



## På seiltur

Av Johan J. Petersen

# Christiania i Østerled

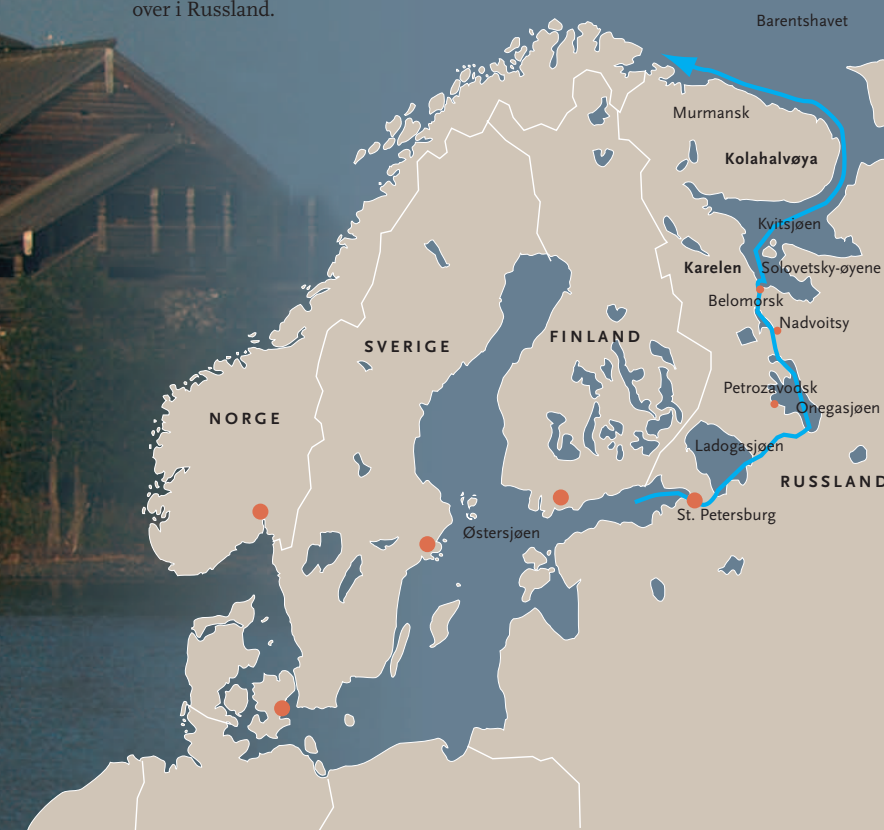
**I sommer seilte den gamle redningsskøyta Christiania gjennom de russiske vannveiene fra St. Petersburg til Kvitsjøen, rundt Kolahalvøya til Murmansk og videre til Nord-Norge. Russland er krevende, men vel verdt strevet, mener artikkelforfatteren.**

–Full speed ahead! Losen Mikhail bruker begge hender til å skyve imaginære maskinkontroller når han gestikulerer for å understreke kommandoen. Han er vant til stor båt med to propeller. Steady so! En vakker bro står åpen, det er motstrøm og vinterpalasset glir forbi på styrbord side. Det er et fartøy 50 meter foran og et like kort akter. Vi piner oss gjennom åpningen, selv om farten gjennom vann er åtte knop. –Reduce your speed, roper losen mens han trekker de fraværende maskinkontrollene tilbake igjen. Så snakker han en lengre setning på russisk, og Victor, som er tolk, oversetter: Litt lenger opp skal vi vente på en kolonne med motgående fartøyer. Da legger vi til utenpå en lekter med styrbord side til. Ha utstyret klart.

Vi gjør nøyaktig som han sier, for vi har allerede sett at losen er dyktig, elven hektisk og strømmen sterk. Snart ligger vi fortøyd, ti lasteskip passerer i motsatt retning, vi slipper fortøyingene igjen og fortsetter innover i Russland.

