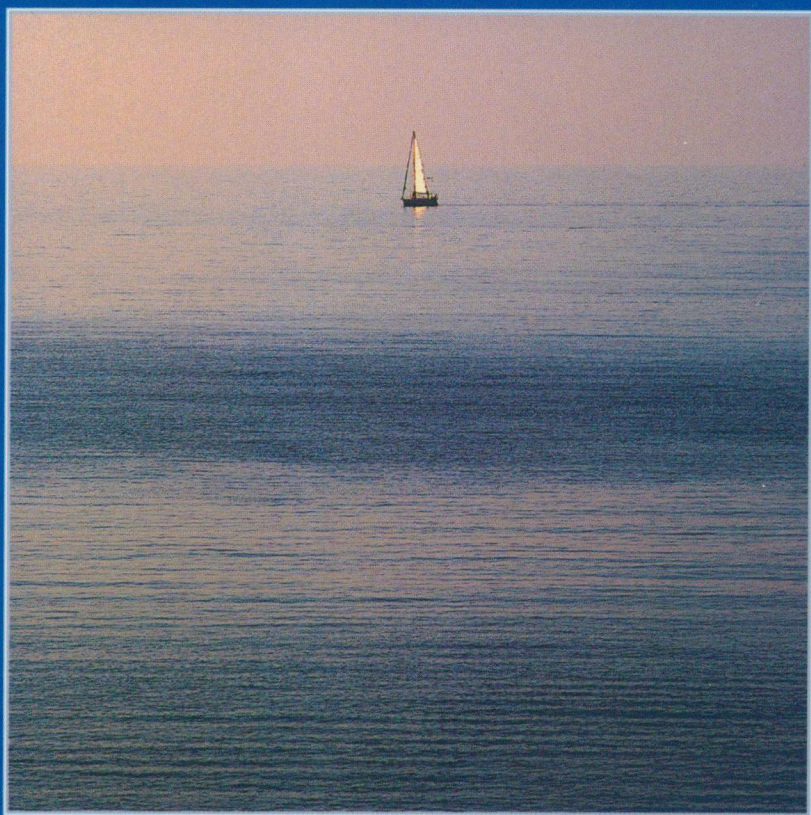


VID VÅGORNAS BRUS



BERÄTTELSE OM LÅNGFÄRDER TILL SJÖSS

SVENSKA KRYSSARKLUBBENS ÅRSSKRIFT
1999



Johanna II drar åt skogen

Anna-Karin Aminoff
Jan-Gunnar Persson

NYA SEGLINGSMÅL lockar alltid. Vår Hallberg-Rassy 29 Johanna II har under fem år haft Bohus-Malmön som hemmahamn och våra semesterseglingar har då gått till Norge och Danmark. Sommaren 1997 snabbseglade jag tillsammans med seglarvännen Paul Milner från Oslo, tillbaka till Stockholm/Österskär. Jag hann då även med en veckas ensamsegling till Åland och Åbolands skärgård.

Skärgårdshavet mellan Åland och fasta Finland är sedan länge ett av våra absoluta favoritområden, i konkurrens med Bohuskusten och Stockholms ytterskärgårdar.

PLANERING OCH FÖRARBETE. Planerna för 1998 började ta form under vintern. Vi hade sedan flera år stående inbjudningar att hälsa på i skärgården utanför Kotka samt att besöka Tallinn. Ett lockande mål var också det stora sjösystemet Saimen i det inre av Finland, med den årliga operafestivalen i den gamla svenska fästningen i Savonlinna/Nyslott.

Saimen med dess tallbeväxta stränder. Lagunen vid Ruuhonsaaret.



Nattsegling till S:t Petersburg. Anna-Karin, Sofie och Anna var väl kopplade i sittbrunnen.

Saimen nås via Saima kanal som delvis går genom ryskt territorium. Ett besök i den gamla svenskstaden Viborg, före detta finsk, numera rysk, vid kanalens mynning, blir då självklart. När man ändå är längst in i Finska viken, varför inte också gå till S:t Petersburg?

