

KANALEN

NR 3 · 2015

MEDLEMSTIDNING FÖR TRÄLHAVETS BÅTKLUBB TBK

s/y Gantika
på svaj, TBK-Kålö

Barn ombord! sid 11-13

Ingmarsö race

sid 14-15

Genom Ryssland

sid 24-29



Genom Ryssland till Nordnorge och Svalbard

Jag har i flera år varit intresserad av ruten genom Rysslands inre vatten till Nordnorge: St Petersburg – floden Neva – sjön Ladoga – floden Svir – sjön Onega – Stalinkanalen – Vita havet – Solovetskijöarna – Archangelsk – runt Kolahalvön.

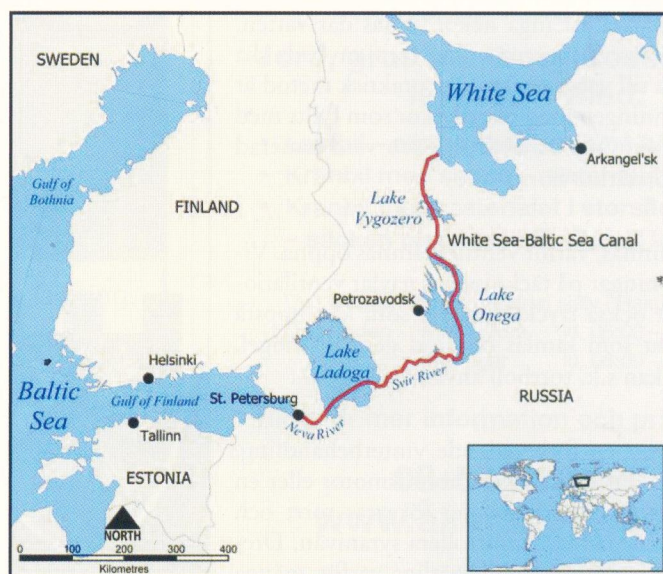
En större grupp svenska seglare planerade förra året för en helsvensk eskader 2015. I slutänden blev det en lagom stor grupp med 7 båtar. Detaljplanering under vintern/våren 2015. Jag insåg tidigt att vår lilla HR29 Johanna II har för små diesel- och vattentankar, eftersom det finns få bunkringsmöjligheter längs de inre ryska vatten. Jag mönsttrade istället på som besättning i en 22 tons ketch, Jörgen Hülphers' och Hilkka Iivonen's Gantika. De gästar ofta Kälö och har flera bekanta inom TBK. För min del kom seglingen under två månader att också omfatta Svalbard. Vi blev 5 personer ombord i Ryssland och till Svalbard, med besättningsbyte i norska Vardø. 2015 blev det inte så mycket seglat i egna båten Johanna II.

Planering

Vår eskader blev en pionjärinsats, för första gången seglade enbart svenska båtar denna väg. Alla deltagare myck-

et erfarna, flera jordenruntsegare. Lasse Hässler, flerfaldig världsomseglare och författare, deltog med sin båt Jennifer. De två minsta båtarna var 36-fotare! Till Svalbard seglade två av våra båtar, Jennifer och Gantika (men inte i sällskap där).

Förarbetet för Ryssland var krävande, efter många turer lyckades vi få 45 dagars visa för att ha marginal. Vi-tahavseskadern 2015 St Petersburg – Archangelsk blev officiellt en SXX-eskader, men vi skötte planering och genomförande helt själva.





Vita havet, bord



Lokal agent var Vladimir Ivankiv i St Petersburg, SXX:s ombud i Ryssland. Vladimir har lång erfarenhet av att hantera formaliteterna i Ryssland för internationella eskadrar och enskilda seglare. In- och utklareringarna i Ryssland var mycket byråkratiska, många formulär (på ryska) att fylla i. Men väl inne i Ryssland hade vi inga som helst problem med byråkrati, kriminalitet, mutor, eller anti-väststämning. Ryssar vi mötte var vänliga och hjälpsamma. Allt fungerade bra. Diesel (6 SEK/liter) och mat är billigt i Ryssland. Men farvattnen är inte det minsta anpassade för fritidsbåtar, man måste improvisera vad gäller förtöjnings- och ankringsplatser! Marinor i modern bemärkelse fanns inte (utom i St Petersburg). Drickbart vatten kan inte bunkras någonstans i Ryssland. Vi hade stor nytta av eskaderns ryskspråkiga gästar som kunde fixa det mesta. Språket är annars ett problem, oftast talas bara ryska.