### Opptakt

Vi hadde lenge planlagt å seile «Christiania» til Nord-Norge. Det var der hun hadde utført sin gjerning til skipbrudnes redning i 37 år. Planen var å bruke to lange somre, med en overvintring av skøyta i nord, slik at vi fikk brukt skikkelig tid uten å måtte haste forbi kysten. For et par år siden leste jeg imidlertid at det var blitt mulig å seile mellom Østersjøen og Kvitsjøen på kanaler. Tvers gjennom russisk område med andre ord. Det gav helt nye perspektiver, og betydde at det ville være mulig å gjøre turen til en rundtur i stedet. Etter et halvt år med søknader til Russland, to brødre som seilte båten fra Norge til St. Petersburg og en pappaperm som gjorde ferien lenger, var til slutt alt klart, og vi satte oss på flyet til Russland. Vi var ett mannskap på hele åtte: Aslaug og Torkild, Alex og Ingrid med datteren Vilde (11 mnd) foruten Gro, jeg og datteren vår Embla (10 mnd). Det var første gang-



## På seiltur

en for alle at vi dro på lengre tur med småbarn, og det var noen som i forkant hadde syntet det hørtes drøyt ut å dra på tur i det «barnevennlige ferielandet Russland». Men vi landet i St. Petersburg i juli med russisk Karelen, Kvitsjøen og Barentshavet som mål.

### Nybrottsarbeid

Det har ennå ikke vært særlig mange vestlige båter gjennom de russiske vannveiene siden de ble åpnet utenlandske fartøy på midten av 90-tallet, og det er fremdeles en grad av nybrottsarbeid hver gang. Det russiske byråkratiet hverken kom eller dro med kommunismen, og lite er opplagt. Til tross for en grei oversikt over riktige prosedyrer dukket det stadig opp noen nye. Motorregistreringsnummer? Hvite signalflag? Men ikke alt var bare firkantet. Inspektøren som trådte papirmølla før avreisen fra St. Petersburg krevde for eksempel overraskende skippersertifikat. Det hadde ingen tatt med, ettersom Christiania er godt under 15 meter.

–Hvordan skal jeg kunne vite at dere kan seile båten uten å se et sertifikat? spurte han. Vi syntet det burde være nok at båten var kommet til byen fra Norge, men fikk ham med om bord og fant fram boka om «Sorgenfri» som jeg skrev etter min fire år lange jordomseiling. Etter å ha bladd seg langsomt gjennom hver eneste side ble vi godkjent, og etter å ha møtt barna om bord var han blid som en sydhavsskipper og spanderte øl på tolken i nærmeste vannhull.

Sent samme kveld i St. Petersburg kom også losen



Mikhail om bord. I utgangspunktet tenkte vi at los er unødvendig, men gjennom St. Petersburg var det faktisk veldig greit. Resten av turen var det for så vidt unødvendig med los, men det var nyttig og artig med en som kjente vannveiene i detalj, og Mikhail var en sjeldent trivelig og kunnskapsrik mann. Han var så pliktoppfyllende at han aldri gikk nedenunder mens vi var underveis, selv når vi andre gikk vakter over flere døgn. Det var en helt ny opplevelse for ham å løse en familie på seilbåt, og han brakte utsøkt vodka og fisk om bord for å vise det beste Russland kunne by på. Da han gikk i land i Petrozavodsk felte han noen tårer.

For den andre uken i vannveiene nord for Onegasjøen hadde tolken Victor fått et stempel som godkjente ham også som los.

### Vannveier og russere

I elven Svir, tre dager fra St. Petersburg, skulle vi under en jernbanebro. Til tross for at alle bestillinger var gjort etter boka, måtte vi vente en dag og en natt



før den til slutt skulle åpnes. –Jernbanebroene er underlagt jernbanedepartementet og de gir pokker i hva som skjer nede på elven, forklarte Victor. Uansett, Alex tok jolla for å dra på land og fotografere skøyta på vei under broa. I det han klatret opp en skråning i nærheten, ble han stoppet av en uniformert mann med maskinpistol.

