meget forventningsfulde på toget i Skive for at køre til København. Toget fortsatte lige til Kastrup Lufthavn, så det var bare at stige på en taxa hen på lystbådehavnen. Båden lå som den skulle, og nu skulle de sidste ting staves af vejen. Mens resten af folkebådene i havnen sejlede ud til aftenkapsejlad, gjorde vi båden klar til afgang næste morgen.

Fredag formiddag lettede vi med kurs mod Falsterbo, hvor vi skulle ud på den første kanalsejlad. Vinden var i Sydvest, så det var bare op med spilerstagen. Vi ventede ved broen i Falsterbo; men vidste ikke rigtig hvornår den åbnede. Vi bestemte os for at ligge os ind ved nogle pladser med pæle for at vente. Da vi skulle derfra igen, lavede jeg en uheldig manøvre, hvorved motoren greb fat i en pæl, og benzinslangen blev flået af. Pokkers også. Det var som om, at alt hvad der hed motor var noget, der gik i stykker! Der sad stadig nogle stumper plastic tilbage på benzinkoblingen og det lykkedes mig derfor at surre benzinslangen fast til motoren med en kabelbinder, og vi kunne fortsætte.

Vi fortsatte langs Sydsverige, og ved 19-tiden ankom vi til **Abbekås**. Vi havde sejlet de første 42 sømil. Næste dag fortsatte vi til **Hammerhavnen** på Bornholm.

Ejerlejligheder på Hammershus slotsruin?

I Hammerhavnen var der kanon-hygge. Dejligt enkelt og uspoleret. Vi lagde os ved broen hvor de 3 rundvisningsbåde var fortøjet. Vi gik til Sandvig for at spise pizza. Her var rigtig feriestemning. Det var pinselørdag.

Næste morgen havde vi bestemt, at vi ville en tur ud med de små både. Turen gik langs klipperne under Hammershus og ind i ”den våde ovn” (klippehule). Ved ti-tiden var der så småt ved at være samlet et opløb af familier med børn, som skulle med ud at sejle. Her så vi et sjovt lille optrin: ved broen lå 3 både klar med flaget sat. På havnen var der tre små gule huse, hvor skibsførerne bor om

sommeren. Præcis klokken ti dukkede tre skippere op. De havde selvfølgelig tre hvide kasketter på og de gik på Olsen-bande-lignende maner ud på broen. Det så bare pudsigt ud. Vi dampede ud, og det var alle tiders rundvisning. Skipperen guidede undervejs med charmerende bornholmsk dialekt. Vi var kommet til øen få dage efter, at en kinesisk olietanker var forlist 10 sømil nord for Hammerodde. Redningsfartøjerne lå i havnen, og lige syd for havnen var der strandet en lasteluge fra skibet. En stor flydekran fra København var i gang med at bjærge lugen, da vi var på sightseeingtur. Skipperen sagde med et glimt i øjet, at de var i færd med at bygge ferieejligheder på



Hammershus!

Vi snakkede med skipperen bagefter, og han mente i øvrigt, at vi burde holde os væk fra Christiansø, idet der var olie derovre fra det forliste skib, og stedet var fyldt op med bjærgnings- og oprydningsfartøjer. Det var lidt ærgerligt; for vi havde faktisk set lidt frem til Christiansø. Samme skipper anbefalede os i øvrigt at sejle om på den anden side af øen om aftenen, for de havde lovet vestlig kuling, og så er der ikke rart at ligge i havnen.

Vi sejlede derfor til **Tejn** sidst på eftermiddagen. Her lå vi indeblæst hele næste dag. – Faktisk den

eneste dag vi lå over på hele turen p.g.a. for meget blæst!

Vi manglede benzin; men kunne ikke få det på havnen, så vi tog bussen til Allinge. Her gik vi på røgeri, og så misundeligt på bådene, der lå i læ i den hyggelige havn i Allinge. Tejn er faktisk ikke noget ferieparadis, for at sige det rent ud.

Næste morgen, tirsdag den 10/6, havde vinden lagt sig, men var dog stadig frisk. Vi lagde ud fra Tejn med kurs mod Utklippan. Vinden var i vest-sydvest, så vi havde en god agten for tværs med stagen oppe. Navigatoren sagde 6-7 knob, og enkelte gange loggede vi 8. Det var jo ganske godt, for der var 51 sm til **Utklippan**.

Da vi gik ud fra Tejn, kunne jeg godt se, at benzinen sivede ud ad motoren. Min slange-anordning holdt ikke rigtig længere. Jeg spekulerede noget over, om motoren ville starte, når vi skulle i havn igen på Utklippan, for det er en noget smal indsejling mellem to klippeøer.

Great sailing!

Vi var fremme ved halv-syvtiden. Vinden var faldet lidt. Der var ikke meget tilbage. Men vi lå uden for havnen og det var tid at starte motoren. Det kunne ikke lade sig gøre. Der var ikke mere plastic til at holde benzinslangen sammen med benzinkoblingen og benzinen pissede ud. Vi begyndte at krydse ind i indsejlingen, der selvfølgelig lå på østsiden af øerne, og derfor i modvind. Inde mellem øerne var indsejlingen til selve havnen, som ligger velbeskyttet i et smørhul mellem de forblæste klipper. Der lå i forvejen en 8-10 både derinde fortøjet langs bolværket, og vi tog lige en æresrunde inde i havnen, for ligesom at sondere terrænet. Vi smed sejlene og gled op på siden af en tysk sejler og fortøjede. Folk klappede af vores anduvning. Vi snakkede om, at de nok ikke har prøvet at anduve en havn for sejl, siden



Man kunne låne en robåd på Utklippan

de var søspejdere og tog duellighedsprøve! Havnefogeden dunkede os på skuldrene og sagde: ”Great sailing!”

Utklippan: Nogle specielle skær. En Blekinge-udpost mod syd kun beboet af havnefogeden og 10.000 måger. Ingen træer, kun klipper beklædt med lav. Charming, men hurtig at overse. En spadseretur rundt på øen varede i ca. 7 minutter. Så havde vi set det hele. Der var ingen faciliteter i havnen udover et das. Saltvand i en hane med håndpumpe. Havnefogeden fortalte os, at vi kunne få motoren repareret i Bergvara, ca. 30 sm herfra.

I løbet af næste formiddag blev havnen tømt for både, og vi lagde ud for sejl med kurs mod **Bergvara**. Der var ingen vind. I 1 ½ time lå vi næsten lige uden for havnen og drev rundt; men snart kom en jævn vind fra vest der bragte os videre.

Der var ikke meget i Bergvara, kun en campingplads, så den havnefoged var vist lidt galt afmarcheret. Men i Bergvara kunne vi få brugt nogle af vores første svenske penge. Købmanden på campingpladsen solgte ”frellor”, (baguettes), som vi købte til aftensmaden. Næste morgen sendte vi Jens Christian og Anne Mette op for at købe frellor til morgenmad. Det gik fint, og Jens Christian købte også sit første ”Kalle Anka”.

Distancer:

6/6:	Kastrup-Abbekås:	42 sm
7/6:	Abbekås-Hammerhavn	43 sm
8/6:	Hammerhavnen-Tejn:	5 sm
10/6:	Tejn-Utklippan:	51 sm
11/6:	Utklippan-Bergvara:	31 sm
12/6:	Bergvara-Kalmar:	20 sm
i alt		192 sm

En træhest-lanse-spidning-af-dukke-dims

Vi sejlede videre mod **Kalmar**. En kort tur på kun ca. 20 sm. Det var en flot indsejling med udsigt til Kalmarsund-broen lige fremme og Kalmar Slot til bagbord.