Rutten genom fjärrkarelen bjuder på både naturupplevelser och kulturhistoriskt intressanta besöksmål, som klostren på Valaam i Ladoga, träkyrkorna på Kizhi i Onegasjön, samt klosterkyrkan, fästningen och f.d. Gulag-fängelset på Solovetskijöarna i Vita havet. Själva "Stalin-kanalen" med sina fördämningar och slussar, byggd på 30-talet av politiska fångar, är förstås också intressant. Färdvägen finns beskriven i boken "Mot Vita havet – med segelbåt på Dödens kanal" av Dougald Macfie som var besättningsman i en rysk segelbåt i AR 80-eskadern 2011. Ett referat fanns i På Kryss nr 8/2011.

Neva, Ladoga och Svir

Jag mönstrade på i Lovisa 24 maj, tillsammans med seglarkompisarna

Eckart och Liselotte. Efter snabbbesök på Svartholms fästning gick vi direkt till Ryssland, eskadern samlades i St Petersburg vid Central River Yacht Club. En vecka i St Petersburg med proviantering, sightseeing, opera och mottagning på svenska konsulatet. Tog med en gammal Nokia att ringa med och surfplatta mot routern ombord, med inköpta ryska kontantkort. Natten till 2 juni gick vi uppför Neva genom de 9 nattöppna broarna i St Petersburg, varje båt måste ha flodlosts ombord under bropassagerna. För kontakten med Volgo-Balt traffic control måste vi använda "river radio" med helt annan frekvens än VHF. Vår nattliga bropassage sändes i rysk TV. Även vårt besök i Petrozavodsk (vid Onega-sjön) uppmärksammades

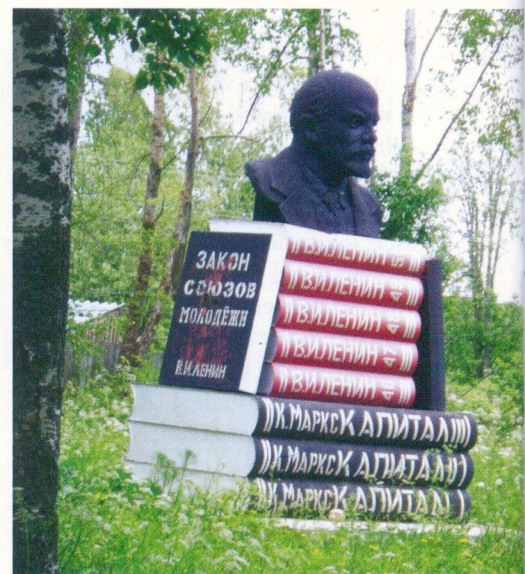


i flera TV-kanaler. Vägbron över Neva före Ladoga öppnas så sällan att det blev en tidningsnotis när vi gick igenom där! Nära St Petersburg nya förstäder med stora bostadskomplex och eleganta villor och datjor. Sen allt mer öde och byar med grånade och förfallna hus. Eroderade nipstränder med fallna björkar. Nivåskillnaden från Östersjön till Ladoga är 4 m, inga slussar i Neva, så det kan bli ren forsraning speciellt i den snäva kröken vid Ivanov rapids. Vattenföringen var nu måttlig så vi passerade utan problem. Vid Petrokrepost, öppningen mot Ladoga, besökte vi den gamla svenskfästningen Nöteborg/Schlüsselburg, innan vi fortsatte ut på sjön. Nöteborg erövrades 1702 av Peter den store, som jagade ut svenskarna från Ladoga, Neva och svenskfortet Nyen (vid nuvarande St Petersburg). Ladoga är Europas största sjö, med öppet lågland i söder och höglänt bergig skärgård i norr. Först fin seglingsvind norrut, men ökande, på kvällen/natten 15 – 20 m/s. Hela Rysslandsettappen bjöd på iskallt och blåsig väder – ingen ryssvärme i år! Sommarvärme först i Archangelsk (N 64° !). Vi ankrade i kuling innanför piren vid bukten Cape Dylyokio på Ladogas nordvästra kust. Nästa dag seglade vi mot klosterön Konevits, men fick nöja oss med en vy från sjön, det blåste för hårt vid den dåliga bryggan. Fortsatte till ögruppen Valaam, med talrika kyrkor och kloster. Gylene lökkupoler stack upp ur skogen. Höga klippor, vi "skärgårdsförtöjde"