VI HAR TIDIGARE SEGLAT till Helsingfors, men inte längre in i Finska viken. En erfarenhet från seglingen till Helsingfors på 80-talet var att så snart man passerat Hangö, kan det vara svårt att hitta naturhamnar. Det mesta är privat, i klubbhamnar är man inte välkommen, ibland gör man sig inte förstådd på svenska el-

ler ens på engelska. Detta i stark kontrast till Åland och Åbolands skärgård, där byhamnarna är tillgängliga för alla, språket är svenska och man blir mycket väl mottagen.

Jag har därför under senare år blivit medlem i ett finländskt segelsällskap, vilket visade sig vara till stor nytta under årets segling. Klubben har mycket fina uthamnar med en lagom dagsetapps mellanrum, hela vägen bort till gränsen mot Ryssland.

Det var som vanligt svårt att samplanera familjens semestrar. Efter en preliminär ruttplan som sedan visade sig stämma praktiskt taget på dagen plane-

rades besättningsbyten, besök samt köp av operabiljetter. I förarbetet ingick att ordna en inbjudan till Viborg och S:t Petersburg, som underlag för ansökan om visum till Ryssland, samt att hos ett par av Finlands militärlän söka tillstånd att segla/ta natthamn inom några av de militära skyddsområden, där vi räknade med att besöka klubbhamnar respektive bekanta.

Från Förvaltningsnämnden för Saima kanal i Villmanstrand/Lappeenranta rekviderades ett pm med detaljerade föreskrifter för båttrafiken i kanalen, slussning, beställning av lots mm.

I DET TIDIGA planeringsarbetet ingick också ett besök hos Kryssarklubben i Nacka Strand, som har ett par välfyllda pärmar med nyttig information som underlag för seglingar till Ryssland och de baltiska länderna. Inbjudan ordnades genom Kryssarklubbens kontaktperson Marilyn Barden, som arbetar med ett miljöprojekt i S:t Petersburg. Genom hennes kontakter fick vi en skriftlig inbjudan från Konstantin Nemchinov som ansvarar för S:t Petersburgs Marintekniska Universitets yachtklubb.

Vi fick dessutom anvisning om inkaringsförfarandet vid militärbasen Kronstadt på ön Kotlin vid inloppet till S:t Petersburg och anvisningar för lotsning in till klubbens hamn. Men det visade sig sedan, att platsen för inkarering i Kronstadt ändrats. Vi ändrade dessutom hamn till Centralsegelsällskapets marina, dit vi kunde segla utan lots, i bojade leder inom floden Nevas grunda och innanför Kotlin invallade utlopp.

För estniska vatten rekommenderas ryska sjökort, som är de mest detaljerade, även om estniska Sjöfartsverket nu gett ut egna kort. För estniska hamnar finns dessutom en bra sammanställning, "miniLots".

VID UPPHANDLING av kort på Nautiska Magasinet i Stockholm, träffade jag klubbkamraten Pekka Karlsson, som också planerade segling till S:t Petersburg. Pekka har lång erfarenhet av seglingar till bl.a. östländer och har tidigare gått till Viborg och genom Saima kanal. Vi diskuterade ruttalternativ mm.

Vid valutaköp (FIM och EEK) före avfärden, köpte jag också en del US-dollar, som handkassa för Ryssland. Numera kan man ju i de flesta större städer, även i öst, ta ut kontanter via bankomat och därför brukar man klara sig med ett måttligt förråd av kontanter.

SKÄRGÅRDHAVET och Finska viken. De första semesterveckorna, från slutet av juni, seglade jag ensam via Helsingfors till Kotka, mestadels i fint och varmt sommarväder med lätta vindar. Första dagsetappen gick till Björkskär, sedan direkt till Finska Utö. Vinden uteblev, så det blev en dryg etapp för motor över havet. Det blev några kortare seglingsetapper genom skärgårdshavet, med nostalgiska besök i byhamnar som Borstö och Rosala, med den obligatoriska rökta flundran till middag.