Benzinkoblingen var blevet afmonteret, og det første projekt i Kalmar bestod i at få fat i en ny. I den meget fine gæstehavn i Kalmar lå en stor Watski-butik, så jeg gik derop med vores benzinkobling. De havde desværre ikke nogen, men i Båtthuset, som lå ca. 5 km væk i nærheden af lufthavnen, kunne jeg sikkert få den. Jeg tog en taxa derud, og så glad det ene Mercury-flag efter det andet, som vajede foran butikken. Her inde på heden! Hvilket sted at ligge en bådudstørsforretning! De havde desværre ikke en kobling på lager, men de afmonterede én fra en 5-HK motor, der stod i butikken. Flink svensker! Jeg gik de 5 km tilbage til havnen. Nu, jeg havde fået min reservedel, kunne jeg sagtens have gået 15 km, så lettet var jeg!

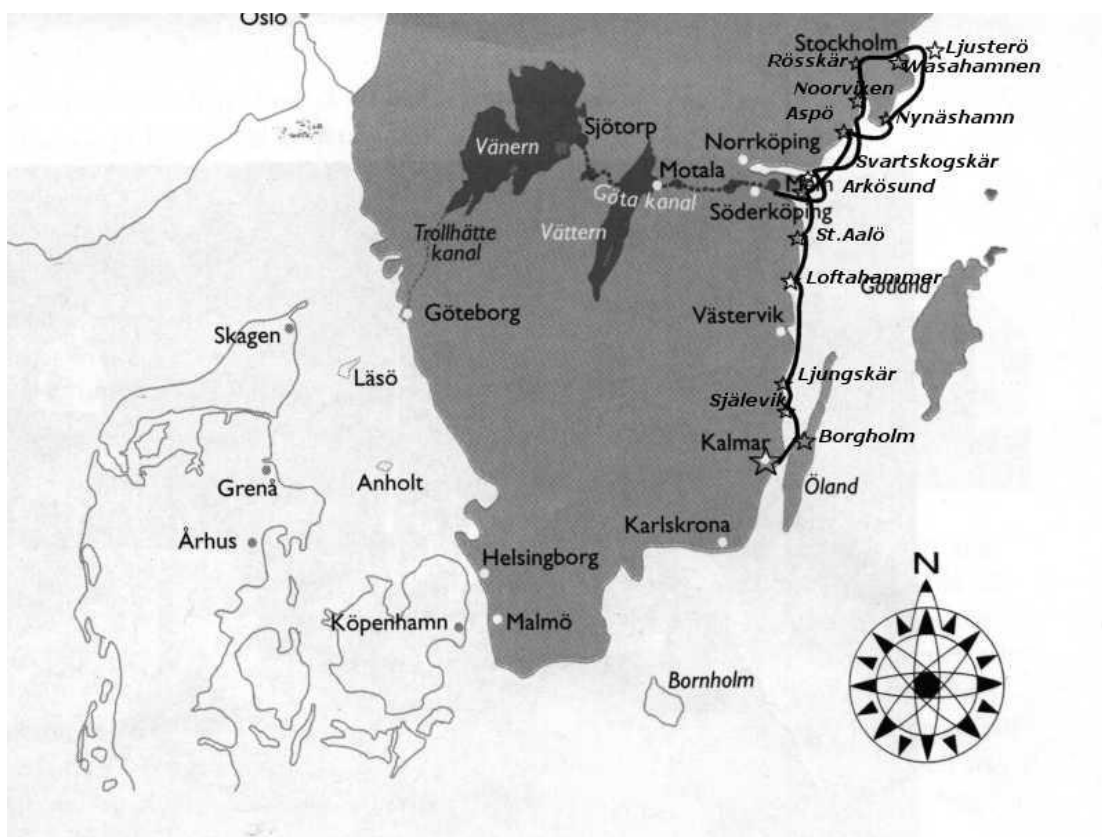
Næste dag blev vi i Kalmar, for vi skulle se på slottet. Jeg gjorde hovedrent i skibet, specielt under dørken, mens Else-Marie og børnene købte ind. Vi lå langs en slags promenade, der var meget fint anlagt, og der var helt nye faciliteter i havnen. De vidste også hvad de skulle have for det. Det kostede 170 svenske kroner inkl. strøm pr. døgn at ligge i havnen.

Vi gik på slottet over middag. Det var meget sjovt, for det var levendegjort med et stort middelaldermarked. Jens Christian og Anne Mette blev klædt ud i rustning, og prøvede forskellige ridder-aktiviteter. Bl.a. en træhest-lanse-spidning-af-dukke-dims. Eftermiddagen sluttede med ”Tornaspel” (Ridderturning). Sjovt var det.



Navigatoren var uundværlig ombord. Her indtaster Else-Marie et way-point .

Kalmar - Stockholm - Mem



Et kode-helvede

Vi blev dog snart færdige med Kalmar. Det var på én eller anden måde lidt for checket. Så efter en gang grundig rengøring af båden trængte vi til at komme videre. Der var noget med at skipper havde fødselsdag, og der var lovet aftensmad på restaurant. Vi krydsede sundet og sejlede over til **Borgholm**, der ligger på Øland. En udramatisk tur. På havnen møder vi et skilt, der nærmest truer af gæsterne og forlanger, "Check-inn" senest 30 minutter efter ankomst. Man forestiller sig jo så nærmest, at havnen bliver fejet ren med en maskinpistol, hvis man kommer 32 minutter efter ankomst. Men i havnekontoret sad en lille

Distancer:

14/6:	Kalmar-Borgholm	20 sm
15/6:	Borgholm-Själevik	21 sm
16/6:	Själevik-Ljungskär	15 sm
17/6:	Ljungskär-Loftahammer	32 sm
18/6:	Loftahammer-St.Aalö	21 sm
19/6:	St.Aalö-Arkösund	25 sm
20/6:	Arkösund-Aspö	25 sm
21/6:	Aspö-Nynäshamn	25 sm
23/6:	Nynäshamn-Ljusterö	48 sm
25/6:	Ljusterö-Stockholm	15 sm
27/6:	Stockholm-Rösskär (Mälaren)	12 sm
28/6:	Rösskär-Noorviken (Södertäljekanal)	20 sm
29/6:	Noorviken-Trosa	18 sm
30/6:	Trosa-Svartskogskär	35 sm
i alt:		332 sm

student, som slet ikke havde bemærket vores ankomst. Vi fik den traditionelle kode til lokummerne

og bruseren. I det hele taget var turen et rent kode-helvæde. Det er meget smart; men efter min mening lidt for smart og amerikansk. Er der virkelig så mange forbrydere i Sverige, som vil hærge og splitte gæstesejlernes toiletter fuldstændig ad?

Jeg kunne godt dvæle lidt ved de svenske gæstehavne, for vi talte meget om, at de ikke virkede særlig gæstfrie. Man sejler ind i særlige "Gästhamner", hvor man som gæst er forvist til særlige broer. Private både ligger på deres egne broer (uthyrkede pladser). Der er ikke det velkendte system som i Danmark, hvor man kigger efter en grøn plads, som er ledig. Disse private pladser er i øvrigt låst forsvarligt af og forskanset med pigtråd, så du kan ikke lige spadserere en aftentur på broen. Der går vagter om natten mange steder. Så gode gamle "Forbudssverige" trives altså i bedste velgående! Det regnede, så vi så ikke så meget til Borgholm. Vi spadserede en aftentur før vi skulle spise. Turen gik til borgruinen, som i øvrigt kunne ses ude fra søen.