med akterankare och stävarna mot berghäll. Magnifika kyrkor, vacker sång av munkarna. Sightseeing, den mäktiga klosterkyrkan och rundtur. En jolletur bland öarna avslöjade många kyrkor och kapell inbäddade i grönskan. Klostren förföll under Sovjettiden och munkarna evakuerade till Nya Valamo i Finland. Följande etapp söderut till Svir's utlopp i Ladoga. Lätt vind. Helt fritt från fritidsbåtar, bara någon enstaka fiskebåt och turistbåt, men fartygstrafik längs södra Ladogakusten mellan floderna Neva och Svir. Tyvärr såg vi ingen Ladogasäl, men ett par älgar simmade över Svir-deltat. 6 juni ankring utanför byn Sviritsa vid Svirmynningen. Vi skålade för Sveriges nationaldag och spelade Du Gamla Du Fria på stereon.

Åter hård byig vind, 18 – 20 m/s. Besvärlig ankring med vind mot ström, i väntan på broöppning vid Lodenjoje Pole i Svir. Hissmaskineriet sönder, bron fick till slut lyftas manuellt. Två höga slussar i Svir, samt ytterligare en bro för järnvägen till Murmansk. Alla slussar har flytande pollare som man fångar med midskeppslina, bekvämt! Man behöver bara bära av med båts-hakar i för och akter. Slussbyggnaden märkt med hammaren och skäran, årtal 1951. Onega ligger 33 m över havsnivån. Ankring för natten i en utvidgning av floden ovanför första slussen. Skogiga stränder med trädrötter ut i vattnet, nästan som mangrover. Försök att ta tamp iland, men

dyn tog emot. Jennifer hade fastnat rejält och fick dras loss. Byar med grå lutande hus och hus i grälla gröna och blå färger. Flera förfallna industribyggnader, allt nerlagt. Fartygstrafik, många timmerlastade. Efter passage av Iwinskisjön i Svir ankring utanför byn Gakruchey. Primitivt, gamla hus, sviktande takåsar. En rysk tant tvättade kläder vid sin brygga. Vi badade och tvättade oss från båten. Regn med hårda vindbyar, draggning och omankring. Nästa etapp till samhället Voznesene vid Svir's inlopp från Onega. Vi förtöjde vid en ny "marina" med primitiv brygga byggd på en sänkt pråm – mycket skrot i vattnet, och grunt! Några svajankrade. Men fin nybyggd bastu. Färja över floden till samhället. Rätt primitivt, bara en väg var asfalterad.





Som vanligt monument över stupade och Lenin-staty. Tant som föste ko på vägen. Inköp av färskvaror i en enkel matvarubutik. Ruffiga hus och bakgårdar, men en enormt lyxig villa med gräsmatta, stenskodd strand och egen flytbrygga vid inloppet till Onega-kanalen – privat med vakter! Kontraster!

Onega med Petrozavodsk och Kizhi

Fin segling i sjölä längs Onegas västkust, till Petrozavodsk som är Karelen huvudstad. Förtöjning i marinan "Polar Odyssey" med dåliga kajer och nedgångna byggnader. Men där byggs vackra seglande repliker av gamla råttacklade segelfartyg och vikingaskepp, man har gjort långresor ner i Europa och till Svarta Havet och Medelhavet. Krogmiddagar, samt bastu i hamnen med följande grillafest på nyfångad siklöja. Intervjuer av TV-kanaler (ryska och finsk-karelska). Trådbuss till centrum för proviantering i modern stor supermarket. Rysslands dag 12 juni, ryssarna har alltid något att fira. Parad med uniformerade smågrabbar och unga killar i flottans uniform – mycket patriotiskt! Tartarer/kosacker uppträdde och sålde sina specialiteter.

Fortsatt segling på Onega till skärgården med träkyrkor på ön Kizhi. Såg bara en rysk segelbåt. En polishat anropade oss och beordrade flytväst på! Gott om turister på Kizhi, bärplansbåtar och större turistbåtar. Karelen är känt för sin träbyggnadsteknik. De berömda träkyrkorna Kristi Förklaringskyrka med sina 22 kupoler och den intilliggande Förbönskyrkan klassas av UNESCO som världsarv. De imponerade träkonstruktionerna byggdes på 1700-talet, helt utan spikar. Lökkupolerna är klädda med aspspån. Kyrkorna förföll under Stalinetiden men återuppbyggdes. Renoveringsarbeten pågår ständigt. Guidning i kyrkorna, med sina samlingar av ikoner. Vackert öppet landskap på Kizhi med böljande kullar som omväxling till Karelen skog-skog-skog. Gammal allmogebelyggelse, som ett friluftsmuseum.

