

Wilhelm Tham manövrerar genom Spetsnäskanalen, en av det "Blå Bandets" smalaste passager, trädbeklädd och omgiven av näckrosfyllda småsjöar

Sveriges Blå Band

Av Tommy Grandell

Två hav, en älv, tre kanaler, åtta sjöar och 66 slussar

Tänk att få vakna upp varje morgon med en ny utsikt från sovrumsfönstret. Eller att inta sin frukost, lunch och middag inför ständigt skiftande vyer.

Det är den förunnat som reser med någon av Göta Kanalbolagets fartyg längs Sveriges Blå Band, den faktiskt kortaste, om inte snabbaste, vattenvägen mellan Stockholm och Göteborg.

I somras följde Check-in med ombord på numera kulturskyddade Wilhelm Tham mellan Sveriges största och Sveriges näst största stad, en tripp som tog sex dagar (och fem nätter) i anspråk, en fascinerande resa genom Sveriges historia ända från Vikingatid till nutid. En resa där man definitivt inte får ha bråttom, en resa där man hinner i kapp sig själv, en lisa för själen (och en hel del kalorier för kroppen).

Det var en sommar då svenskarna av allt att döma (åter)upptäckte denna unika vattenväg. Ett nyväckt historieintresse i kombination med ett fascination för "small ship cruising" kan vara orsaker bakom trenden.

–Vi har inte i modern tid haft så många

svenska resenärer på våra fartyg. Det tycks som om svenskarna har hittat hem till sin egen kanal. Den svenska marknaden är helt klart på frammarsch, säger Håkan Gullberg, vd för Göta Kanalrederiet, som ingår i Strömmagruppen.

Men även antalet finländare, norrmän och inte minst danskar ökar. I fjol kryssade exempelvis 20 procent fler danskar jämfört med året innan. Närturismen har alltså ökat medan antalet tyskar och amerikaner minskat något. Antalet briter har däremot ökat med 10 procent. Nu hoppas man dock att få tillbaka amerikanerna, sedan länge en viktig passagerargrupp, efter att Norwegian Coastal Voyage, NCV, i New York tagit över all försäljning och marknadsföring på den nordamerikanska marknaden.

–NCV är Hurtigrutens amerikanska sälj- och bokningsbolag och har därför stor erfarenhet av den här typen av kryssningar. Och antalet bokade amerikaner i år är betydligt högre än i fjol, förklarar Håkan Gullberg.

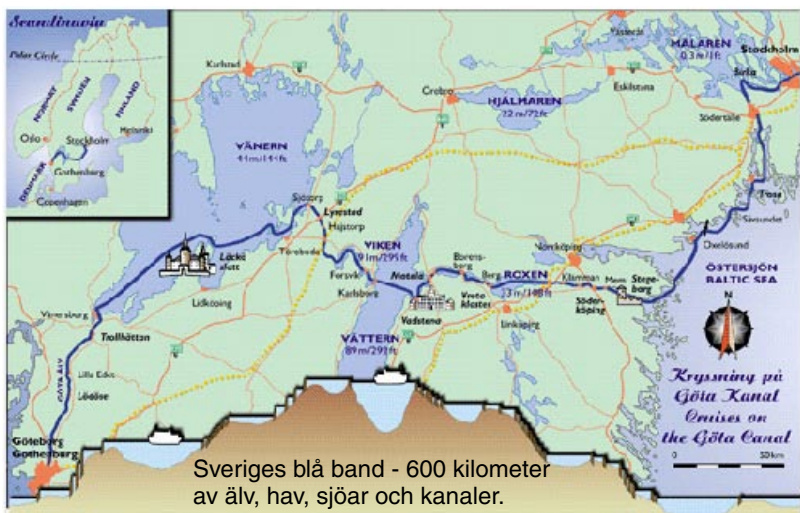
I 136 år har den äldsta av rederiets tre fartyg, m/s Juno (även hon k-märkt), gått i kryssningstrafik mellan Stockholm

och Göteborg och är idag världens äldsta passagerarfartyg i kryssningstrafik. Tillammans med m/s Diana och Wilhelm Tham – alla tre fartygen är för övrigt nyrenoverade – tar hon kryssningsresenärer från när och fjärran längs den drygt 600 kilometer långa vattenleden, som förutom Göta kanal inbegriper Södertälje Kanal och Trollhätte kanal.