Svensk romantik, Evert Taube og Robinsom Crusoe

Én af de ting vi snakkede meget om under aftensmaden var den kommende skærgård. Nu begyndte det. Næste nat blev ude ved en klippe, fjernt fra toiletkoder og anden nymodens halløj. Vi havde lånt en bog af Kurt fra Glyngøre: "Naturhamner på Østkysten", med grundige beskrivelser af naturhavne og ankerpladser. I bogen havde vi udset os en naturhavn lige syd for Oscarshamn: "Sjålevik" – I vores hoveder havde vi en forestilling om det at ligge i skærgården, som en blanding af svensk romantik, Evert Taube og Robinson Crusoe. Vi glædede os rigtig meget. Nu begyndte det med klipperne!

Næste dag sejlede vi fra Borgholm. Der var ingen vind, så den ny-reparerede Mercury trak os stiltfærdigt af sted nordpå. Efter ca 10 sm sejlede vi ind i skærgården. Vi var meget opmærksomme og helt oppe på dupperne! Vi troede vel nærmest at klipperne bare lå og ventede på at vi skulle sejle på dem. Så galt gik det ikke. Vi fulgte farleden ("vejen") mellem øerne, og opfandt allerede her et system, som vi fik stor glæde af resten af turen: en gul lap ("Post-it") med en pil på. Lappen blev hæftet på kortet, og flyttet efterhånden som vi kom frem i farvandet. Det virkede rigtig godt, for man kan ikke sidde med en finger på kortet hele tiden.

Vi sejlede ind i **Sjålevik** ad nogle smalle passager. Noget vi aldrig ville have gjort, hvis vi ikke havde haft Kurts farvandsbeskrivelse. Endelig var vi der: en lille "fjord" på 3-400 m. længde, totalt beskyttet for alle vindretninger, og omkranset af grantræer. Vi lagde os i bunden af vigen med stævnen mod klippen og hækanker. Båden blev fortøjet til et træ, hvilket i sig selv er en kanon oplevelse, for slet ikke at tale om at hoppe i land direkte fra båden og ind på klippen! Selv om det var begyndt at regne, forhindrede det os ikke i at være vildt begejstrede. Vi entrede ind på klippen og skulle udforske stedet. Der havde været mennesker før os, for der var en bålplads. Børnene gik straks i gang med at finde brænde, som der var masser af. Gummibåden blev også sat i vandet, og så skulle vigen udforskes. En aggressiv svane meldte straks sin ankomst og ville pisse territoriet af med en gal hvæsen. Noget vi i øvrigt oplevede mange steder: hver plet sin "Svanekonge".

Vi havde en rolig nat ved klippen, og næste morgen sejlede vi videre. Vi skulle finde en ny plet; men først skulle vi omkring Oscarshamn for at proviantere. Vi var i Oscarshamn et par timer, og konstaterede at mager til kedelig havn skal man da lede længe efter! Vi var derfor glade for, at vi skulle videre: Næste destination



Ved klippen i Sjålevik

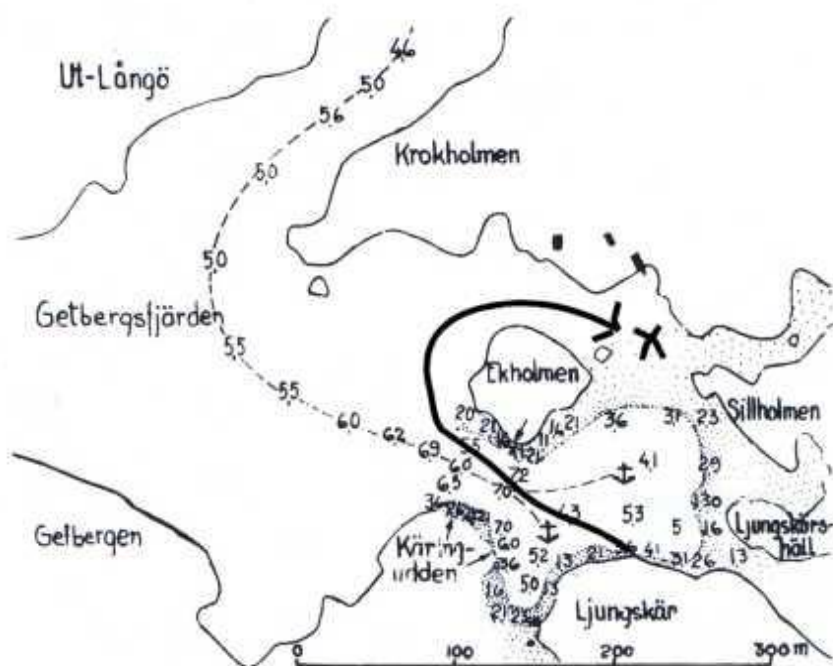
var endnu en naturhavn: **Ljungskär**, lige nord for Simpevarp-verket, som er et af Sveriges atomkraftværker.

Vi troede det næppe: næste naturhavn var endnu skønnere end Själevik, og det var en rigtig "Øde ø". Nord for Simpevarp-verket var vi udenskærs, og vi skulle finde "hullet" ind til Ljungskär. Det var ikke let at få øje på; men her havde vi god brug af navigatoren, som udpegede stedet for os. Der var ingen træer, så vi måtte have fat i de nyindkøbte "bjergkiler", som blev banket ned i en spalte med en mukkert. Nu var vi rigtige pionerer! Det var en fantastisk flot aften, og jeg knipsede billeder i vildskab af solnedgangen fra alle mulige vinkler. Mere fred kunne man næppe forestille sig. Aftenens projekt: at gå øen rundt. Tid: 15 minutter.

Skærgården slår hårdt.

Næste morgen ville vi videre, for vi havde brug for at komme i havn og få ladet på batteriet, og få strøm til køleboksen. Et bad var vel heller ikke af vejen. Målet var Loftahammer, som ligger i bunden af en dyb fjord. Det var skønt vejr fra morgenen af, og det var bare med at komme af sted. Bjergkilerne blev afmonteret, og vi trak ud til hækankeret, som vi tog os god tid til at skylle for bundslam. Vi gled under den manøvre ud mellem Ekholmen og Ljungskär. Snart blev motoren sat i gear og vi gik fremad med motoren i tomgang. Jeg kunne sagtens huske, hvordan vi kom ud igen fra naturhavnen: vi skulle bare svinge skarpt til højre, og så var vi ude. Men jeg svingede lidt for hurtigt, og sejlede bare rundt om Ekholmen, lige mod grundt vand fyldt med sten! Vi opdagede det ikke, fordi vi havde travlt med at pakke anker sammen og kvajle fortøjninger op.

Jeg kan huske, at jeg så til bagbord og noterede mig distraet, at her havde vi da ikke sejlet i går. I det samme gik fejltagelsen op for mig; men da var det allerede for sent: vi gik på stenene. Børnene var i kahytten og Anne Mette skreg i vildskab.



Et lidt for hurtigt sving til styrbord gav en påmindelse om at skærgården "slår hårdt".

Vi havde heldigvis ikke så meget fart på, da vi gik på grund, så båden var nem at få af grunden med spilerstagen. Folkebåden er solid, så ingenting havde taget skade! Vi bakkede slukørede væk igen, og gik under stor opmærksomhed den rigtige vej ud. Der fik vi noget at tænke over. Vi blev enige om, at der ved afgang var brug for ekstra opmærksomhed og koncentration. Skærgården slår hårdt. Der er kontant afregning for fejltagelser, og dem skulle der helst ikke være flere af!