Motorgång till sandig bukt vid Cape Chorny på östsidan av Onega, där vi efter smal passage genom ett rev svajankrade för natten. Vi fyllde en tank med Onega-vatten som duger för disk och kokning. Fin segling till

Povenets, där Belomorskanalen - Stalinkanal - börjar. Hög kaj öppen mot SE, skvalpigt! Primitivt och förfallet i byn och hamnen.

Stalinkanal, sjön Vyg och Vita havet

Slussarna rustas upp, slussbyggnader i vackra färger. Alla 19 slussar var inhägnade med taggtråd, förbjudet att gå upp på kajerna! Uppslossning till den högsta nivån 103 m över havet. 6 dubbla och en enkel sluss uppåt. Nerslussning 12 slussar, de flesta dubbla. Kanalsystemet utnyttjar befintliga sjöar och floder, bara en mindre del är grävd kanal. Sjöar har dämats upp, skog och byar har dränkts. Efter andra nerslussen når man den stora sjön Vygozero där vi hade iskallt och blåsig.



På sjöarna går man i prickade leder med tydliga enstavlor.

Odelfina kom bara lite utanför leden och måste dras loss. Staden Segezha vid Vyg med massafabrik och pappersbruk lockade inte, vi såg rykande skorstenar och kände sulfatmasselukt. I samhället Nadvoitsy hittade vi ovanligt nog en kaj med stort trädäck, från ett nedlagt aluminiumverk. Perfekt för vårt gemensamma midsommarfirande! Vi anpassade då eskaderns kalender till midsommaraften 18 juni, en dag tidigare. Dekorationer med björkar, långbord på kajen, musik (J-G altsax), dans på bordet och lekar! Annars har vi oftast legat på svaj, inte så mycket socialt.



I Nadvoitsy finns ett statsfängelse med vaktkurer, inhägnat med taggtråd – som ett koncentrationsläger. Ankring vid byn Vygostrov där vi efter en myggig skogspromenad besåg en stor berghäll med hållristningar; älg, jägare, skepp. Landsbygden avfolkas, Vygostrov har halverat innevånarantalet över 10 år. Ankomst till Belomorsk där vi låg över natten vid en hög kaj mitt emot stan i väntan på broöppning och sista slussen ut till Vita havet. Tätt dimma till havs, motorgång i motsjö till Solovetskij-öarna. Kyrka/kloster igen! Den stora klosterkyrkan är skyddad av en fästning, byggd som försvar mot svenskarna!



Under Stalinetiden användes klostret som Gulagfängelse. Guiden berättade om utstuderade tortyrmeter. Nu idylliskt, betande kor, kanalsystem för vattenförsörjning. Bastubad med dopp i insjö. Kafé med fritt WiFi, bra för väderprognoser! Hyfsad prognos för sträckan 160 M till Archangelsk, men svår motsjö när vi passerade "hörnet" innanför ön (ostrov) Zhizhgin, några blev sjösjuka! Archangelsk ligger 20 M upp i Dvina's floddelta. Gott om timmerupplag här och mycket sjöfart.



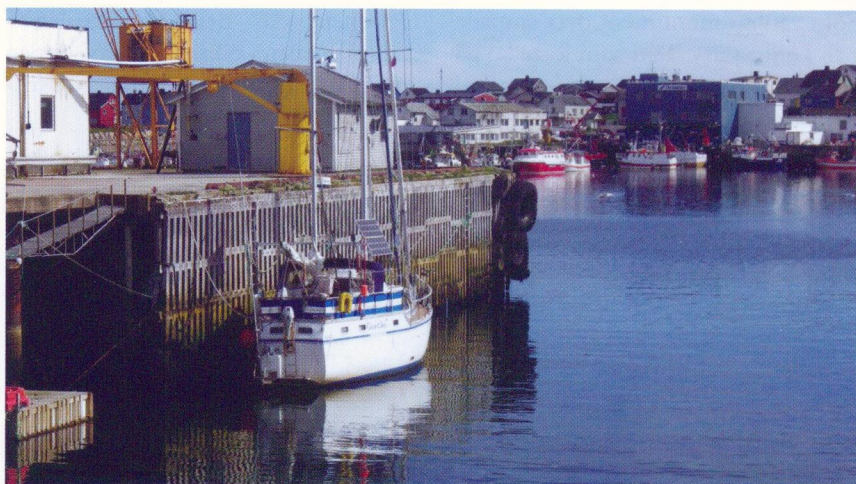
Skogklädda gröna öar med sandstränder – som flyttar sig! Förtöjning i Yachtklubben i stadsdelen/ön Solombala. Enkla förhållanden, men aktiv jollesegling. Sightseeing och proviantering i stan. Leninstaty och sovjetkomplex. Intensivt kvällsliv på strandpromenaden. Bunkring från bil med diesel, bastu på Hotel Meridian. Nu kom den verkliga sommarvärmen ett par dar – shortsens fram!



