



Itella Green

Skärgård

NR 2/2019 - ÅRGÅNG 42 - TIDSKRIFTEN SOM DOKUMENTERAR ETT KULTURARV

Skärgård 2 / 2019: Vrak och skeppsbrott



HEMMA I SKÄRGÅRDEN

Åbolands Fastigheters team
Rabbe Holmberg, Peter Ekblad, Mikael Lindholm, Casandra Weckroth, Gunilla Danielsson, Sebastian Lindberg och Mikael Östman

Åbolands fastigheter

Företagets vd Rabbe Holmberg har jobbat som mäklare sedan slutet av 1980-talet, då också Åbolands Fastigheter är grundat. Erfarenheten är med andra ord gedigen.

Förutom Rabbe Holmberg själv sysselsätter förmedlingsverksamheten också två andra personer – Peter Ekblad och Sebastian Lindberg.

Företaget erbjuder även disponenttjänster och har för tillfället hand om disponentskapet för ett sextiotal bostadsbolag i Pargas. På disponentsidan jobbar Mikael Lindholm, Gunilla Danielsson, Mikael Östman och Casandra Weckroth.

VÄRLDENS VACKRASTE SKÄRGÅRD

När man söker fastighet i skärgården handlar det oftast om fritidsboende. – Gränsen mellan fastboende och fritidsboende har visserligen blivit lite suddig. Dagens stugor är väldigt välgjorda och många köpare planerar kanske att bo där som pensionärer. Också dagens möjligheter att jobba på distans har öppnat upp för större användning av det egna fritidsboendet.

Hur ser utbudet av fritidsfastigheter ut för tillfället? – Det finns en hel del objekt till salu, men inget överutbud. Mycket beror förstås på vad man är ute efter. Fastigheter med bilväg ända fram och egen strand går snabbt åt medan utbudet på fastigheter som ligger på holmar är större. Området som sådant lockar och intresserar många. – Det är ju världens vackraste skärgård!

På Åbolands Fastigheter känner man den omgivande skärgården som sin egen ficka. Det är kunskap som är guld värt när det gäller fastighetsförmedling.



AB ÅBOLANDS FASTIGHETER AFM
Strandvägen 24, 21600 Pargas
www.abolandsfastigheter.fi



Rabbe Holmberg
tel. 040 574024
verkställande direktör, AFM
rabbe.holmberg@abolandsfastigheter.fi



Peter Ekblad
tel. 040 5811894
försäljningschef, AFM
peter.ekblad@abolandsfastigheter.fi



Sebastian Lindberg
tel. 040 7536770
fastighetsrepresentant, KED
sebastian.lindberg@abolandsfastigheter.fi

Vrak och skeppsbrott

Tumlarna / Vrakplundring / Champagnegaleasen

SKÄRGÅRD 2/2019

Vrak och skeppsbrott



Inledaren: Idioti som kan föra skärgården på grund / Pia Prost och Nina Söderlund	2
Vrak i Finland / Anna Moa Westerlund-Rönberg.....	4
Vrak som hobby / Risto Sajaniemi.....	7
På dykresa i Skärgårdshavet / Pia Prost och Erik Saanila	10
Alfred - det kungliga vraket / Johnny Strömborg och Erik Saanila.....	16
Skeppsbrott och vrakplundring på medeltida Östersjön / Mikko Huhtamies.....	20
Vrak i åländska vatten / Marcus Lindholm	25
Champagnegaleasen / Kristin Ilves	36
Vrakturism inom projektet BALTACAR / Pernilla Flyg	40
Vrakpark vid Gråhara i Finska vikens stora grav / Thure Malmberg.....	44
Tsaren på grund / Anders Moliis-Mellberg	50
I Östersjöns stenigaste farvatten / Iris Sjöberg.....	58
Vraken ger platserna själ / Carola Sundqvist.....	64
Stolta minnen och förälskade sjömän / Cecilia Lundberg.....	66
Bomans på Tornskär / Pia Prost.....	71
Gustavsvärns historia / Thure Malmberg.....	80
Människan och havet / Anna Törnroos-Remes & Nina Tynkkynen.....	82
Vinden Drar - 34 år med nordiska allmogebåtar / Bosse Mellberg	84
Världsarvsporten har öppnats / Pia Prost	87
Skärinytt	88
Sista bilden / Julia Ajanko	92

Prenumerera på Skärgård!