Kryssarklubbens uthamn

Vi sejlede udenskers til **Loftahammer**. Det var en kanon sejltur i 4-6 m/sek fra SØ. Der var sol og søbrise. Spilerstagen var oppe og grundstødningen hurtigt glemt. Jeg kan ikke huske så meget andet fra Loftahammer end en sød bagerjomfru med mel på blusen.

Næste dag måtte vi ud i skærgården igen. Vi var allerede afhængige. Vi befandt os i Gryt-skærgården. Der var tusindvis af steder man kunne lægge ind. Vi sejlede lige over middag, og ved aftenstid kom vi forbi et sted, hvor vi kunne se en masse master. Det var ikke i bogen over naturhavne;

men vi luskede ind for at se nærmere på stedet. Det var ”Stugvik” på **St. Aalö**. (58°07.10 N 16°48.80 Ø) Her har Svenska Krysserklubben en såkaldt ”uthamn”. Vi lagde os ind ved en tysker vi kunne genkende fra Utklippan. Hyggeligt med et gensyn. Der var bro, das og grillplads, kanoer og optimistjoller til fri afbenyttelse. Vi tog straks en tur i en kano. Det var en dejlig variation. Anne Mette og jeg tog også en tur i en optimistjolle. Vi lagde an til grill for første gang på vores tur. Else Marie lavede dej til snobrød, så det blev en aften på bedste spejdervis.



På kanotur ved St. Aalö. Pauline fylder ikke meget mellem de fuldvoksne 35-40 fods både. (Med kun 2 personer om bord)

Birkeris og blomster på svenske både

Vi var i Sct. Anna Skærgård og turen gik videre ad farleden til **Arkösund**, hvor der var yderst trafikeret. Vi lå ved en bro ved havnekontoret/kiosken/benzinpumpen. Det var dagen før midsommer, og der var en sand trafik af mennesker, bajere, proviant og tasker, der blev sejlet ud i skærgården. Alle var glade og forventningsfulde, og bådene var pyntet med birkeris. En smuk svensk skik. Selve midsommeraften (den 20/6) lå vi ude i skærgården på **Aspö**.

(56°44.67 N 17°23.02 Ø). Vi havde svært ved at finde en egnet naturhavn, da vi ikke var rigtig tilfreds med de steder, som Kurts bog her anviste. Vi fandt selv en vig, hvor der i forvejen lå to svenske både, som holdt deres egen lille midsommerfest. De svenske både lå selvfølgelig på det sted, hvor der var bedst at hoppe i land; men efter et par forsøg lykkedes det os at få båden ind til klippen. Vi tændte bål og lavede snobrød på denne svenske Sct. Hans aften.



Else-Marie laver snobrød ved bålet

Kursen er ”Kap det gode håb”

Næste dag forlod vi Øst-kystskærgården, og vi skulle uden om **Landsort**, som er en slags Stockholms ”Kap det gode håb”. Det var klaret op; men det var temmelig koldt. Vi sejlede igennem øerne lige nord for Landsort. Skærgården ændrede karakter. Her var temmelig barskt. Klipperne var golde og vejrbitte og ikke bevoksede med birk og fyr som i Sct. Anna skærgård. Det lignede noget i retning af et dansk vestkyst-klima. Bagefter ærgrede vi os over, at vi ikke havde taget en anden vej efter Landsort; nemlig gennem ”Dragets kanal”. Den må vi have til gode en anden gang. Vi nåede til **Nynäshamn**, hvor vi trængte til at hvile lidt ud. Her var en dejlig gæstehavn, og en god atmosfære. Vi bestemte os for at ligge her en dag ekstra, for vi trængte til at få luftet båden og få tørret hynderne efter de seneste dages fugtige vejr. Der var minigolf, så vi fik et hyggeligt slag af det ikke helt lette spil på havnen.

Mødet med rigtige svenskere

Da vi snart nærmede os Stockholm, var det ved tiden, at vi ringede til Arne Olson, svensk folkebådssejler, som havde inviteret os til hans sommerbolig på Ljusterö. Vi fik kontakt med Arne, og vi aftalte med ham at sejle dertil næste dag.

Vi gik ud allerede ved syv-tiden næste morgen. Det var en pragtfuld dag. Helt blikstille, så det gik af sted med motoren i lave omdrejninger mens vi fik morgenmad. Det var en lang og kringlet sejlads gennem skærgården syd for Stockholm. Vi passerede bl.a. Monumentet for de faldne sømænd under 2. verdenskrig ved Muskö og skanserne ved Dalarö. Ved 17.30-tiden ankom vi til **Ljusterö**, og vi gik i land for at finde Arnes sommerhus. Hans folkebåd ”Stradivarius” havde vi fundet. Huset fandt vi via det way-point, Arne havde sendt til os på en e-mail. Så vi gik rundt i land for sjov med vores navigator, og fandt da også Arne, der var ved at male et nyt bådhus, som han havde bygget.

”Inter-skandinavisk”

Det blev et par rigtig gode dage hos Arne og Kristina på Ljusterö. De var utrolig gæstfrie, og vi fik her lejlighed til for alvor at afprøve det tydelige-langsomme sprog, som vi efterhånden havde udviklet for at gøre os forståelige for svenskerne. Men Arne og Kristina, der begge havde arbejdet i SAS (Kristina gør stadig), talte et meget klart inter-skandinavisk. Der var ingen sprogbarriere, og aftenen gik med at udveksle forskelle på Danmark og Sverige. Næste dag stod regnen ned i stænger, og Arne kørte os ind til Stockholm, hvor han bl.a. viste os Wasa-havnen og hans egen sejlklub: Vikingernes Segelselskab, som jeg selv engang havde besøgt til Sessan-pokalen i



Pauline side om side med verdens første folkebåd med alumast ”Stradivarius”

1998. Vi fik også lige en rundtur i det centrale Stockholm, Gamla Stan m.m. På den måde havde vi et godt udgangspunkt, når vi senere skulle sejle ind til byen. Det var rart at tilbringe dagen på den måde, for en dag med dagsregn i en folkebåd med telt er helt ærligt ikke særlig spændende. Om aftenen fik vi lov til at låne Arne og Kristinas hus til madlavning og ophold, da de selv skulle på besøg et andet sted på øen. Det var ret lækkert at sidde og spise ved et rigtigt bord og klaske ud foran fjernsynet bagefter.

Alumastens ”far”

Næste dag tog vi afsked med Arne og Kristina. Ved broen lå hans folkebåd ”Stradivarius”. Den første folkebåd i verden med aluminiummast. Arne har, sammen med Søren Beckmann, gjort et kæmpe stykke arbejde i 90’erne for at få indført alumasten i klassen. De to kan godt regnes for at være alumastens ”fædre”. Da jeg netop var formand for folkebådsklubben i Danmark i den periode, da masten blev godkendt, var det ikke altid let for Arne og mig at tale sammen. Det skyldtes, at folkebådsklassen i Danmark havde et meget negativt syn på alumasten. - En holdning, der betød, at vi reelt stillede os selv uden for indflydelse. I dag sejler flere folkebåde i Sverige med alumast; og det kan Arne glæde sig over. Da jeg så Arnes alumast, tænke jeg på, at det internationale samarbejde i folkebådsklassen også kan føre til venskabelige kontakter, som vi her på denne tur havde virkelig stor glæde af.