Eskadern avslutades formellt i Archangelsk, våra båtar fortsatte mot Norge med olika tidplaner. Efter en hel dags hårt förhandlande lyckades ryskan Nadia i Jennifer ordna utklarerings för Jennifer, Gantika och Tinto, så vi kunde utnyttja ett väderfönster för passagen 460 M runt Kolahalvön före nästa djupa lågtryck. Vi rekommenderades starkt att inte försöka klarera ut i Murmansk som är helt militärt. Utklaringen bestämdes slutligen till en hög industrikaj långt ute i floddeltat. Genomsökning av båtarna, en knarkhund togs ombord. Hyfsat väder hela passagen runt Kolahalvön. Först fin sträckbrog med fullt ställ, sen motorsegling. Mötte rysk atomubåt, samt ryska 4-mastbarken Krusenstern. Stormfåglar kretsade runt oss till havs. De kareliska skogarna ersattes av karg tundra. Vi måste noga hålla oss utanför 12 M gränsen. Örlogsfartyg rundade oss på avstånd utanför Murmansk. Fyra dygn till Vardø i Norge.

Nordnorge

In i Schengen – hemma igen! Vi anlöpte Vardø på natten 28 juni och förtöjde vid flytbrygga med elstolpe och vatten (friskt norskt!) längst inne i hamnviken.



Ingen hamnavgift häruppe i norr! Dusch, tvätt och proviantering. Utpräglat fiskeläge. Charlotte Wilkinson, brittisk seglare på väg mot Ryssland och kanalerna medsols till St Petersburg hälsade på och fick en del tips. Hon seglar en 28-fots båt, tufft! På natten hård N-vind som drog rätt in i hamnen, sjön gick över flytbryggan. Vi höll på att dra sönder bryggan men lyckades ta oss ut och hittade en lugnare ficka med en hög kaj, vid en nedlagd fiskberedningsfabrik. Tidvattnet 2½ m. Liselotte & Eckart mönstrade av 30 juni, 2 juli fick vi ny besättning John & Lisa, jordentruntsegare i Allegro 27(!) som mönstrade på för Svalbard och Lofoten. 3 juli gick vi vidare västerut tillsammans med Jennifer som bytt besättning i Kirkenes. W-vind och krabb motsjö. Stampigt, vi gav upp efter 25 M och gick in till Båtsfjord, nästa fiskeläge. Middag på nyfångad torsk. Vi väntade ett par dar på avtagande vind och sjö för etappen till Mehamn 50 M. Jennifer som gått tidigare gick nu ut mot Svalbard, trots prognos kuling vid Bjørnøya. Utanför Berlevåg många norska och ryska fiskebåtar. Fin kväll i avtagande vind. Vi avvaktade igen i Mehamn ett par dar för bättre prognos för överfarten. Mehamn ligger nära Kinnarodden, nordligaste punkten på Europas fastland (Nordkap ligger på en ö).

Svalbard

Vi fick måttlig NE-vind 7 – 11 m/s men grov sjö i området kring Bjørnøya. 550 M till Longyearbyn, 5 dygn, ett fall av sjösjuka. Snällare sjö närmare Svalbard. Vi gick först in i Hornsund nära Sørkapp, för att försöka ankra i Isbjørnshamna vid en polsk forskningsstation. Stora flockar