Nr 1/2003	Strandhugg i Österbotten (104 s.) slutsåld
Nr 2/2003	Ekologer, eldsjälar och föränderlig mångfald (112 s.)
Nr 3/2003	Åspingen – bortglömt kulturarv? (72 s.)
Nr 4/2003	Vårt unika träbåtsarv (96 s.) slutsåld
Nr 1/2004	Estlandssvenska Aiboland (136 s.)
Nr 2/2004	Utö fyr- och lotssamhälle (120 s.) slutsåld
Nr 3/2004	Kustliv och skärgårdskultur (88 s.)
Nr 4/2004	Tillståndet i Östersjön (72 s.)
Nr 1/2005	Folkloristik (72 s.)
Nr 2/2005	Kökar (64 s.) slutsåld
Nr 3/2005	Arktiska latituder (80 s.)
Nr 4/2005	Landskap i förändring (76 s.)
Nr 1/2006	Skärgårdens nya konstellationer (88 s.)
Nr 2/2006	Åländska skärgårdskommuner (88 s.)
Nr 3/2006	Ur västnyländska annaler (84 s.) slutsåld
Nr 4/2006	Sibbo – hotad kulturbygd (84 s.)
Nr 1/2007	Skärgård 30 år (84 s.)
Nr 2/2007	Norra Kvarkens landhöjningsrike (68 s.)
Nr 3/2007	Finska kriget 1808-09 (108 s.) slutsåld
Nr 4/2007	Trettio årgångar med Skärgård (64 s.)
Nr 1/2008	Skärgårdssamarbetet 30 år (68 s.)
Nr 2/2008	Natur i förändring (60 s.)
Nr 3/2008	Museer i kustland och skärgård (60 s.)
Nr 4/2008	Sydbottnisk horisont (80 s.)
Nr 1/2009	Arkeologi (80 s.)
Nr 2/2009	Vårt värdefullaste kapital (64 s.) slutsåld
Nr 3/2009	Kimitoön (60 s.)
Nr 4/2009	Naturfientlig populism (72 s.)
Nr 1/2010	Skärgårdsdelegationen 60 år (100 s.)
Nr 2/2010	Korpo, ytterst i staden (72 s.)
Nr 3/2010	Energi och miljö (60 s.)
Nr 4/2010	En senhöstdag i skärgården (88 s.)
Nr 1/2011	Öborna berättar (84 s.)
Nr 2/2011	Konst och kultur (84 s.)
Nr 3/2011	Glesbygd i förändring (68 s.)
Nr 4/2011	Resurslandskapet (80 s.)
Nr 1/2012	Kaj Dahls skärgårdsarv (108 s.) slutsåld
Nr 2/2012	Mervärde i Skärgård (84 s.)
Nr 3/2012	Skutor och farleder (68 s.)
Nr 4/2012	Kvinnokraft (76 s.)
Nr 1/2013	Om jakt & fångst (84 s.)
Nr 2/2013	Från Okavango till Kuggom (76 s.)
Nr 3/2013	Uppdrag i norr (76 s.)
Nr 4/2013	Mat som hantverk (80 s.)
Nr 1/2014	Skärgårdshavet jubilerar (88 s.)
Nr 2/2014	Ur Anders Munsterhjelm's dagböcker (88 s.) slutsåld
Nr 3/2014	Föreningsaktörer i skärgård (88 s.)
Nr 4/2014	En trend att bryta (80 s.)
Nr 1/2015	Att dokumentera är viktigt (80 s.)
Nr 2/2015	Hangö – mitt i havets famn (108 s.)
Nr 3/2015	Öar och skär (88 s.)
Nr 4/2015	Kekkonen i skärgård (72 s.)
Nr 1/2016	Rosenholm, Lillmälö och Stundars (80 s.)
Nr 2/2016	Skärgårdsturism (72 s.)
Nr 3/2016	Sol och vatten (72 s.)
Nr 4/2016	Finland 100 år (72 s.)
Nr 1/2017	Konst (76 s.)
Nr 2/2017	Skärgårdens mat (80 s.)
Nr 3/2017	Dass, solkraft och hållbarhet (76 s.)
Nr 4/2017	Skärgård 40 år (80 s.)
Nr 1/2018	Vinter och is (88 s.)
Nr 2/2018	Den nya generationen (88 s.)
Nr 3/2018	Från fåglar till Pipping (72 s.)
Nr 4/2018	Våra dialekter (80 s.)
Nr 1/2019	Vandring genom nordiskt kulturlandskap (80 s.) slutsåld

Prenumerera via www.skargard.fi eller anita.julin@abo.fi, tfn: (02) 215 4944. Årsprenumeration i Finland endast 46 €, utomlands 50 €. Lösnummer kostar 15 €/st inklusive porto. Prenumerationen är fortlöpande tills den sägs upp.

www.skargard.fi

Skärgård

NR 2-2019, ärgång 42

TEMA: Vrak och skeppsbrott

Tidskrift utgiven av Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi (SIÅA) för presentation av aktuell skärgårdsforskning samt diskussion kring frågor som rör skärgården och våra svenska kustbygder.