Kamera rundt halsen viste seg å være et dårlig trekk. Broen ble regnet som militær installasjon, og Alex ble anholdt som spion og terrorist. –Me no terrorist, me tourist, prøvde Alex, men det hjalp lite. Situasjonen løste seg ved at Victor oversatte gjennom den bærbare VHF'en som Alex hadde med seg. Også derfor var reisen

mer interessant. Kvitsjøkanalen, som ble bygget av Gulag-fanger på begynnelsen av 30-tallet, var omtrent den østlige grensen for finnenes felttog under fortsettelseskrigen. Vi møtte en mann som var slusemester på den tida, og som stod klar for å sprengte slusen i lufta om fronten kom helt fram. I Karelen, som de russiske nordvestområdene heter, var det før krigen utallige Gulagleire, Kolanordmenn var blant de mange uheldige som ble plaget og drept der.

### Paradoksenes land

Vi hadde ingen virkelig kjøpe opplevelser, men utallige rare. Det ville være en overdrivelse å si at folk generelt var hjelpsomme, men det meste funka greit. Vi er vant til at folk i butikker har lyst til å selge noe, men i Russland virket det ofte som om salg var totalt uinteressant. Vi er vant til at folk gestikulerer når noen ikke forstår språket, men de gjorde ikke det der, de fleste fortsatte ufortrødent å snakke insisterende på russisk. For øvrig høres det ofte ut som om russere er forbanna når de snakker russisk, og vi hadde det med å lure på hva som holdt på å gå galt denne gangen. Ved oversettelse viste det seg vanligvis at det var hyggelige spørsmål, tanker om været, eller betraktninger om dagen. De russiske paradoksene stod i kø; folk er utdannede, men fattige, de har en avansert infrastruktur, blant annet er kanalene og slusene førsteklasses, mens de fleste overlever ved kjøkkenhager, hjemmesnekring og bytteøkonomi. Særlig likte vi Kvitsjøkanalen,

## På seiltur



den nordligste delen av vannveiene mellom Onegasjøen og Kvitsjøen. På en ettermiddag ble vi hevet i slusetrapper til omtrent 100 meter over havet. Fra skogene vi hadde seilt gjennom i halvannen uke, kom vi opp i et helt annet nordlig landskap. Åpent, flatt og luftig, fin vind og småfisk i sjøen. En sjelden landsby, og handling med fisk, bær, øl og grønnsaker over slusekanten til avveksling fra utarmet russisk hermetikk. Det var godt for familielivet, og godt for en fest.

Der, midt i skogen, ligger aluminiumsbyen Nadvoitsy. Vi stakk innom en brygge for å handle mat. Klokket var knapt tolv på lørdagen. Før trossa var fast, hadde vi en gjeng om bord. De ville feire noe, og noen var fullere enn andre. De snakket uavbrutt på morsmålet, så vi ble nødt til å gjøre det samme på norsk. At de ville dele vodka var det ingen tvil om, flaskene hadde de med seg, de manglet bare glass. Vi var ikke utrolig begeistret siden vi hadde småbarn om bord, men Victor så nervøs ut og sa: –Dere må ta et skål med dem, ellers kan dette bli vanskelig.

Vi fikk barna i land, og resten tok støytten om bord. Ett glass var selvfølgelig ikke nok,

men etter tre løsnene den ansente situasjonen. Da Alex holdt oppvisning på de hjemmesnekkra vannskiene ble han dagens helt. Tretti fornøyde og skeive russere vinket febrilsk da «Christiania» la av gårde mot neste sluse et par timer seinere.

### Kalde Kvitsjøen

Drøye to uker etter avreisen fra St. Petersburg kom vi ut i Kvitsjøen. Det var en kjempeovergang å komme ut på havet igjen, og samme dagen som vi hadde drukket morgenkaffe uten klær, måtte vi trå til med finnlandshette og votter på kvelen. Etter noen nye runder med formaliteter, denne gangen skulle vi godkjennes for havseilas, seilte vi på en tåkete dag ut til Solovetsky-øyene og det enorme klosteret der. Stedet var en gang et kraftfullt handelssentrum under Pomorhandelen. Klosteret drev blant annet en pelsjegerstasjon på Svalbard. Men noen år etter revolusjonen omgjorde Stalin bygningene til fengsel, der munkene var de første av utallige torturerte fanger. I dag er klosteret under restaurering, med støtte fra blant annet Norge.