240 svenske kroner i havnepenge

Vi havde af Arne fået anvist nogle smutveje til **Stockholm**. Vi sejlede blandt andet gennem det meget smalle ”Saxarsund”, og kom forbi den lille ø ”Kaninen”, der var Görings sommerbolig under krigen. Da vi ankom til Stockholms havn tog vi en lille rundtur hen forbi det kongelige slot, inden vi lagde til i **Wasahavnen**. En fin havn, der ligger meget centralt, lige ved Wasa-museet og Skansen; men prisen var også høj: 240 svenske kroner incl. el pr.døgn!

Næste dag brugte vi på sight-seeing. Vi tog ”Junibakken” om formiddagen. Det var et meget flot aktivitetshus for børn og barnlige sjæle med scenarier og panoramaer fra Astrid Lindgrens bøger. Derefter tog vi Wasa-museet, hvor vi så de velbevarede rester af det stolte krigsskib, der ikke var særlig sødygtigt. Skibet sank på sin jomfrurejse lige uden for havnen!

Om eftermiddagen tog vi færgen over til **Gamla Stan** hvor vi spadserede rundt i de hyggelige gamle gyder. Vi spadserede selv tilbage til havnen.

Om aftenen kom vi i snak med vores svenske ”naboer”, der lå i en Maxi 84: Hans og Monica. Vi blev inviteret over til rødvin, og fik nogle gode tips til naturhavne inde på Mälaren.

Næste formiddag brugte jeg på at jagne et bibliotek med internetadgang, så jeg kunne komme til min mailboks. Else-Marie og børnene tog sporvognen til centrum for at handle. Jeg var på systembolag, hvilket var ganske interessant, men dyrt. Jeg købte et lille udvalg af forskellige svenske øl med en lidt højere alkoholprocent.



Man kan godt blive træt, når man skal spadsere i Stockholm.

Katten smuttede med aftensmaden

Om eftermiddagen havde vi fået nok af storbyen, og vi trængte til noget fred og ro, så vi sejlede ud ved 16-tiden og skulle nu i den første sluse ind på Mälaren: Hammerbyslusen. Vi havde lagt an til det helt store med fortøjninger m.m. men det var ganske udramatisk, da vandstandsforskellen kun var ca en halv meter.

Vi nåede ind på **Mälaren**, og lagde til ved en lille ø, kaldet **Rösskär**. (59°15.97 N 17°48.13 Ø)

Øen fungerede som klubholm for Stockholm Segelklub (SSK). Ved holmen lå selveste den ordførende (formand) for klubben i sin RJ-85. Vi fik en god snak med Andres og Maria, som bød på whisky skænket i glas, som var i en holder af birketræ med bark på. Meget svensk!

Jens Christian og Anne Mette var begyndt at fiske. Anne Mette havde fået et lille vinsel med flåd og krog til 20 kr, som det lykkedes hende at fange en sild med ude hos Arne Olson. På broen ved Rösskär var der også bid! De halede mange fisk i land, men vi smed dem ud igen, da vi ikke orkede at tilberede dem. En kat fra øen var kommet ud på broen for at se på. Den sad lige så sødt bag ved børnene mens de fiskede. Pludselig fik de bid, og fisken blev halet op på broen. Men her var den ikke ret længe, for katten tog fisken og løb ind ad broen med fisken i munden. Ungerne stormede efter; men forgæves. Jens Christian og Anne Mette var meget ophidsede og fortørnede. Vi andre skreg af grin, hvilket de vist ikke helt forstod. Katten havde fundet et skjulested under en busk, hvor fisken blev fortæret, og så var den potte ude.

Vi sejlede næste dag videre ind på Mälaren, og oplevede for første gang lidt modvind på turen. Det var helt rart at krydse, og få lidt skumsprøjt på dækket igen. Andres og Maria havde snakket meget om Birka på Björkö. Et hedengangent vikingeperium, der skulle være interessant. Vi besluttede os derfor at sejle nord om Björkö, inden vi skulle ned i Södertäljekanalen, som vi nåede ved 17-tiden. Vi slusede igennem Södertälje-slusen og nåede ved 19-tiden frem til en lille hyggelig vig, ca 4-5 sm syd på Södertälje kaldet **Noorviken** (59°06.33 N 17°41.07 Ø). Her lå 15-20 både med stævnen mod land og hækanker. Lidt anderledes var det, fordi man hoppede i land på rent græs. Det var lidt have-agtigt.

En blæserkoncert ombord

Næste morgen badede Else-Marie og børnene. Det var vist meget koldt. Jeg lå og gassede under dynen; mens jeg hørte en dansk radioavis over langbølge. Nå ja. Danmark var meget langt væk. Vi sejlede videre til **Trosa**. Undervejs kom mange små skærgårdskrydsere i træ imod os. Vi snakkede om, at der måtte have været et stævne, træf eller sådan noget lignende. En af bådene blev trukket bag en anden for motor. I båden sad tre sejlere og spillede på blæserinstrumenter. De spillede en mindre klassisk koncert, da de strøg forbi os. Bådene var utrolig flotte. Da vi kom til Trosa, lå der mange af disse både i havnen, og det viste sig at være den lokale bådtype M-22 (Mälars 22), som kun findes i Mälaren og i skærgården. Der havde lige været svensk mesterskab, og vi fik held til at ligge ved siden af nogle flotte restaurerede eksemplarer. For første gang på turen følte jeg at folkebåden er en stor båd. De to M-22 vi lå imellem havde et fribord på 25-30 cm og et lille ruf og cockpit. Heri boede der familier med børn under et cockpittelt ligesom vores.

Afsked med skærgården

Næste dag, vidste vi, blev sidste dag i Østkystskærgården. Vores klubkammerat, Poul West, havde i 2001 været på samme tur som os. Han havde i breve til familie, venner og bekendte beskrevet turen. Pouls breve havde vi i øvrigt stor glæde af, da vi skulle planlægge turen. I brevene var beskrevet en naturhavn mellem Oxelösund og Arkösund kaldet ”Svartskogskär”. (58°34.20N 16°54.30 Ø) Dette sted gik vi efter. Indsejlingen var højest 20 meter bred, og der lå en stor sten lige til bagbord for indsejlingen. Men det lykkedes os at komme ind, og det skulle vise at være en perle i skærgården. En slags ”lagune”; blot med klipper i for koraller. Vi slæbte al vores kogegej og mad op på klipperne, og tilberedte en herreret, bestående af kogt laks med hollandaise sauce. Hvilken afsked med skærgården! Vi vidste, at det var slut, for næste dag var destinationen **Mem/Söderköbing**, og så stod den på kanal og sluser i de næste 14 dagen, indtil vi dukkede op på vestkysten. Vi havde store forventninger til Götakanalen, specielt børnene glædede sig.



Afskedsmiddag med skærgården: kogt laks med kartofler og hollandaisesauce på Svartskogskär.

sand
lukket
stedet

Mem – Göteborg – Glyngøre

Stolt af et klistermærke

Vi havde store forventninger til kanalturen. Det var så at sige noget af det vi var taget af sted for at opleve. Undervejs fra Svartskogskär brugte vi dagen på at forberede os på de mange sluseture. Den officielle folder, udgivet af kanalbolaget blev studeret grundigt. Også Jens Christian blev sat på tvangslæsning. Det var finregn, da vi gik ind i Slätbaken - fjorden ind til Mem, hvor slusehalløjet begynder. Vi ankom ved 16-tiden, hvor vi først skulle op på kanalbolagets kontor ved den første sluse. Her smed vi 2600 svenske kroner, og fik til gengæld partoutkort til toilet og bad samt et klistermærke til at sætte på masten, så man kunne se, at vi havde betalt. Klistermærket sidder der endnu. Man føler en eller anden stolthed ved at bære mærket - næsten som biler og campingvogne i gamle dage, der havde mærker i bagruden fra Harzen og Gardasøen!