Från Mem till Sjötorp

Men själva Göta Kanal är "bara" 190,5 kilometer lång, av vilka 87 kilometer är grävd kanal. Av de totalt 66 slussarna längs vattenvägen återfinns 58 i Göta kanal, som går från Mem vid Östersjön till Sjötorp vid Väneren. Från början var samtliga slussar handmanövrerade, men idag finns bara två kvar – av historiska och turistiska skäl. Kanalen, med två miljoner besökare varje år, går också över två viadukter – en vid Ljungsbro som byggdes 1970 och en vid Kungs Norrby, strax öster om Borensberg, byggd 1993 – och korsas av 47 broar.

Kanalens högsta höjd över havet är 91,8 meter och det är sjön Viken i Västgötadelen av kanalen som ligger så högt. Göta



Sveriges blå band - 600 kilometer av älv, hav, sjöar och kanaler.



Maten ombord är imponerande. Ett fantastiskt utbud med tanke på kökets begränsade utrymmen.

Hytterna är små och intima. Men man bör ha i minnet att fartyget är gammalt, om än nyrenoverat, och byggt efter den minsta slussen i kanalen.

och minnesvärda upplevelser på detta ett av världens märkligaste byggnadsverk – och världens näst längsta kulturhistoriska minnesmärke. Bara Kinesiska muren är längre!

Kryssningarna mellan Stockholm och Göteborg eller omvänt har upprätthållits sedan rederiet grundades 1869. Vad som skiljer kryssningarna åt är att fartyget under den kortare resan går även under natten medan man sover. Endast en natt angör båten hamn. Under den längre kryssningen på sex dagar ligger båten i hamn varje natt. Då hinner man med några fler stopp och kulturbesök längs kanalen. Vilka besök som görs varierar

beroende på vilken riktning man väljer att resa. Tvådagarskryssningarna går mellan Motala vid Vätterns strand och idylliska Söderköping, eller omvänt. Även under den resan hinner man uppleva flera av kanalens sevärdheter, som Borensberg med det välkända kanalhotellet, de två akvedukterna, sjöarna Roxen och Asplången samt – inte minst – Berg med

sin imponerande slussstrappa.

Lika imponerande är maten ombord, värd ett kapitel för sig. En fast meny serveras till såväl lunch som middag – två rätter till lunch och tre rätter till middag. Olika varje dag. Ett fantastiskt utbud med tanke på att kökets utrymmen är mycket begränsade – men ambitionerna desto högre. Varje morgon (dock ej avresedagen) serveras en stor frukostbuffé.

Några exempel på de menyer som serverades:

Till lunch: Lufttorkad Onsalaskinka med hyvlad Västerbottenost och honungsmelon, samt Basilikaängad torskrygg, serverad med skaldjurssås och smörslungad gräslökspotatis.

Gäddfärs- och kräfttibal med dillmarinerad sallad, samt Karl-Johanfylld kycklingfilé med svartvinbärssås, bakad potatis och ugnrostade rotfrukter.

Till Middag: Pilgrimsmusselmousse toppad med sikrom, serverad med tomat- och saffranssky, och Kolgrillad hjorttouredos serverad med svartpepparsås, grön sparris och smördegsinbakad potatis, samt chokladtryffeltårta med khaluagrädde.