När jag gick ut från en utskärgårdshamn i Örö skärgård väster om Hangö, var det åter fullständigt bleke och spegelblankt hav utan dyning. Bengtskärs



Den trånga hamnen vid Bengtskärs fyr.

fyr verkade lockande på vägen mot Hangö och i det stabila högtrycksvädret tog jag risken att leta mig in - vilket sål-
lan låter sig göras som här vid en liten
klippa utan egentlig hamn i öppna ha-
vet. Jag långsidesförtöjde mot bildäck
längs berget och gjorde ett snabbt besök
upp i fyren, innan brisen kom.

BENGTSKÄR VAR skådeplats för ett verita-
belt blodbad 1941, då ryssarna intagit
Hangö men Finland hade fyren och en
marinbas vid Örö. Ryssarna ville inte att
man från det höga fyrtornet skulle kun-
na följa deras förehavanden i Hangö och
ilandsatte därför i skydd av dimma en
styrka för att spränga Bengtskärs fyr.

Den ryska styrkan upptäcktes i sista
stund av finländsk militär, ledd av löj-
nant Luther, som kunde hålla ställning-
arna till dess förstärkning nådde fram.
Fyren räddades, men förlusterna var för-
ödande, näst intill sista man, för båda si-
dor. En rysk flygbombning misslyckades
också trots fullträff på fyrbyggnaden, ef-
tersom bomben inte detonerade.

En mer ingående skildring av krigs-
händelserna på Bengtskär finns i Berndt
Festins artikel "Bengtskär - den sällsam-
ma fyrön" i Skärgårdsstiftelsens årsbok
1998.

MIN SEGLING GICK vidare förbi Hangö
och genom skärgårdslederna mot Hel-
singfors. Efter en regnig och disig dag
med spinnakergång i gammal dyning
över Porkkala fjärd, anlände jag fortfa-
rande under spinnaker och med friskan-
de vind och bättre väder, till Helsingfors
efter precis en veckas segling.

Jag seglade rätt in mot salutorget mellan Viking- och Siljaterminalerna och tog hamn på Blekholmen intill NJKs (Nyländska Jakt Klubben) klubbhus. NJK-Blekholmen är också Helsingfors officiella gästhamn. Besöket gav som ofta i hamn trevliga och nyttiga kontakter med andra seglare. Av tyska seglare som just kommit tillbaka från S:t Petersburg fick jag veta att platsen för inklarening i Kronstadt plötsligt ändrats.

PÅ AKADEMISKA BOKHANDELN inköptes en komprimerad version av Finlands historia för att ge perspektiv, samt en rysk parlör. Efter någon dags shopping och stadsliv fortsatte seglatsen österut. Bastu varje kväll med sen middag efter en lång dagsetapp hörde nu till rutinen. I Kotka blev det uppehåll med besök hos bekanta. De bjöd på motorbåtstur ut till sin sommarstuga på ön Kuutsalo utanför Svensksund, med mera bastu, skärgårdspaddling i tvåmanskajak mm. Svensksund är numera bara ruiner men en gång var det skådeplats för stora svensk-ryska sjöslag.

SAIMEN OCH OPERAFESTIVAL. I Kotka mönstrade en finländsk medarbetare på som gast för färden upp genom Saima kanal. Efter utklarering vid Haapasaa-ri/Aspö, hade vi en dryg dagsetapps fin segling över ryskt vatten mot skärgården utanför Viborg. Ryssarna har lotstväng - även för fritidsbåtar - från havet upp till Saima kanal samt till/från Viborg.

Lots skall beställas per fax ett dygn före ankomst till lotsstationen Vihrevoj i skärgården utanför Viborg. Vi passerade



Vid Bengtskär ägde en blodig drabbning rum mellan finländare och ryssar 1941.



I Viborg, känt från skrönan om smällen i slutet av 1400-talet, blev vi väl mottagna av Kryssar-klubbens ombud Sergey Iljushonok.

lotsstationen, men fick trots idoga anrop på VHF inget svar och fortsatte därför själva vidare, in mot marinbasen Vy-sotsk utanför Viborg.