Distancer:

1/7:	Svartskogsskär-Söderköping	30 sm
3/7:	Söderköping-Berg	20 sm
4/7:	Berg-Motala	20 sm
5/7:	Motala-Vadstena	10 sm
6/7:	Vadstena-Karlsborg	15 sm
7/7:	Karlsborg-Vassbacken	24 sm
8/7:	Vassbacken-Sjötorp	10 sm
i alt		129 sm

Vi blev kastet lige ud i sluseriet. Vi var egentligt ikke særlig godt forberedte, for de 4 tykke fendere lå stadig uoppustede i forrummet. Vi brugte det vi havde: børnene fik en line i land og så kunne de sluser bare komme an! Slusningen gik rigtig godt, og der var vild begejstring ombord. Vi passede Mem og bestemte os for at fortsætte til Söderköping, hvor der var endnu to sluser inden vi kunne komme i havn.



En meget stolt besætning: vi har lige klaret den første sluse!

Det regnede i 2-3 døgn, så vi blev i **Söderköping**. Det var for surt at fortsætte. Vi havde god tid til at få set os omkring, og få pustet de medbragte tykke fendere op. Det blev klaret på en tankstation. Om aftenen blev vi inviteret ned på et italiensk spisested, hvor der var levende musik. En driftig værtshusejer gik simpelthen rundt til bådene og reklamerede for musikken. Det var meget hyggeligt, for det var en sød ung pige med en guitar og musikken var lige noget for os alle fire. Det var goe gamle kendinge. Lige fra Lill Lindfors til Beatles. Vi sad under de store parasoller med varme på; mens det styrtregnede.

Vi fortsatte mod **Berg**. Det var egentligt meningen, at vi ville have standset i Norsholm; men vi tog fejl af hvor gæstehavnen var, og så var vi allerede igennem slusen. Vi bestemte os derfor for at fortsætte videre mod Berg. Her ligger Karl Johans berømte slusetrappe med 7 slusekamre lige efter hinanden. Udmattede nåede vi til **Berg**: Vi havde sejlet 20 sm; men været igennem 19 sluser.

Vi havde fundet en form med slusning, som gik hen og blev ren rutine. Jens Christian og Anne Mette blev sat af ved "trinbrættet" før slusen og løb op på slusekanten, klar til at tage imod fortøjninger som vi kastede op til dem. Jeg selv tottede først agterfortøjningen op, så fortøjningen gik lige lodret ned til klampen. Herefter blev motoren standset og jeg gik frem til skødespillet, hvor forfortøjningen blev halet tot via en blok i stævnen.

Vi så mange sejlerægtepar, hvor konen virkelig havde travlt med at løbe i land, ordne fortøjninger o.s.v. mens manden manøvrerede båd og motor. Ikke underligt, at svenskerne kalder kanalen for "skilsmissekanalen"!

Under slusningen opad skulle der bare bankes hjem i skødespillet, så båden blev inde langs slusevæggen. Ellers skærer stævnen ud for derefter at blive banket ind i den slimede svenske granit, som sluserne er gjort af. Vi var igen glade for, at vi havde en lille handy båd, og børnene var ellevilde for at gøre gavn som slusegaster.



Slusning i Berg: et kig ned på søen Roxen fra det 7. slusekammer

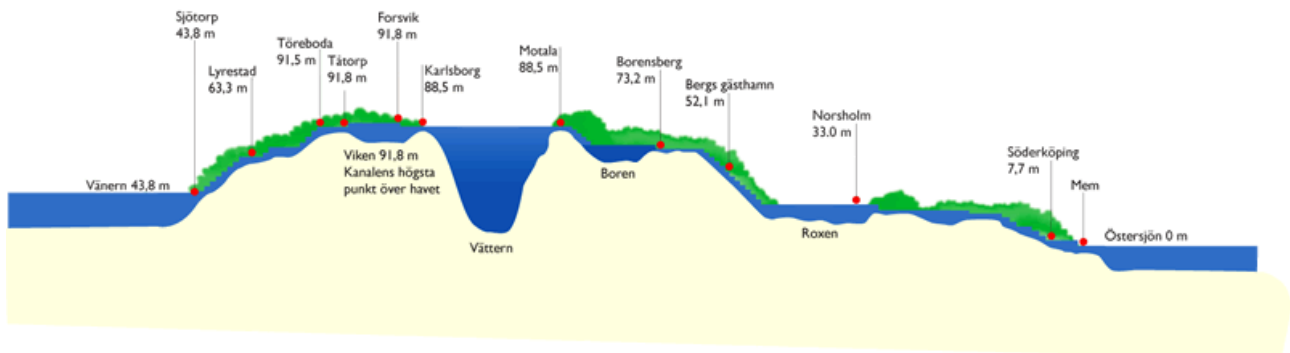
"Swell"- en flyvende hollænder

Da vi næste dag sejlede fra Berg, var regnen hørt op. Vi gik igennem sluserne ved **Borens hult**, der kun er en sølle 5-kamret slusetrappe. Her var der sol og hygge og mulighed for at købe sig en is ved slusen. Flere af de både, vi havde sluset med fra starten i Mem lå her og slusede med os.

Götakanalen er et lukket system, så der opstår hurtigt en form for "familieskab" i mellem bådene, for det er de samme man møder igen og igen.

Vi havde bl.a. flere gange mødt den hollandske båd "Swell". Der var også en pige og en dreng ombord og familien var på et længere togt, der var startet i Holland den 1. maj. Planen var at de skulle sejle i 3 måneder. Turen var gået igennem Kielerkanalen, og de havde bl.a. besøgt Estland, Finland og Ålandsøerne. Det var deres plan at sejle gennem Limfjorden hjem. Vores børn fulgte meget med i, hvor "Swell" befandt sig, og ved en håndbetjent sluse hjalp børnene fra "Swell" vores børn med at bemane sluseportene. Men børnene nåede aldrig at komme til at lege med hinanden ved den

lejlighed.



På Götakanalen bliver man hævet 91,8 meter over Østersøen. Der er i alt 58 sluser fra Mem til Sjötorp. Kanalen er gammel. Den blev indviet i 1832.

På vej nedad

Vi nåede til Götakanalens hovedstad **Motala**, som er sidste stop før Vättern. Her så vi bl.a. et interessant Motormuseum, fyldt med 50ér og 60ér nostalgi.

I Vättern besøgte vi den meget hyggelige by **Vadstena**. Alle gæstepladserne var optaget; men en meget flink havnefoged guidede os ind til en lille ”privat” bro, hvor vi havde egen landgang. I byen er der mange velbevarede træhuse, og centralt ligger det meget dominerende Birgittakloster, der kan ses langt væk. Gæstehavnen var i voldgraven rundt om Gustav Vasas gamle slot.