WEBBSIDA: www.skargard.fi

ANSVARIG UTGIVARE: SIÅA/Chefredaktör Nina Söderlund

REDAKTÖR: Pia Prost,
e-post: prost.pia@gmail.com
Tfn: +358 (0)50 338 1710
Postadress: Arken, Fabriksgatan 2 C,
20500 ÅBO, Finland.

Tidskriften Skärgård utkommer med 4 temanummer per år.

ÅRSPRENUMERATION (fortlöpande) kostar 46 € i Finland och 50 € utomlands. Lösnummer 15 €.

PRENUMERATIONER via www.skargard.fi
eller Anita Julin, tfn: (02) 215 4944,
e-post: anita.julin@abo.fi

LEDNINGSGRUPPEN FÖR SIÅA 2018-2020

Ordförande PM, utbildningsplanerare Nina Söderlund
suppl. PM, utbildningschef Mona Riska

FL, föreståndare Kasper Westerlund
suppl. FM, skärgårdsguide Charlotte von Haartman

FD, docent, universitetslärare Mikael von Numers
suppl. PM, kommundirektör John Wrede

FD, universitetslärare Blanka Henriksson
suppl. PM, utvecklingschef Gunilla Granberg

FD, docent, universitetslektor Katriina Siivonen
suppl. FM, utvecklingschef Olle Lerche

FM, koordinator Katja Bonnevier
suppl. PM, skärgårdsombudsman Sami Heinonen

PD, professor Kjell Andersson
suppl. FM, doktorand Maria Johansson

FM Julia Ajanko (FÖSS)
suppl. EM, verksamhetsledare Micaela Jansson (FÖSS)



Konstsamfundet

William Thuringss stiftelse
Centret för konstfrämjande (Taike)
Tidskriftscentralen rf.
Stiftelsen Martha och Albin Löfgrens kulturfond



LAYOUT, OMBRYTNING OCH PRODUKTION:

Cosmos Factory Ab, Åbo

TRYCK: Grano Oy, Vasa

© 2019 Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi

ISSN 0356-9381



PÄRMEN:
Vraket Alfred.
Foto: Erik Saanila

Idioti som kan föra skärgården på grund

Just nu är det tre saker som vållar svallvågor i skärgården. De ofantliga förhöjningarna av fastighetsskatten för många skärgårdsbor, hotet om att minska postutdelningen till en utdelning per vecka på vissa skärgårdsområden, samt ett rykte om att de statliga, mindre färjorna skall övergå till fasta tidtabeller. Skärgårdsdelegationen diskuterade dem alla på sitt möte den 22 maj, med inbjudna experter från ifrågavarande instanser.

När denna text skrivs ser fastighets-skattens vidare öden ut att höra till de otaliga ärendena på regeringsförhandlarnas bord - och det är bra, för en rättvisare behandling av skärgårdsborna kräver nog lagändringar. Bland annat har man fått upp ögonen för det orimliga i att ett Natura 2000-område eller naturskyddsområde inte är befriat från fastighetsskatt.

En besynnerlig detalj i denna härva är att skattemyndigheterna sänt ett brev till alla berörda i god tid (brevet lästes upp på mötet), men brevet verkar inte ha kommit fram! Vi vill väldigt gärna veta om någon har fått detta brev.

HÄR KOMMER förstås åsnebryggan till nästa fråga: postgången i skärgården. Enligt en ny lag får Posten - ursäktat, Posti - rätt att dela ut post endast en gång i veckan till 1000 svårtillgängliga hushåll i landet. De flesta skärgårdsbor anser att det är rimligt att lite skära ner lite i utdelningen, men postutdelning endast en dag i veckan är på tok för sällan. För nuförtiden handlar det också om hur länge det räcker för brev att komma från plats A till plats B.

I februari blev nio vändagskort skickade från Åbo till nio olika mottagare i Korpo. Två av korten kom fram inom två dagar, vilket kan anses vara det normala. Men fem kort tog en vecka på sig, och två av de nio korten (över 20%) kom två veckor för sent. Vad om korten dessutom just missat båten som för ut post till öarna?

POSTRUTTEN FRÅN Korpostrom hör till de rutten som nu sköts endast en gång per vecka. Det kan alltså ta uppemot en månad för ett brev att komma från Åbo ut till en holme i skärgården, eftersom posten i princip får delas ut på måndag en vecka och på fredag den följande.