DÄR FANNS EN koncentration av örlogs-fartyg i alla stadier, från operativa eller upplagda till halvsjunkna vrak. När vi äntligen fick VHF-kontakt för inkla-tering, fick vi, efter att ett antal gånger ha bokstaverat båtens namn och angivit vår position, anvisning att vid boj nr si och så gå in för klarering. Givetvis fanns ing- en sån numrering av bojarna varför vi fortsatte, för att slutligen vinkas in till kaj skyltad "customs" av en ung militär i kamouflageuniform.

Efter någon timmes väntan kom en högre dignitär i skärmössa med röda stjärnan och allt och vi fick nödvändiga stämplat. Ett mycket viktigt dokument utöver pass och visum är "crew list", med nationalitet, födelsedatum och passnummer för alla ombord. Jag hade i förväg tryckt ut besättningslistor för alla aktuella besättningskombinationer. Många kopior rekommenderas!

EFTER YTTERLIGARE VÄNTAN kom lot- sen, en mycket sympatisk man. Som vanligt bland lotsar hade han ett förflu- tet som befälhavare i handelsflottan och talade god engelska. Vi kunde naturligt- vis inte se något som helst nautiskt skäl för lotstvång för fritidsbåtar. Lederna var väl utprickade och fyrbelysta för den kommersiella kanaltrafiken. Enligt lot- sen hade man tidigare lotstvång även över havet, ända från finska gränsen.

Lotsen körde vår båt upp till Brus-

nitchnoe, första slussen i Saima kanal, dit vi anlände väl efter midnatt. Där väntade ett par kvinnliga ryska myndighetspersoner för kontroll av våra papper.

Kanalfarten upp till Saimen, 37 sjömil som klaras av på en dag, gick sedan smidigt. Hälften av kanalen ligger inom ryskt territorium men arrenderas av Finland. Hela kanalen drivs av finländsk personal. Min finländske besättningsman skötte därför VHF-trafiken med slussarna på finska.

KANALEN HAR ÅTTA SLUSSAR och den totala nivåskillnaden är 77 meter. Slussarna har flytande pollare som följer vattennivån, varför slussningen går mycket smidigt.

Slussarna liknar de som finns i Göta älv/Trollhätte kanal, men trafikintensiteten var förvånansvärt låg i jämförelse.

Vid slussen Cvetotchnoe (förr under den finska tiden Räätijärvi) finns en välförsedd tax-free butik mitt ute i skogen. Den är naturligtvis avsedd för sjöfarten, men besöks flitigt av bilburna ryssar och finländare.

Gränskontroll mot Finland sker vid Nuijamaa tullstation, där man kan köpa valuta (även rubel) samt proviantera i närheten. Kanalavgifter (100 FIM) och avgift för kanallots betalas vid slussen Mustola. Efter övernattning i Villmanstrand hade vi 85 sjömil upp till Savonlinna. Min besättningsman mönstrade av på vägen i Puumala gästhamn, för att ta veckans sista bussförbindele och sedan taget tillbaka till Kotka.

Saimen bjuder på vackra scenerier, skog, omväxlande trånga sund och öpp-

na fjärdar, topografin är flikig och det är svårt att särskilja vad som är öar eller fastland. Den kommersiella sjöfarten är livlig, främst timmerlastade fartyg och stora timmersläp, som på ett imponerande sätt manövreras av bogserbåtar i de trånga farvattnen.

ANDRA DAGEN på Saimen, från Puumala till Savonlinna, bjöd på en krävande men intressant kryss genom smala sund och labyrintartade fjärdar. Jag fick syn på något svåridentifierbart utspritt på vattnet över ett stort område. På närmarre håll visade det sig vara Sulkava-rod-den, en stor årlig roddtävling med hundratals båtar som rör en bana om åtta landmil! Från tvåmans- till ca tiomans båtar deltar. Jag hamnade mitt i fältet och höll samma fart på kryssen, på varje slag mötte jag samma båtar under ett par timmar.

