

RYSSLANDS KANALSYSTEM

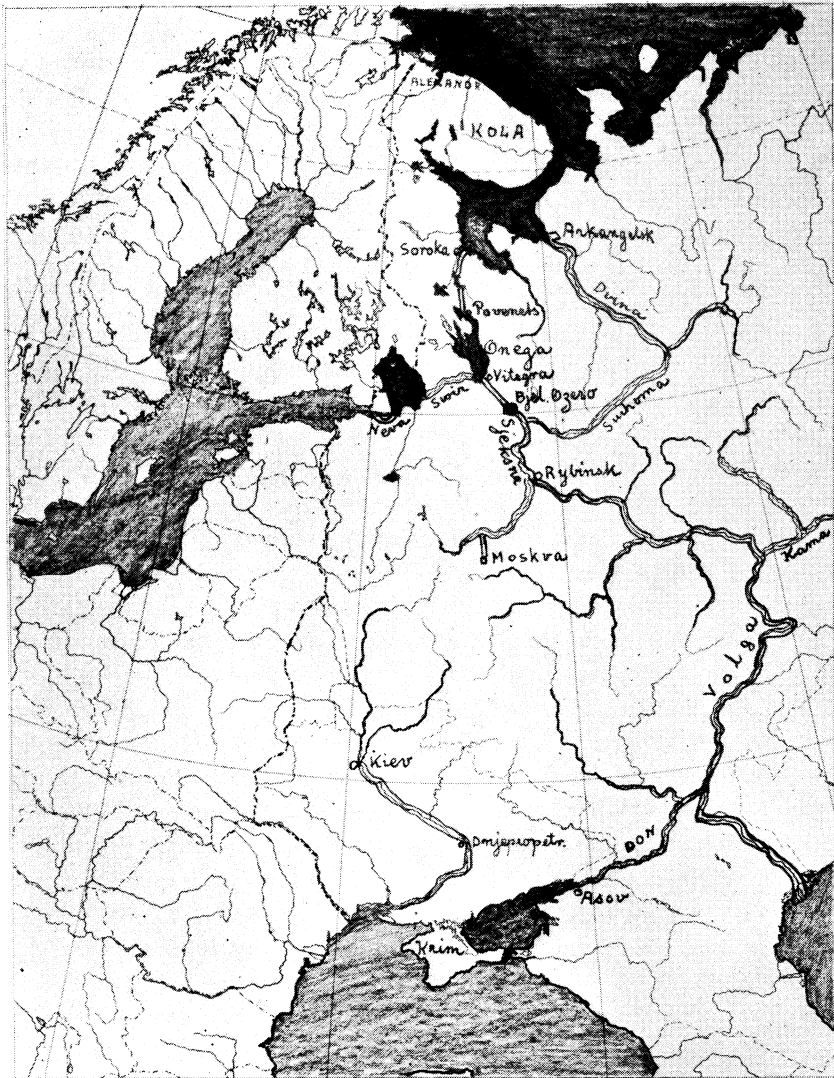
NÄR MOSKVA BLIR HAMNSTAD OCH SLAG-
SKEPP PLÖJA GENOM RYSSLANDS INRE — —!

Av kommendörkapten HELGE STRÖMBÄCK, Stockholm

NÄR Peter I på 1690-talet inspekterade sitt rikets viktigaste ut-sjöhamn, Arkangelsk, för att övertyga sig om hur guvernören Apraxin efterkommit befallningen om att utbygga den ryska sjömakten i Vita havet, möttes han, enligt den ryska historien, på en sjöfärd till Solovjetskiklostret av en så våldsam storm, att han och den medföljande biskopen ödmjukt beredde sig på döden, medan lotsen Anton Timoteus skickligt räddade fartyget. Huruvida det var denna händelse eller konstaterandet av att det stränga klimatet tillät sjöfart i Vita havet endast tre månader av året som gjorde, att tsar Peter vände det ryska lufthålet i norr ryggen, angiver icke historieskrivaren. Han konstaterar blott att självhärskarens tankar en tid dvaldes vid det moskovitiska rikets andra vatten, Kaspiska sjön, såsom lämplig vagga för en rysk sjömakt, innan de koncentrerades på att frånryeka turkarna Azovska sjön. Med utnyttjande av vattenvägen Volga—Don för framförande av trupper och en i Voronesch i hast uppbyggd galärflotta togs 1696 Azov.

Bland de nymodigheter tsar Peter sedan ville påtvinga sitt efterblivna folk uppväckte icke minst åtgärderna för att förena Don och Volga medelst en kanal förskräckelse, ja konspirationer mot tsarens liv, hos de vidskepliga ryssarna. »Det är omöjligt att giva floderna riktning åt ett håll, när Gud redan riktat in dem åt ett annat», hördes folket knota. Men kanalbygget fick vänta. Tillfälle erbjöd sig för den våldsamme nydanaren att öppna en ny port åt det ryska väldet. 1703 hade vägen Ladoga—Neva brutits upp, och stolt lät tsar Peter då i ord och bild meddela sitt folk och eftervärlden: jag har öppnat vägen till det fjärde havet åt

Rysslands kanalsystem



Rysslands kanalsystem.