Carpaccio på rökt renstek med lingonvinegrett och äppeltzatziki, och Ångkockt fjordlax med dillhollandaise, pressgurka och kokt potatis vänd i citronszest och persilja, samt lingonmousse med rostade mandelflarn.

kanal lyfter alltså fartyget 91,8 meter från Östersjöns nivå och sänker den sedan ner till Vänerns nivå, 43,8 meter över havet. Max båtdjup i kanalen är 2,8 meter, max båtbredd 7 meter och max båtlängd är 30 meter. Det gör att Wilhelm Tham precis kan träckla sig fram genom kanalen – men så är hon också byggd för att klara även de minsta slussarna – även om botten skrapar i ibland. Nämnas kan också att Göta kanal på senare år förärats två internationella utmärkelser: Etoile d'Or av Europas turistjournalister 1997 och International Historic Civil Engineering Landmark av ASCE, The American Society of Civil Engineers, 1998.

Wilhelm Tham är det näst äldsta av

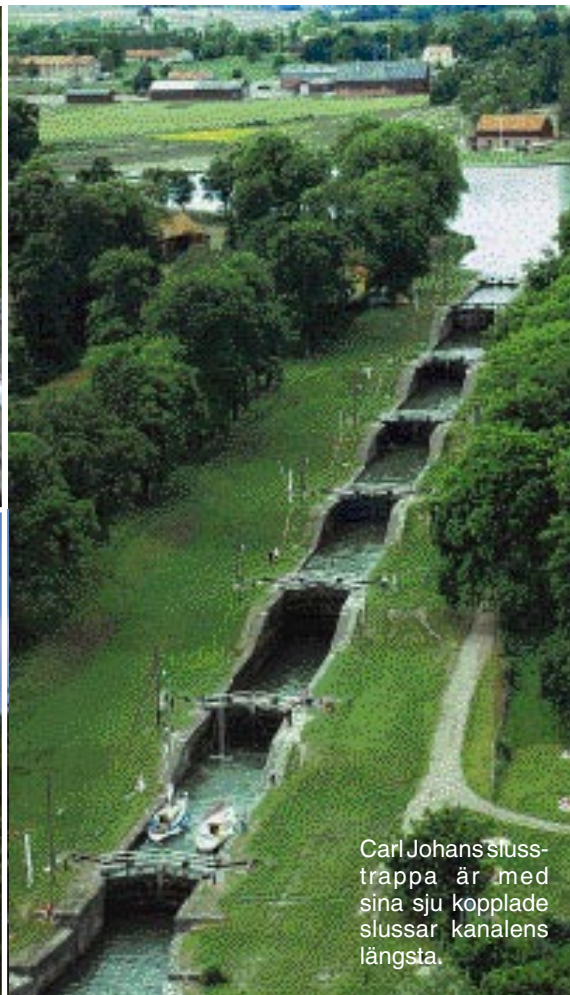
rederiets fartyg. Hon har fått sitt namn efter industrimannen och vd:n vid Husqvarna Vapenfabrik 1876-1911.

Wilhelm Tham byggdes vid Motala Werkstad 1912 och ingick tillsammans med Viktor Rydberg och Per Brahe i en serie om tre fartyg döpta efter dåtidens kända smålänningar.

Hon tillfördes rederiet i samband med fusionen med Ångbåts Aktiebolaget Jönköping-Stockholm 1914, tillbyggdes och fick sitt nuvarande utseende vid Falkenbergs Varv 1961.

2-, 4- och 6-dagarskryssningar
Göta Kanalrederiet erbjuder 2-, 4- och 6-dagarskryssningar, alla njutningsfulla

I Borensberg finns en av Göta kanals två bevarade, handmanövrerade slussar.
Foto T. Grandell.



Carl Johans sluss-trappa är med sina sju kopplade slussar kanalens längsta.

Stegeborgs slottsruin är naturskönt belägen på en liten ö i Slätbaken. Borgen uppfördes under tidig medeltid och var under flera år "låset och nyckeln" till Östergötland. Foto T. Grandell.

▷ Men nu ska maten bli ännu bättre – hur det nu ska gå till.

– De gäster som reser med oss vill ha det allra bästa av allt, menar Håkan Gullberg.

– Och visst kan resan i vissa ögon ha ett högt pris. Men faktum är att våra gäster upplever resan som prisvärd. Dels brukar man bara åka hela resan en gång i sitt liv – och dessutom blir priset ett annat om man är 35 passagerare ombord jämfört med 3 000 på vissa kryssningsfartyg. Känslan av att vara med bland de fåtalet Göta Kanalresenärerna under ett år kostar en slant.