NÄR JAG SLUTLIGEN bärgade segel intill slottet Olofsborg i Savonlinna - ett av resans mål, såg jag plötsligt vit rök komma över vattnet - en orkanartad åskby som omöjliggjorde tilläggning i gästhamnen just då. Typiskt inlandsväder, med plötsliga och häftiga åskbyar, som brukar blåsa över snabbt.

Familjen, hustru Anna-Karin, dotter Anna 12 år samt hennes kusin Sofie 15 år anlände med tåg till Savonlinna. Vi fick ett par dagars behagligt sommarliv i fint semesterväder, med bl.a. skärgårdsbåttur till sommarrestaurangen Rauhalinna i Lehtiniemi, en veritabel orgie i snickarglädje som en gång en tsarrysk officer skänkte till sin hustru som silver-



bröllopsgåva. Under uppehållet konstaterade vi också dessvärre att färskvattnet hamnade i kölsvinet, pentryts färskvattenpump läckte och fick kopplas bort. Vi avslutade Savonlinna-besöket med en fantastisk operaföreställning på den gamla medeltida - av svenskarna uppförda - gränsfästningen Olofsborg.

ITALIENSK OPERA: Cavalleria Rusticana samt Pajazzo. Operaariorna avlöstes av svalornas pipande i sommarnatten. Festivalen besöks varje sommar av sextiotusen operaälskare från hela världen.

Under seglingen ner genom Saimen tog vi natthamn i Ruuhonsaaret, en rullstensåsö med vacker U-formad lagun omgiven av höga tallar. Vi inträffade just vid ett träbåtsmöte.

I Saimen finns ett antal avgiftsfria natur- och gästhamnar som sköts kommunalt. Flickorna hittade på Ruuhonsaaret ett originellt "friluftsdass" - en karmstol mitt i skogen, utan väggar!

SAIMENSÄLEN, världens enda sötvattenssäl, såg vi tyvärr aldrig till. Nedslussning genom Saima kanal i regn och blåst - nu började sommarens eviga västvind. Någon timmes väntan på lots i Brusnitchnoe för lotsning in till Viborg. Lotsen var inte klädd för en öppen sittbrunn i regnväder, han tryckte under sprayhood-en och lät skepparen köra själv.

Vi förtöjde sent på natten intill en svenskflaggad motorbåt "Solena". Vi möttes på morgonen av gästhamnschefen Sergey Iljushonok, tillika Krysarklubbens ombud i Viborg. Våra svenska grannar Arne och Eva Bertilsson



Slaget vid Svensksund 1790 skildrat av den franske målaren Desprez. Och en kanon som finns på plats än i dag.

frågade om vi kände Pekka Karlsson från Trälhavets Båtklubb-TBK. Arne, som atlantseglat med Pekka, hade färsk nyheter från Pekkas besök i S:t Petersburg och längs estniska kusten.

VIBORG VAR DESSVÄRRE mycket nergånget, de gamla byggnaderna var i skriande behov av underhåll. Huvudintrycket var att man har det mycket fattigt. Vi handlade livsmedel efter det ryska systemet att man först bestämmer vad man vill köpa och antecknar varornas nummer, betalar i en kassa och därefter får varorna över disk.

Staden var full av till synes herrelösa hundar som gärna slog följe med oss. En vacker svart spets låg troget på kajen intill vår båt hela natten, den visade sig vara förvånansvärt väl uppfostrad.

I Viborg konstaterade vi läckage också på den kvarvarande färskvattenpumpen i toalettutrymmet, inte så bra med tanke på att drickbart vatten inte kan bunkras i S:t Petersburg! Vår bedömning var att läckaget var måttligt och att vi kunde ta risken att gå vidare österut.

SERGEY ARBETAR HÅRT för att förenkla rutinerna och underlätta för besökande båtar från väst. Han hade lyckats ordna ett bunkerfartyg för diesel, som vi dock inte utnyttjade.