- statsgräns.
- flod.
- kanal.
- ==== kanallinje längs flod.

mitt land. En berömmelse som vad vägen till Svarta havet beträffar ej kan godtagas av eftervärlden.

Med samma kraft och målmedvetenhet, som Peter den store bröt igenom murarna mellan Ryssland och öppna havet, har den nuvarande ledningen i Ryssland brutit upp nya eller förbättrat de gamla vattenvägarna inuti landet mellan de fyra gränsvattnen Vita havet, Kaspiska sjön, Svarta havet och Östersjön.

De kombinerade flod- och kanalsystemen genom det europeiska Ryssland äro nu i stort sett tvenne, med sjön Onega som knutpunkt.

Det ena och äldsta är det, som skapar en transportväg vattenledes mellan Finska Viken och via Volgas flodsystem till väldiga och viktiga områden i det inre av Ryssland samt Kaspiska havet och Svarta havet. I detta system sammanbindes Neva medelst Maria-(Mariinski-)kanalen längs Ladogas södra strand (165 km.), genom floden Swir till sjön Onega, vidare genom Onegakanalen (73 km.) vid södra stranden av sjön till staden Vitegra, därifrån genom egentliga Mariakanalen (10 km.) utefter floden Kovja till Bjeloe Ozero, där en annan kanalsträcka (68 km.) för trafiken fram till floden Sjeksna, vilken vid staden Rybinsk förenar sig med Volga. Sträckan Leningrad—Rybinsk är 1,125 km. lång och på den sammanlagda kanallängden, 316 km., finnas 38 slussar. Sydöster om Bjeloe Ozero går en grenväg över ett flod- och sjösystem till floden Suchoma i närheten av Vologda och genom Suchoma nås förbindelse med Dvina och Arkangelsk. Från Rybinsk åter går trafiken uppströms för Volga till Twer och andra betydelsefulla orter eller nedströms till de ofantliga områden, som beröras av Volga och dess många segelbara bifloder. En förbindelse mellan nedre loppet av Volga och Don där dessa floder ligga varandra närmast — omkring 50 km. — planeras. I Dnjepr slutligen kunna fartyg på 5,000—6,000 ton numera passera de bekanta »porogerna» söder om Dnjeppetrovsk (Jekaterinoslav), där väldiga dammanläggningar och slussar nyligen färdigstälts för att låta sjötrafiken passera nivåskillnaden på 43 m.

Mariakanalsystemet påbörjades av Peter den store, men färdigställdes först 1852 med ett djup av 1,8 m. i kanalerna. Det utvidgas nu och fördjupas så att fartyg med stort djupgående kunna använda sig av det — ett jättearbete som omfattar även ett fördjupande av Neva (omkring 50 km.) och Swir (omkring 180 km.) så att Onegasjön öppnas för direkt oceantrafik, i det att en-

ligt uppgjorda planer slussarna skola bliva 300 m. långa, 50 m. breda och 10 m. djupa. Från Onega skola sedan samma dimensioner gälla för trafiken via Volga till det inre av Ryssland — staden Moskva förenas direkt med Volga genom en 127 km. lång kanal — och Kaspiska havet samt via Volga—Don till Svarta havet.

Det andra kanalsystemet är det som förbinder Onegasjön med Vita havet. Detta fullbordades 1933 med färdigställandet av Stalinkanalen, som sträcker mellan Povenetz vid Onegasjöns nordända och Soroka vid Vita havet benämnes.

Denna kanal, omkring 200 km. lång, ansluter sig huvudsakligast till befintliga sjöar och floder och är endast på något över 50 km. en utgrävd väg. På sin högst belägna delsträcka går kanalen fram på en höjd av omkring 100 m. över havsnivån. Slussarna äro 19 till antalet och av dem ligga 7 i tät följd strax norr om Povenetz. Slussarnas dimensioner äro icke exakt angivna men torde vara 120 m. längd, 17 m. bredd och 6 m. djup.

Det är givet att de här i stora drag skisserade kanal- och flodsystemen för Rysslands *ekonomiska* liv äro eller bliva av största betydelse. De ofantliga avstånden inom Ryssland äro ju som känt ett försvärande moment i den nu med all makt bedrivna industrialiseringen och i utnyttjandet av de rika naturtillgångarna. Inom Donetsbäckenet i södra Ryssland brytes omkring 70 % av landets kolproduktion, 600 km. därifrån i Ukraina äro de största järnmalmsfyndigheterna belägna. I Bakudistriktet vid Kaspiska havet finner man de rikaste oljefyndigheterna. Längst i norr, på Kolahalvön, finnas rika tillgångar på apatit och andra mineraler. Trä kommer från norra Ryssland, under det att miljonerna i centrum och norr få brödsäd från södra och västra Ryssland. När de största industridistrikten ligga så spridda som i Ukraina, Moskvaregionen, Leningraddistriktet och i Ural och enbart ett av dessa, Moskvadistriktet, sysselsätter 775,000 industriarbetare, d. v. s. omkring 300,000 mer än antalet i hela Sverige sysselsatta, får man en uppfattning om de krav, som resas på transportmedel enbart för den inre varuflyttningen. Även om järnvägarna ta omkring 60 % av den inländska trafiken ha de utbredda och i fråga om allmän segelbarhet vällottade flodsystemen möjliggjort de ur ekonomisk synpunkt fördelaktigaste sjötransporternas utgrenande över