av lunnefågel på fjorden. Men vi möttes också av drivis och mindre isberg, så vi vände och fortsatte direkt till Longyearbyn i tät dimma och stilte. Longyearbyn ligger ett stycke in i Isfjorden. Här finns flygplats och det mesta i serviceväg. Hamnen är mycket industriell med ett kolkraftverk. Trångt i hamnen, seglare från olika länder och kryssningsfartyg. En nerlagd linbana för koltransport dominerar landskapsbilden. Kolgruvorna är nerlagda. I övrigt är det ett typiskt nybyggarsamhälle. Vi såg stora skoterparkeringar i väntan på säsongen, samt ett hundspannsdraget ekipage på vägen. Här finns sysselmännens kontor – sysselmanen är guvernör för Svalbard. Alkohol säljs i butiken Nordpolet, sysselmanen kan utfärda köptillåtelse för starkvaror om man kommer seglande. Svalbard är momsfritt. Diesel 9 NOK/liter. Svalbard tillhör Norge, men anslutna stater kan enligt Svalbardstraktaten från 1920 driva näringsverksamhet. Hela Svalbard är en demilitariserad zon. För att röra sig utanför samhällena krävs dock skjutvapen. Svalbard har drygt 2 000 inneboende, men 3 000 isbjörnar!



Efter ett par dagar seglade vi vidare norrut, dimman hade lättat men vi möttes av kraftig motsjö och vände vid Daudmannsodden. Vi ankrade i Ymerbukta på Isfjordens norra sida intill den mäktiga Esmarkglaciären. Glaciärfronten 100 m hög, med stora istunnlar. Soligt och fint väder, J-G tog ett snabbt polardopp. Vi såg en solitär ren iland, en och annan säl, samt alkor och speciellt tobisgrisslor i mängd. Andra natten kuling 20 m/s med 4 omankringar, skog av kelp på ankarna.



Vidare norrut innanför Prins Karls Forland, mot Kongsfjorden. Mäktig öde natur, väldiga glaciärer överallt mellan de snöklädda fjällen. Vi nådde N 79° N innan vi 17 juli gick in till Ny Ålesund, världens nordligaste permanenta bosättning. Nerlagda kolgruvor, nu en livaktig internationell forskningsstation med 35 personer året runt, flera under sommaren. Här finns historiska lämningar; en förtöjningsmast för luftskepp och ett ånglok med gruvtag. Vi hade hoppats gå till Danskön, startplatsen för Andrée's expedition. John hade under sin tid som sjöofficer varit där med Älvsnabben och rest ett Älvsnabbenmonument. Prognosen lovade hårt väder norrut på Svalbard så vi gick istället söderut igen.

Från sjön såg vi en isbjörn med unge, som kalasade på en död valross. I Forlandsundet såg vi valrossar på avstånd. Färden gick nu mot Tromsø, med ett kort stopp vid det ryska gruvsamhället Barentsburg för att få mobiltäckning och väderprognoser. Vädret blev disigare, vi mötte några seglare. Fortsatt NE-vind, 9 – 12, tidvis 15 m/s. Mesan och lite genua. När vi lämnat Sørkapp ökade sjön och blev grov i området kring Bjørnøya. J-G hamnade på durken tre gånger – bingen hade ingen sarg! Lugnare sjö närmare norska fastlandet. Vi såg nu den sista midnattsolen för året. Vacker vindstilla morgon när vi löpte in i skärgården mellan fjällen, 22 juli. 600 M, 4½ dygn till Tromsø. Fint sommarväder där. Välkommet med dusch, pub- och krogbesök. Polarmuséet mycket intressant.

J-G mönstrade av 24 juli, flyg hem. Jag har ju redan seglat hela norska kusten med Johanna II under tre somrar. Gantika fortsatte till Lofoten och neråt norska kusten med planerad hemkomst i Stockholm i oktober.

Summering

Seglingen omfattade två fantastiskt intressanta etapper! Men mycket motgång, envisa vindar på N-kanten. För det mesta kallt och blåsigt. Karelén visade sig vara öde och skogigt! För mig ett nytt sätt att segla, i en stor båt där man kan stå till rors och på vakt (3-timmars vakter) inne i värmen. Min Fladenoverall behövdes inte, knappast seglarstället heller. Autopiloten fick göra mesta rorsmansjobbet. Loggat 2 865 M under "min" del av seglingen.

Det blir intressant att se om eskadern får efterföljare. Men den politiska situationen i Ryssland kan förstås bli ett hinder – igen. Andrei Svensson, rysktalande gast i Orion och eskaderledare, har redan börjat sondera för en möjlig eskader 2017. Andrei jobbar och bor periodvis i St Petersburg och har ett utomordentligt kontaktnät. Lasse Hässler planerar en ny bok om sommarens segling genom Ryssland och till Svalbard.

Jan-Gunnar Persson

TBK 614, kanal- och polargast