Trots förbeställning av lots var alla lotsar upptagna med kommersiell sjöfart, när vi planerat att gå. Sergey prövade då en ny rutin och lyckades efter besök hos Port Authority och tullkontoret få oss utklarade från Viborg för att kunna gå utan lots via Vysotsk och ut

förbi Vihrevoj lotsstation. Vi gick för motor mot en ökande SV, väl ute vid Vihrevoj beslöt vi att ankra i lä och avvakta vädret. Där låg redan flera finska segel- och motorbåtar på svaj. En bekant träbåt från Kuopio, som vi mött i Ruuhonsaaret, fick VHF-kontakt med lotsarna och utverkade tillstånd att gå in till - den ganska förfallna - lotsbryggan.

VI BLEV KVAR I sydvästlig kuling nästan ett dygn, innan vinden avtagit till tio meter per sekund. Vi seglade på kvällen och fick under natten en fin segling de sjuttio sjömil till marinbasen Kronstadt på ön Kotlin femton sjömil utanför S:t Petersburg. Vi gick till havs.

Från olika källor hade vi fått samstämmiga uppgifter om att vi inte kunde segla skärgårdsleden genom Björkö Sund förbi Primorsk (tidigare Koivisto). Förklaringarna varför varierade dock högst väsentligt. Enligt en lots skulle ryska maffian ta ut avgifter av passerande handelsfartyg! Den mest sannolika förklaringen fick vi senare i S:t Petersburg. På fastlandet i södra änden av sundet ligger en stor anläggning för utveckling av militär undervattensteknik och man tillåter inte några störande ljud i närheten.

INKLARERINGS I KRONSTADT fungerade bra, tack vare våra färsk tips från tyskarna i Helsingfors. Kajen intill fartyget som utgjorde tullstation var hög, med otrevliga stålbalkar som gjorde det mycket riskabelt att förtöja, men vi hade turen att kunna lägga oss utanpå en stor rysk segelbåt.

För att slippa lotsning mellan sand-

bankarna valde vi att gå till Centralsegelsällskapets marina på västra udden av Petrovskij-ön, i S:t Petersburgs norra utkanter. Vi seglade genom de smala bojade lederna innanför invallningen, med tät trafik av stora handels- och örlogsfartyg, snabba bärplansbåtar ("Meteor") för lokaltrafiken samt arbetande mudderverk med spända wirar åt alla håll.

Djuget i leden "Petrovskij Forvator" var stundtals bara tre meter. Marinan låg innanför ett par pirarmar, med en stor men rätt förfallen seglarpaviljong. Vid motormanövern i hamnen drabbades vi av en otrevlig överraskning. En del av de fasta förtöjningslinorna mellan bojar och kaj hade flöten. Några av dessa låg långt under vattenytan, helt osynliga. Vi fick en flytkropp med lina i S-drevet. Tvärstopp! Vi manövrerade oss med vinden in till kaj och förhalade ut stäven mot boj. Den spontana diagnosen var kranlyft eller dykutrustning.

ETT PAR RYSSAR, far och son, från båtklubben erbjöd hjälp och den yngre dök i det grumliga vattnet. Han skar av flötet och motorn kunde nu dra runt propellern, men tungt. Jag ringde via GSM-mobil Volvo-Penta i Göteborg för råd. Inom fem minuter hade vi slussats vidare via Helsingfors till Volvo-Pentas representant i S:t Petersburg, Sevo Gavrilov, som lovade snabb assistans. Han hade redan en mekaniker på klubben där vi låg, och inom en halvtimme kom Volvo Pentas dealer Vasilij per mountain bike.

Mekanikern provkörde och ansåg (på

ryska) att motorn fungerade, men Vasilij dök med cyklop och bekräftade att båten måste lyftas och foldingpropellern tas av. Vasilij avtalade att ordna lyft hos kranföraren vid den närbelägna tiotons kranen nästa morgon, och något lättade tog vi trolleybussen in till city för en försenad middag.

KRANLYFTET GICK SMIDIGT, servicen var imponerande! Vi hade förmodligen inte klarat ut problemet lika snabbt hemma! Kostnaden var också helt rimlig, 100 USD, kranhyran nästan försumbar.

Marinans personal var allmänt hjälpsam, men kunskaperna i engelska var dåliga eller obefintliga. Man erbjöd dusch med varmvatten, förbeställt till avtalad tid - mycket primitivt samtidigt nyttigt för de unga flickorna att se att allt inte är lika välordnat som hemma! Man flaggade till och med svenskt i hamnen.