Kanalen var blevet rutine. Mellem Vättern og Vänern passerede vi Tåtorp, som med sine 91,8 meter er den højest beliggende sluse. Herfra gik det nedad. På turen fra Karlsborg til Vassbacken kom vi igennem meget smukke og smalle passager og ud på søen Viken. Det var afgjort den smukkeste del af kanalen. Ved **Vassbacken** gik passagerskibet ”Juno” igennem slusen. Der sejler tre store passagerskibe på kanalen: Juno, Diana og Vilhelm Thamm. Sjovt nok var jeg i gang med at læse Sjöwall og Wahlöös roman: Roseanna. Den foregår på skibet Diana, og i bogen gennemgås alle de

steder vi besøgte. Den bog er obligatorisk læsning, hvis man er på kanalferie!



På vej ud på Viken. Kanalens smukkeste del.

Tjente 25 kr om dagen som slusedreng, og cyklede tilbage om aftenen.

Det var meningen, at vi ville nå til Sjötorp; men slusevagten standsede os ved den sidste sluse før byen.

Sjötorp 7-8, hed stedet. Det blev en overnatning ”ude i kanalen” ved en ventebro. Der lå også en hollandsk båd med et ældre ægtepar. Meget hyggeligt. Næste morgen sejlede vi til **Sjötorp**, og vi besluttede at vi ville leje nogle cykler og cykle tilbage langs med kanalen. Vi lejede nogle fine nye cykler til den gedigne pris af 450,-

svenske kroner for en dag. Vi kørte tilbage langs kanalen og genså Lyrestad, Nordkværn og endte i Hajstorp, hvor vi spiste frokost. Her mødte vi for øvrigt ”Swell”, som lå ved en ventebro og havde motorproblemer. Det var noget med laderen, der var holdt op med at virke.

Næste morgen snakkede vi med naboen. Et pensionist-ægtepar fra Stockholm som var på vej gennem kanalen i deres Albin Viggen. Manden havde boet i Sjötorp som dreng, og havde som ung tjent penge ved at være ”slusedreng”. Han tog med fragtskibe, hvor der bare var to mand ombord, og sprang i land og ordnede fortøjninger og åbnede sluseporte. Han tog f.eks. med op til Karlsborg og havde sin cykel med. På sådan en dag kunne han tjene 20-25 kroner, og så cyklede han tilbage langs kanalen om aftenen!

Havnemutter talte dansk

Vi var færdige med selve Götakanalen og skulle nu ud på Vänern. Vi gik efter en naturhavn i Ekens skærgård; men kunne ikke rigtig finde én, for vi havde ikke nogen naturhavnsguide over Vänern. Vi forsøgte at sætte stævnen ind ved nogle klipper; men fandt ud af at man ikke måtte gå i land, for der var naturreservat. På vej ind i Ekens skærgård passerede vi

10/7:	Sjötorp-Hörviken	32 sm
11/7:	Hörviken-Dalbergså	21 sm
12/7:	Dalbergså-Vänersborg	15 sm
13/7:	Vänersborg-Kungälv	43 sm
14/7:	Kungälv-Göteborg	10 sm
15/7:	Göteborg-Østerby, Læsø	40 sm
16/7:	Læsø-Aaså	29 sm
17/7:	Aaså-Ålborg	28 sm
18/7:	Ålborg-Glyngøre	46 sm
i alt:		264 sm

Läckø slot, som så meget poetisk og flot ud midt i Vänern. I stedet sejlede vi ind i **Hörviken** havn. Vi gik op for at betale havnepenge. Det foregik i en kiosk. Vi fandt ud af at havnemutter var svensk; men hun talte pæredansk. Hun havde boet i Randers i flere år; men var nu vendt tilbage til sin hjemegn.

Hele havnen var fyldt med danskere!

Vi besluttede, at vi ville sejle til Vänersborg; men da vi stod ud fra Ekens skærgård, var vinden stik imod, og der var 30 sømil derved. For første gang på vores tur måtte vi for alvor til at krydse. Der var 5-6 m/sek fra Sydvest. Fint nok. Da vi havde krydset et par timer begyndte jeg at se efter andre alternativer i søkortet. Jeg faldt over en lille havn ca 15 sm nord for Vänersborg: **Dalbergså**. Den gik vi efter. Det blæste op. Der kom nogle ordentlige byger, og man kunne ligefrem se, at folk søgte havn nu. Men det var ikke noget problem i folkebåden! 3-4 både gik ind gennem det smalle indløb til Dalbergså før os. Da vi gik ind, klarede det op og det holdt op med at regne. Dejligt. Vi blev



meget overraskede. Det var en sand idyl. Havnen bestod af en bro langs å-løbet, og man lå med hækanker. Havnen var fyldt med danskere, og minsandten om ikke vi kendte en enkelt af dem. Det var Vagn Holm og Solveig fra Skive! Hvor hyggeligt! De fulgtes ad med en større båd; men vi var ovre og få en øl og udveksle erfaringer. De var på vej modsat, og kom altså lige fra Trollhättekanalen. Vi var begge lutter øren. Vagn anbefalede os bl.a. at sejle ind i ”Kungälv” på vejen hjem. Da vi næste dag sejlede fra Dalbergså, havde vi kludder med ankeret. Vi havde

Dejligt frisk kryds fra Dalbergså til Vänersborg. Det var rigtig godt med rebet storseil.

fået vores anker viklet ind i en tyskers ankertov, og vi brugte lidt tid på at hæve to ankre, og smide det ene af dem igen, før vi kunne få vores eget fri. Selvfølgelig var der en masse tilskuere til oprinet. Det er jo altid god underholdning, og lige til at komme op at svede over! Det var åbenbart en dag, hvor alt det, der *kan* gå galt, det *går* galt, for straks, da vi havde fået storsejlet op, sprang vores bomudhal! Men det var selvfølgelig et havari i den mindre afdeling, og vi var snart videre. Der var 10-12 m/sek stik i mod til Vänersborg, så vi valgte at rebe storsejlet. Det var helt rart endelig at få vand på fordækket efter de mange dage med motorsejlads. Nu strakte hun rigtig igennem på det flade vand i tragten ned mod Vänersborg og det gik rigtig godt!

Knald på fossen

Vänersborg var lidt af en skuffelse. En kedelig veltilrettelagt havn uden miljø. Havnen havde fået guldmedalje af den svenske havneguide i 2002; men det er også, når man kun går op i om toiletterne er rene og den slags. Men i Vänersborg kiggede vi i turistbrochurer, og vi fandt ud af, at faldene ved Trollhättan blev åbnet næste dag. Det er en turistattraktion at se når de åbner for sluserne, og slipper vandet ud i det oprindelige løb, som elven havde før man byggede sluserne og tilrettelagde Trollhättekanalen. Men de gør det kun to gange om ugen, og kun i 8 minutter, for den strøm, man herved går glip af, koster mange penge. Det foregår hver onsdag og hver søndag, og vi var der søndag den 13/7.



Fuldt knald på fossen ved Trollhättan

Vi fandt ud af, at vi kunne ligge ved **Spikön** lige Nord for **Trollhättan**, og gå hen til udsigtspunktet ved Oscarsbron. Det var en stor oplevelse. Vi var der i god tid; men snart kom der flere mennesker til. Vi stod og så på en lille tør bæk, der løb under broen. Præcis klokken 15.00 begyndte de at lukke vand ud, og snart var hele elven fyldt med vand. Sikke en brusen og buldren og luften blev fyldt med hvidt skum og tåger af vand. Meget fascinerende at få denne fornemmelse af naturens kræfter! Der blev dog hurtigt lukket for vandet igen, og vi måtte tilbage og videre, for vi havde planer om at nå til Kungälv inden aften. Else-Marie og Anne Mette ville gå ned til slusen, og Jens Christian og mig gik tilbage for at hente båden.