Derfra reiste Gro, Ingrid, Vilde og Embla samt Victor hjem med ferge, tog og fly, en opera-

sjon som kanskje høres enklere ut enn det var. Alex, Aslaug, Torkild og jeg ventet ut en nordlig kulning før vi seilte rundt Kola i lite vind og avsluttet med en psykedelisk nattlig innseiling opp Kolafjorden til Murmansk. Mens mesteparten hadde vært en reise i naturskjønne områder, oppfylte Kolafjorden alle fordommene om et forfallent russisk industriområde. Men det var gøy det også.

Siden seilte vi til Finnmark, og fortsatte fram til Tromsø, men det er en annen historie. Det føltes som en langtur, selv om vi bare var av gårde i seks uker. Russland sørget for det. Rundreisen fortsetter neste sommer.

johan.petersen@nssr.no



### Russiske vannveier og Kvitsjøkanalen.

Vannveiene fra St. Petersburg til Belomorsk i Kvitsjøen er i underkant av 500 n.m. Den sydlige halvdel, fram til innsjøen Onega, går på elver og innsjøer og er sterkt trafikkert ettersom det er en del av hovedsystemet til bl.a. Moskva og Svartehavet. I forbindelse med oppdemming for kraftproduksjon er det to sluser i denne delen.

Den nordlige delen er Kvitsjøkanalen fra Onegasjøen til Belomorsk i Kvitsjøen. Denne kanalen er mindre trafikkert, og består av 19 sluser som bringer fartøy ca 100 meter over havet. Også denne delen er bygd omkring naturlige innsjøer og elver, men sluser og utgravde partier har vært nødvendig i en helt annen grad.

Med «Christianias» mast på 16 meter var det tre broer som måtte åpnes. Broåpningene var alltid tungvinte, og vi måtte vente mer enn 12 timer (men mindre enn 24) for åpning av alle tre.

«Christiania» brukte rundt tre uker fra St. Petersburg til Solovky i Kvitsjøen, og en uke rundt Kolahalvøya til Murmansk og siden Norge. Det er ca 1000 n.m fra St. Petersburg til norgesgrensa i nord.

Vi opplevde hverken korrupsjon eller kriminalitet i Russland. De rigide prosedyrene i havnene syntes kun motivert ut fra et stivt regelverk og en paranoid tradisjon.

Utenlandske fartøy (det har vært rundt 50 vestlige båter siden åpningen) trenger fremdeles seilingstillatelse for å gå inn i vannveiene. Man trenger en russisk agent som kan gjennomføre oversettelsene og få søknadene til og gjennom de rette myndighetene. For både båt og mannskap trenger man en invitasjon. I likhet med de tre norske fartøyene (som vi vet om) som hadde vært gjennom vannveiene tidligere, var det turistsjefen i Petrozavodsk (byen ved Onegasjøen), Vladimir Gromov, som arrangerte dette for «Christiania».

### Organisational committee of International maritime festival «Blue

Onego» Russia, Republic of Karelia, Petrozavodsk. Att: Vladimir Gromov / Victor Gromov. tel. +7 8142 72 16 55, +7 8142 78 38 70

e-mail: gromovv@onego.ru ; gromov@gcst.karelia.ru. Komplette søknad, inklusive mannskapslister, må sendes minimum 2-3 måneder i forkant.

**Nødvendige/nyttige papirer og ha med seg:** Seilingstillatelse, visum for hvert besetningsmedlem, skipspapirer, skippersertifikat, mannskapslister (mange), sertifikat til redningsflåte, radiosertifikat, skipsstempel. Vi ble ofte spurt om sertifisering/tilstandsrapport for fartøyet, som vi ikke hadde. Det gikk, men hadde vært enklere å ha det. (Et stemplet dokument, ikke innholdet, er vanligvis poenget. Skjema og formaliteter i vannveiene er tilpasset fraktfartøy. Båtførerbevis holder sannsynligvis fint som skipersertifikat, en stemplet tilstandsuttalelse fra seilforeningen eller lignende vil nok fungere, osv) Russisktalende mannskap eller tolk anbefales.