Vi låg förtöjda med aktern mot kaj och stäven ut mot boj. Efter duschen inträffade en incident, Anna halkade och föll i det bruna hamnvattnet mellan båt och kaj. Det var inte alldeles enkelt att få henne ombord - och duschen blev ogjord!

DE CENTRALA DELARNA av S:t Petersburg kring Neva är mycket vackra, men i ytterområdena ser det mesta förfallet ut. På bussen ut till marinan fick vi en gång kommentaren "Yankees go home" och någon undrade om vi inte åkt fel.

Att hitta butiker för proviantering var inte så lätt. Vasilij anvisade en större affär utanför stan, dit man också kunde gå



S:t Petersburg en blandning av västerländskt och slaviskt-orientalistiskt med typiska lökkupoler.

med båten. Där fanns också Nestes oljedepå, som vi dock inte behövde utnyttja, då vi bedömde att vårt dieselförråd från Villmanstrand skulle räcka tillbaka till Finland.

VI FANN, VIA TIPS inne i city, en modern supermarket på Nevskij Prospekt, med fullt sortiment av varor även från väst. Man ser ett ökat västinflytande, McDonald's finns överallt. Vi såg faktiskt ett brudpar med följe som firade sin bröllopsmåltid där!

Vårt besök i S:t Petersburg blev tyvärr ganska kort, vi avvaktade passligt väder för den långa överfarten till Finland utan alternativa hamnar på vägen. Vi kunde lyckligtvis via GS, avlyssna svenskspråkiga väderrapporter på en finländsk telefonsvarare.

Vi utnyttjade ett "väderfönster" innan den hårda västan åter satte in och gick i bleke för motor en nattetapp till Haapasaari/Aspö utanför Kotka. Vid utklareringen i Kronstadt ombads skepparen skriva och underteckna en förbindelse, att vi inte hade ytterligare någon person ombord utöver de i vår besättningslista upptagna

EN POÄNG vid utklareringen var att den buttra tulldamen visade sig ha glömt originalhandlingar för alla in- och utklareringar ombord i vår båt. När vi upptäckte detta var vi redan långt ut till sjöss och såg oss inte ha skäl att vända. Vi överlät till de finska tullarna i Aspö att skicka tillbaka mappen.

Efter en avkopplande dag med bastubad i Virluoto vid utskären intill Aspö



Tallinn är en vacker hansestad där många byggnader är varsamt restaurerade. Svenskminnena är många.

fortsatte vi kryssandet västerut i den en-visa västvinden. I höjd med Orregrund drabbades vi kortvarigt av stormstyrka.

Skepparen gick med båten till förorten Drumsö för en dags motorservice (olje- o. filterbyte, omkoppling av korroderat startlås för att säkerställa laddning) och reparation av båda färskvattenpumparna, som vi nu äntligen kunde få reservdelar till.

Nästa mål blev Tallinn. Vi klarerade ut i Soumenlinna/Sveaborg, tillsammans med Helsingfors-båtar som skulle kappsegla till Tallinn över weekenden. Vinden var nu sydlig, mera kryss, först lätt vind och gammal sjö, sedan ökande. Vi

stöttade tidvis med motor. En rätt jobbig etapp med sjögång.

TRAFIKEN HELSINGFORS-TALLINN är intensiv med färjor, katamaraner, bärplansbåtar och många finländska seglare. Pirita marina utanför Tallinn, byggd för olympiaseglingarna 1979, höll ungefär samma standard som vi är vana vid i väst. Dessutom vakthållning, tax-free butik mm. Efter några dagar i den gamla vackra hansestaden, under sakkunnig ledning av en estnisk kollega vid Tallinns tekniska högskola, kunde vi konstatera de stora kontrasterna mellan Tallinn och de ryska städer vi besökt.