Slusning i Trollhätte. Roeren i vikingeskibskopien ses til bagbord.

Til skue for turisterne

Vi kom igennem broen og ned til sluserne, hvor Else-Marie og Anne Mette var klar til at hoppe på. Der var et stort opløb af turister ved det første slusekammer. Vi blev lukket ind i slusen sammen med 15-20 andre både. Langs hegnet stod ca 200 turister og gloede på os. Jeg følte, at hele situationen var latterlig. Nu opførte vi det skuespil, der hedder slusning med kiksede fortøjninger og bandeord, og folk pegede af os som om vi var dyr i et bur. Vi ventede. Indtil det gik op for mig, at det var os man ventede på!

Jeg manglede at gå op til slusevagtens kontor og indløse billet. Så jeg gik - hen langs slusen med turister på den ene side og slusekammer anden side - selvfølgelig helt op i den anden ende - for at købe billetten. Jeg hørte, mens jeg gik forbi: ”Hvor skal han hen, mor?” – ”Han skal nok op og betale, skat!”. Latterligt – fuldstændigt latterligt. Nå men vi kom da i gang med slusningen, som gik meget udramatisk i forhold til de små sluser i Götakanalen. Da vi kom ned i det næste kammer var turisterne heldigvis væk, og vi kunne få ro til at sluse ned. Det var ikke den bedste oplevelse i Trolle-sluserne. Slusekammerne var indrettet til store skibe. Det sås tydeligt. Der var ikke noget man kunne få fat i, og sluserne var generelt dårligt vedligeholdte. I slusen snakkede vi med en nordmand, som roede i en lille kopi af et vikingskib. Han havde såmænd roet helt fra Stockholm, og nu var han på vej til Oslo! – Sejt!

Det var et fantastisk flot landskab vi kom ud i, da vi havde forceret den sidste sluse. Klokken var ca. 16, og vi havde travlt med at komme nedad mod Lila Edet. Her var vi lige inden slusen lukkede klokken 20, men vi fortsatte. Efter Lila Edet skiftede kanalen karakter. Nu lignede den mere en ”industrikanal”. Mange steder lå der skrot og skrammel og gamle kajenlæg, der ikke blev vedligeholdt.

Ved 23-tiden ankom vi til **Kungälv**. Det var en meget spændende indsejling, nærmest gennem nogle siv. Vi passerede Bohus-fæstningen, og troede vel nærmest ikke, at der var en havn herinde. Det var mørkt; men vi gik lige så stille, kun med motoren i tomgang. Vi lagde til og gik til køjs. Vi havde sejlet 43 sm og havde oplevet en masse!

Næste dag sejlede vi til **Göteborg – Lila Bommen**. Det var en kort tur; men vi ville bruge resten af dagen på sight-seeing. Vi fik set det centrale Göteborg bl.a. Kronhuset, og vi var på systembolag, for vores egne rødvin- og ølrationer var ved at slippe op. Om aftenen fik vi Entre-cote på ”The cattleman” i Kungsgatan. Bagefter slentrede vi gennem byen, der var fuld af folk, for der havde lige været et stort fodboldarrangement på stadion. Det var en lun aften, og en flot afsked med Sverige. Vi havde været i Sverige i ca. 5 uger nu, og vi fyrede de sidste svenske kroner af på en is.

3-4 kasser øl ud på båden med sækkevogn

Det var efterhånden blevet temmelig varmt. Vi dampede af næste dag for motor – ud gennem Göteborgs skærgård. Her var egentligt også temmelig flot. Her kunne man jo også godt bruge et par dage; men det var som om, at der var gået hjemtur i skidtet. Destinationen var **Læsø**.

Da vi kom ud på Kattekat var der ingen tvivl om, hvor vejen til Læsø var. Der var rigtig meget trafik i både den ene og den anden retning, så vi behøvede ikke hverken navigator eller kompas. På vej derud sagde jeg til Else-Marie, at der er to havne på Læsø: Østerby og Vesterø, og der var vist noget med, at én af havnene ikke var så hyggelig; men jeg vidste ikke, hvilken havn det var at man ”sejlede til”. Vi tog til **Østerby**. Havnen var totalt overfyldt da vi ankom ved 15-tiden. Der lå både fortøjret med stævnen direkte ind mod stenglaciet, og man lå udenpå hinanden i 5-6 lag. Selvom vi var kommet til Danmark, var havnen fyldt med svenskere. Gad vide om jeg havde ramt rigtigt i mit valg af havn? Da vi kom op til købmanden, så vi hvorfor denne havn var fyldt med svenskere: De gik efter øl og sprit! Vi så mange, der kørte 3-4 kasser øl ud på



På Læsø blev solen spillet ned til ”Amazing grace”

båden med sækkevogn! Hold da helt op. Nå men vi badede vest for havnen. Her var en dejlig badestrand. Om aftenen var der en rigtig god stemning i havnen. Fra taget af restauranten spillede en musikanter solen ned med sin sækkepibe. Meget stemningsfyldt. Det var "Amacing grace".

Næste dag tog Else-Marie og børnene med bussen til Læsø saltsyderi. Jeg turde ikke forlade båden, for der blev rangeret meget omkring med bådene. Nogle skulle ud, og andre ville have en bedre plads. Da de kom tilbage var jeg mør. Jeg ville af sted. Jeg havde fået nok af overfyldt turisthavn og (fulde) svenskere. Vi gik om for at bade, og ved 15-tiden tog vi af sted fra Østerby. Ved 21-tiden havde vi kontakt med hovedlandet. Her lagde vi nemlig til i Aaså. Minsandten om det ikke var lige ved siden af Hans Jørgen og Tina derhjemme fra. De var på ferie i deres LM-27 og havde været nordpå ved Skagen, Sæby m.m. Det blev en hyggelig aften, hvor vi fik lejlighed til at fortælle om vores tur.

Næste dag dampede vi til Ålborg. Vi har en gammel tradition. Når vi har været på ferie skal vi altid ind til Ålborg, og på "Cafe Dirch" i Jomfru Ane Gade. Her får man noget godt mad, og det er billigt. Men minsandten om ikke Cafe Dirch var forsvundet! Det hed nu i stedet Cafe Saltlageret, men maden var nu lige god for det.

Her slutter Paulines logbog. Vi kom selvfølgelig trygt helt hjem; men det er så kedeligt at fortælle om Limfjorden øst. Her har vi sejlet så mange gange, og det eneste, der er at sige er, at der altid er modvind. Denne sidste dag på turen var ingen undtagelse; men set i forholdt til alt det medvind vi har haft, var det småting.



På vej hjem. Sidste destination var Ålborg.

Som et lille efterskrift kan jeg fortælle at hollænderen "Swell" lå i Glyngøre havn ca. en uge efter vi var kommet hjem. Vi tog afsked med dem i nærheden af Sjötorp, og nu var de her. Vi inviterede dem hjem til os. Børnene legede rigtig godt på trods af sprogbarrieren. Det var dejligt at se, og vi andre udvekslede erfaringer fra vores ture. Vi hjalp dem med at leje en bil til Legoland, og nogle dage senere fortsatte de til Thyborøn.

Lidt statistik:

Sejlet distance i alt: 1097 sm

Udgifter:

Havnepenge:	2300,- kr
Slusepenge:	2675,- kr
Benzin:	1500,- kr
Entreer, leje af cykler:	1500,- kr
Tøjtjvask:	300,-kr

i alt 8275,- kr