hela kontinentalmakten, och rationaliseringsbegäret har lett till och leder fram till även den utrikes handelssjöfartens indragande långt in på fastlandet. Det ligger intet verklighetsfrämmande uti att dra in oceanfarten till Onega via Östersjön och Vita havet eller att låta de stora tankångarna via Don och Volga hämta olja direkt i Baku. Men att inom en 10—15 år få se t. ex. Moskva förvandlad till hamnstad — åtminstone sommartid — icke blott för pråmar och flodbåtar utan även för stora, lastdryga handelsfartyg, som söka sig dit från norr via Stalinkanalen, från väster genom Nevan och de stora sjöarna eller från söder uppför de breda floderna, det synes förbluffande, men blir verklighet, därest det gigantiska kanaliseringsprojektet fullföljes.

De ryska kanalsystemen ha förvisso främst ekonomisk betydelse, men de kunna under krigstid även bliva av stort *militärt* värde.

De ryska femårsplanernas mål är, som redan av Lenin angivits, att ställa den ryska industriella, speciellt den krigsindustriella, försörjningen på egna fötter. Kan detta ske, bortfaller en av de största nackdelarna i det europeiska Rysslands geografiska läge, den nämligen att tillförseln lätt kan strypas vid Östersjöinloppen respektive Dardanellerna. När detta skedde under världskriget var den tredje tillförselvägen, den från Ishavet in till landet, icke färdig. Nu är den det i dubbel måtto, då järnväg förbinder Leninsgrad med de till följd av Golfströmmens inflytande ständigt isfria hamnarna på Murmankusten (Alexandrovsk, Kola, Murmansk) och då Stalinkanalen är användbar så länge sjöfart kan gå fram genom Vita havet, d. v. s. omkring 6 månader av året. Skulle under ett kommande krig Ryssland icke vara självförsörjande, står landet sålunda nu betydligt bättre lottat än under världskriget i fråga om tillförselvägar.

Vad basering av ryska sjöstridskrafter beträffar öppna de befintliga och särskilt de planerade kanalsystemen nya och betydelsefulla möjligheter.

F. n. äro de ryska sjöstridskrafterna i Europa uppdelade på Östersjöflottan och Svarta-havsflottan, varjämte en del lätta fartyg äro permanent förlagda till den nyupprättade örlogsbasen i Alexandrovsk på Murmankusten. Mellan Östersjöbasen och Ishavsbasen kan efter Stalinkanalens färdigställande en förskjut-

ning av ubåtar och jagare ske på enbart ryska färdvägar. När utbyggnaden av Mariakanalen mellan Neva och Onega skett, kunna även kryssare ombaseras samma väg.

Mellan Östersjöflottan och Svarta-havsflottan kan f. n. en kraftförskjutning ske endast med användande av vägen runt Europa. Vid inträdet mellan Ryssland och annan makt av en spänd situation, som gör en förskjutning av kraft mellan de åtskilda baseringsområdena önskvärd, bli möjligheterna för en dylik förflyttning ovissa, vilket i och för sig medför nödvändigheten av att bygga ut båda flottorna till den storleksordning, som kräves för att de utan strategiskt samband med varandra skola kunna lösa sina uppgifter. I och med upprensandet av det stora kanal- och flodsystemet i Rysslands inre kan — om vi vilja illustrera förhållandena med en något överdriven teckning — den ryska flottmakten från en tillbakadragen centralbaserings i Onegasjön, alltefter det militärpolitiska lägets krav, förskjutas till Svarta havet, Östersjön eller till det för rysk sjömakt måhända viktigaste området, Norra Ishavet, där varken is eller havsförträngningar hämma sjöstridskrafternas insättande på världshaven. Att ubåtar, jagare och kryssare snart äga full rörelsefrihet på vattenvägarna genom det inre Ryssland är otvivelaktigt. Men tanken ryggar onekligen tillbaka för möjligheten av så djupa spadtag i den ryska jorden, att även slagskepp kunna komma att plöja Dons och Volgas böljor vid en omgruppering på de inre linjerna mellan Svarta havet och Östersjön. Av de framskymtande planerna att döma får dock en sådan utveckling, väl överensstämmande med den ryska »breda naturen», icke anses omöjlig.