I Tallinn renoverar och rustar man, affärerna är välförsedda, över en femårsperiod har utvecklingen varit fantastisk. Samtidigt finns naturligtvis stora spänningar även här, inte minst genom de stora skillnaderna i inkomst mellan olika grupper i samhället, samt spänningarna mellan ester och inflyttade ryssar (fyrtio procent av befolkningen).

I TALLINN SKIFTADE VI besättning. Seglarvännen Paul Milner från Oslo kom med färjan från Stockholm, flickorna reste hem med samma färja. I rådande väderläge avstod vi från hård kryss längs den långgrunda estniska kusten med öppna och oskyddade hamnar. Vi fick istället en fin sträckbog över till Finland, där vi gick in skärgården väster om Porkkala/Kallbådagrund och klarerade in vid Bågaskär.

Efter middagspaus där fortsatte vi en kvällsetapp för motor i den tätprickade inomskärsleden. Vi drabbades av svårt regn och mörkret föll på. Den rysk-tillverkade ljusförstärkaren visade sig inte vara till nytta, inte heller GPS-navigatören i den trånga inomskärsleden. Det fick istället bli den traditionella metoden med död räkning mellan prickarna och den starka halogenstrålkastaren för att fånga prickarnas reflexer. Efter en krävande navigering nådde vi efter midnatt i nästan nollsykt skärgårdshamnen Matgruvan.

Kort uppehåll i Hangö för proviantering, därifrån en mycket fin segling i utskärsleden mot Hitis. Natthamnar i skärgårdshavet, Vänö, Österskär. Österskär bjöd på bastubad samt en intressant

diskussion med en finländsk arkitekt som ägnade somrarna åt att båtledes samla och preparera nattfjärilar (ej stadsvarianten), samt åt botaniska och kulturhistoriska studier.

FIN SEGLING MOT ÅLAND från Kökar via Embarsundsleden till Degerby för proviantering/bunkring och sedan till Rödhamn. I rådande friska och ökande SV valde vi att denna gång inte gå den fina utskärsleden/genvägen syd Föglö.

Från Rödhamn fick vi en frisk sträckbog över Ålands hav. Med tretton meter per sekund klarade vi överfarten till Söderarm på tre timmar. Vinden avtog sedan och vi fick resans andra spinnkergång i Rödlögaleden ner mot TBKs klubbhamn Kälö, där vi via VHF bestämt träff med seglarvänner.

BASTUBAD OCH MIDDAG i trevligt sällskap på Kälö. Där träffade vi också våra brygggrannar Hägermän hemifrån, som även de hade seglat till Estland i sommar, till Tallinn och hamnar västerut. För hemseglingen till Stockholm/Österskär övertog vi en gast som hade bråttom in till Stockholm. Även den avslutande dagsetappen i välkända vatten blev omväxlande med rejäla överfallsbyar inne på Saxarfjärden. Vi gjorde resan hem från Tallinn som skärgårdssegling på sex dagar, vilket räckte för att ge Paul en bra bild av Östersjöns fina skärgårdar - en kontrast till den öppna och dryga Oslofjorden!

Vår sexveckors resa var mycket intressant och omväxlande. En lagom blandning av segling, fina naturupplevelser i



Färden mellan S:t Petersburg och Haapasaari/Espö skedde under en lugn natt. Anna och Sofie vid pulpit.

för oss delvis nya vatten, kultur, historia och intryck från den pågående förändringsprocessen i öst.

FÖRFALL, FATTIGDOM och militär aktivitet i Ryssland oroar naturligtvis. Men vi träffade också vänliga, hjälpsamma och serviceinriktade ryssar. Tvärtemot alla rykten och skrönor behövde vi inte utnyttja våra dollar som smörjmedel, vänta i dygn på klarering eller bli uppbringade till sjöss. Allt fungerade så smidigt man kan önska! Vi hade själva inte heller problem med säkerheten i hamn, vi låste och lämnade båten på vanligt sätt som hemma.

Tursamt nog hann vi med vårt besök just före Rysslands ekonomiska kris, men en försenad växling av kvarvarande valuta efter hemkomsten gör, att vi nog får betrakta våra rubelsedlar som souvenirer!