– Det är en dyr resa, en resa som man sannolikt bara gör en gång i livet. Och då vill man ha det allra bästa av allt, förklarar Håkan Gullberg.

Passagerarna har fast bordsplacering under hela resan – utom vid kaffedags, då man gärna sprider ut sig för att lära känna de övriga gästerna. Om vädrets makter visar sig från sin bästa sida serveras kaffet utomhus, på övre däck.

Matsalen ligger på shelterdäck, liksom försalongen, som även fungerar som bar. TV och radio finns inte ombord. Och mobiltelefoner bör man inte använda



På bryggdäck kan man koppla av med en bra bok, konversera eller ta en kopp kaffe.

annat än vid strandhuggen. Kostnad för drycker i samband med måltiderna samt inköp i kiosk och bar förs upp på hyttnumret och betalar gör man på resans sista dag.

Det digra kaloriintaget kan med fördel motverkas av promenader, jogging och cykling. Göta kanals gamla dragstigar erbjuder många härliga promenad- och joggingsträckor. Längs en del slusstäta sträckor hinner man mycket väl med att promenera – snabbare än båten. Man kan också låna någon av båtens cyklar för en upptäcktsfärd längs kanalen.

Charmiga hytter

Hytterna är charmiga – men små. Mycket små. De är utrustade med väningssängar och storleksmässigt kan de jämföras med en sovkupé på tåget, fast faktiskt ännu något mindre. Därför bör man inte ta med för mycket bagage; bolaget rekommenderar en resegarderob och en inte alltför stor resväska som kan skjutas in under kojens. Större resväskor kan förvaras i ett bagagerum ombord. För två personer att byta om till exempelvis middag samtidigt är en omöjlighet.

Ett tips: Eftersom kojerna varierar i



Resans "höjdpunkt" – 91,8 meter över havet. Foto T. Grandell.

längd, bör man vid bokningen uppge om man är över medellängd. Hytterna har handfat med varm och kallt vatten. Duschar och toaletter finns på alla däck. Fartyget har 220 V strömstyrka och uttag finns i alla hytter.

I båtens salong finns också ett litet skeppsbibliotek med varierande facklitteratur på svenska, engelska och tyska. Här kan man läsa mer om kanalen och dess omgivning. Bolaget försöker även förse biblioteket med svenska dagstidningar längs färdvägen. Ombord finns också en liten kiosk där man säljer kartor, böcker, vykort, souvenirer, tröjor, film, godis och glass.

Vad klädseln beträffar så är det "ledig" som gäller, åtminstone under dagtid. Men till middagen byter gästerna av tradition om till lite mer elegant kläd-

sel, men så långt som till mörk kostym behöver man inte sträcka sig – "sportigt elegant" räcker, erfor vi. Man bör också ta med sig något varmt plagg och en vindtät jacka – det kan bli kyligt på däck på kvällstid, särskilt om man åker under tidig eller sen säsong.

Några andra tips och föreskrifter: Barn som följer med på resan måste vara minst 7 år och ha egen bädd. Inga barnrabatter ges.

Trösklarna är höga, trapporna branta och de flesta utfärder sker till fots. Personer med funktionshinder bär därför meddela detta vid bokning och även ha med en medhjälpare.

Rökning är tillåten endast utomhus på anvisade platser. Av säkerhets- och trivselskäl är rökning förbjuden i såväl hytter som matsal och salong.

En guide finns på plats under hela resan och håller dagligen informationsmöten på tre språk – svenska, engelska och tyska – och berättar om vad som kommer att hända under dagen, historik om kanalen och de olika platser man passerar, samt ger praktiska informationer. Guiden följer också med vid en del av strandhuggen på 4- och 6-dagarskryssningarna.

Strandhugg

Strandhuggen ja! Även om livet ombord är avkopplande och skönt på alla sätt och vis, så utgör strandhuggen trevliga avbrott. Det första strandhugget gjorde vi redan i sommaridyllen Trosa, en stad med anor från 1300-talet men som flyttades till sin nuvarande plats år 1610. En sagolik miljö där vi fick möjlighet att njuta söt, smakrik punsch. Punchen från Trosa härstammar från slutet av 1800-talet när societetslivet blomstrade i denna badortsidyll. Då inleddes tillverkningen av "Superfin Gammal Arracs Punsch" som tillverkades fram till 1917 och nu ligger som grund för dagens punschrecept.

Nästa anhalt var Stegeborgs fästning, belägen på en liten ö i Slätbaken. Den omnämndes redan på 1200-talet och fungerade under flera hundra år som en viktig försvarsanläggning för att kontrollera inloppet till Söderköping. Fästningen omges av unika pålspärrar från vikingatiden.

Söderköping var under Hansatiden en av de mest betydande städerna i Sverige. Här flyter kanalen fram vid Ramunderbergets fot mitt i stadens hjärta. Kaféer och glasskiosker i kanalhamnen är den naturliga samlingsplatsen för semesterflanörer och båtfolk på genomresa.

Bergs slussar, eller Carl-Johans sluss-trappa som den också kallas, är med sina sju kopplade slussar kanalens längsta. Totalt rör det sig dock om elva slussar,

som sakta och värdigt tar Wilhelm Tham upp från sjön Roxen. Vid den nedersta slussen var det natthamn. För den som vill sträcka på benen och kanske göra en utflykt till Vreta kloster finns det gott om tid.

Nästa natthamn blev Motala, Göta Kanals "huvudstad." Här anlade kanalens skapare Baltzar von Platen 1822 Motala Werkstad, som kom att bli den svenska industrins vagg. Här kan man promenera till von Platens grav eller följa med på en guidad tur till Motala motor-museum – ett tidsdokument skapat av entusiaster fyllt av gamla bilar, mopeder och motorcyklar i tidstypisk miljö.

Heliga Birgittas stad, Vadstena, växte upp kring klostret på 1300-talet. Klostret är byggt efter den Heliga Birgittas anvisningar och invigdes 1430. På 1540-talet uppfördes det nuvarande slottet av Gustav Vasa. Vadstena är en idyll med kullerstengator och låg trähusbyggelse, vackert belägen vid Vätterns strand.

På en udde i Vänern ligger den gamla biskopsborgen Läckö Slott, som grundades 1298. Under mitten av 1600-talet byggdes slottet om i barockens anda. Efter att ha stått tomt i 150 år upplever slottet nu en ny renässans med rikt kulturliv och arbetet pågår för fullt med att återställa det i sin forna glans.

I Trollhättan tittade vi in i Trollhätte Kanalmuseum där Trollhätte kanals historia visas i ord och bild. Museet är inrymt i ett förråd från 1893. Här fick vi även möjlighet att se den gamla sluss-trappan och de moderna slussarna som rymmer fartyg på upp till 88 meter.

Kanalhistoria i korthet

Initiativtagare och ansvarig: Baltzar von Platen, greve, sjömilitär och statsråd.

Byggår: 1810-1832.

Kostnad: Nio miljoner riksdaler, vilket motsvarar cirka 12,3 miljarder kronor (SEK) i 1995 års penningvärde.

Personal: 58 000 indelta soldater deltog i arbetet och gjorde cirka sju miljoner dagsverken. Ett dagsverke omfattade tolv timmar. Den krävande grävningen utfördes huvudsakligen för hand.

Källor: Motala kommun, Rederieaktbolaget Göta Kanal, Göta Kanalbolaget.

Priser

En sexdagarskryssning med Wilhelm Tham (helpension) kostar från 12 295 kronor per person i dubbelhytt. Dyrast är det på bryggdäck, 18 895 kronor per person i dubbelhytt, men då ingår bland annat fruktkorg och lån av morgonrock. 15 procent rabatt på ordinarie priser under försäsong (16 maj-6 juni) och eftersäsong (25 augusti-14 september). □