Gällande postgången kom en annan konstighet fram under Skärgårdsdelegationens möte: Posti har hävdats att de inte har tillgång till förtursskyltar på färjorna, därmed kan hela tidtabellen med postutdelningen rubbas om postiljonen inte ryms med. Detta har visat sig vara ren och skär lögn. Enligt NTM-centralen har ingen ansökt om förtursskylt, och om Posti ansöker beviljas sådana skyltar naturligtvis. Förhandlingarna om att åstadkomma mera acceptabla lösningar fortsätter, bra så, men man hade förstås önskat att Posti hade gjort det innan man smällde nyheten i bordet. På frågan vad Posti mera exakt skulle spara i euron på att försämma skärgårdsbornas postgång, finga man inget svar.

DEN TREDJE frågan handlar om att mindre statliga färjor - de som nu trafikerar enligt behov - skulle övergå till tidtabeller. Just nu gäller det områden i Saimen, där olika avtal går ut. De som ger offerter kan göra det både med beaktande av nuvarande system, eller med en ny form av tidtabellsbunden trafik. Så lyckligtvis är inga beslut ännu

fattade, men det är nog dags för skärgårdsborna att igen kliva upp på en bekant plats: barrikaderna. Alla tre frågor kommer att behandlas på nytt av skärgårdsdelegationen tidigt i höst, när det igen finns både regering och regeringsprogram i landet. Tills dess bevakas ärendena noggrant och man ingriper om något allvarligare händer före det.

Dramatik finns det alltså inte för lite av i skärgården. Mindre dramatiskt var det verkligen inte förr heller, när allt från öppna fiskebåtar till stora segelfartyg skulle navigera i den labyrint av öar, grund och skär som vi har längs vår kust. I detta nummer av Skärgård rör vi oss från Finska viken upp till Bottniska viken och djupdyker efter vrak och historier om skeppsbrott.

ÄN EN gång kan vi med tacksamhet och stolthet - nästan häpnad! - konstatera att det är möjligt att producera ett så spännande och faktaspäckat nummer som detta med frivilliga krafter! Skärgårdsinstitutet ansöker kontinuerligt om bidrag, som till-

sammans med prenumerationsavgifterna räcker för att täcka en halvtids redaktörstjänst och tidskriftens ombrytning, tryckning och postning. Men i princip alla skribenter och fotografer bidrar utan någon annan ersättning än en liten bunt tidningar. Så en stor eloge till alla våra fantastiska medarbetare genom åren - tillsammans fortsätter vi dokumentera de skärgårdsområden och de ösamhällen som är unika i världen.

*Nina Söderlund, chefredaktör &
Pia Prost, redaktör*

Nina (t.v.) och Pia på invigningsvandringen av S:t Olofs Sjöled, en regnig etapp över Pensar.
Foto: Alarik Répo



Vrak i Finland

Sammanställning och översättning: Anna Moa Westerlund-Rönnerberg

Under medeltiden växte handelssjöfarten kraftigt och upptäcktsresorna till bland annat Amerika förändrade världsbilden. De äldsta vraken man hittat i

finländska vatten är just från medeltiden, många av dem enmastade. Exempel på vrak från den här tiden är vraket utanför Egelskär i Nagu, Svartsåvraket i närheten av Borgå och Lapurivraket i Vederlax.

En av de viktigaste anledningarna till att handeln i våra vatten ökade på 1700-talet är att S:t Petersburg grundades i början av århundradet. Att handeln var livlig då syns också i mängden vrak från den tiden. Från slutet av 1700-talet finns flera välbevarade vrak, vissa med intakt lösöre och last.

I finländska vatten finns tusentals vrak av olika ålder, både upptäckta och ännu inte lokaliserade. I Museiverkets fornminnesregister finns 1640 vrak av vilka 690 har fredats som fornlämningar. Största delen av vraken finns i områden som varit betydelsefulla för sjöfarten, i södra och västra Finland. En orsak till att största delen av de vrak man känner till finns i södra Finland är att det har gjorts betydligt fler inventeringar där än i de nordligare vatten.

Skeppsvraksområden

Vissa områden är speciellt vraktäta. De är än i dag mycket krävande för navigatören; utsatta farvatten där väder och vind i kombination med grunda vatten varit ödesdigra för många sjöfarare. En sådan plats kallas på engelska *ship trap* (ungefär skeppsfälla). I dessa områden kan man hitta flera

vrak från olika tider. Exempel på sådana platser är området kring Jussarö i Raseborgs skärgård samt sandbankarna utanför Kemi. En kartering av skeppsvraksområden har nyligen påbörjats i Finland.

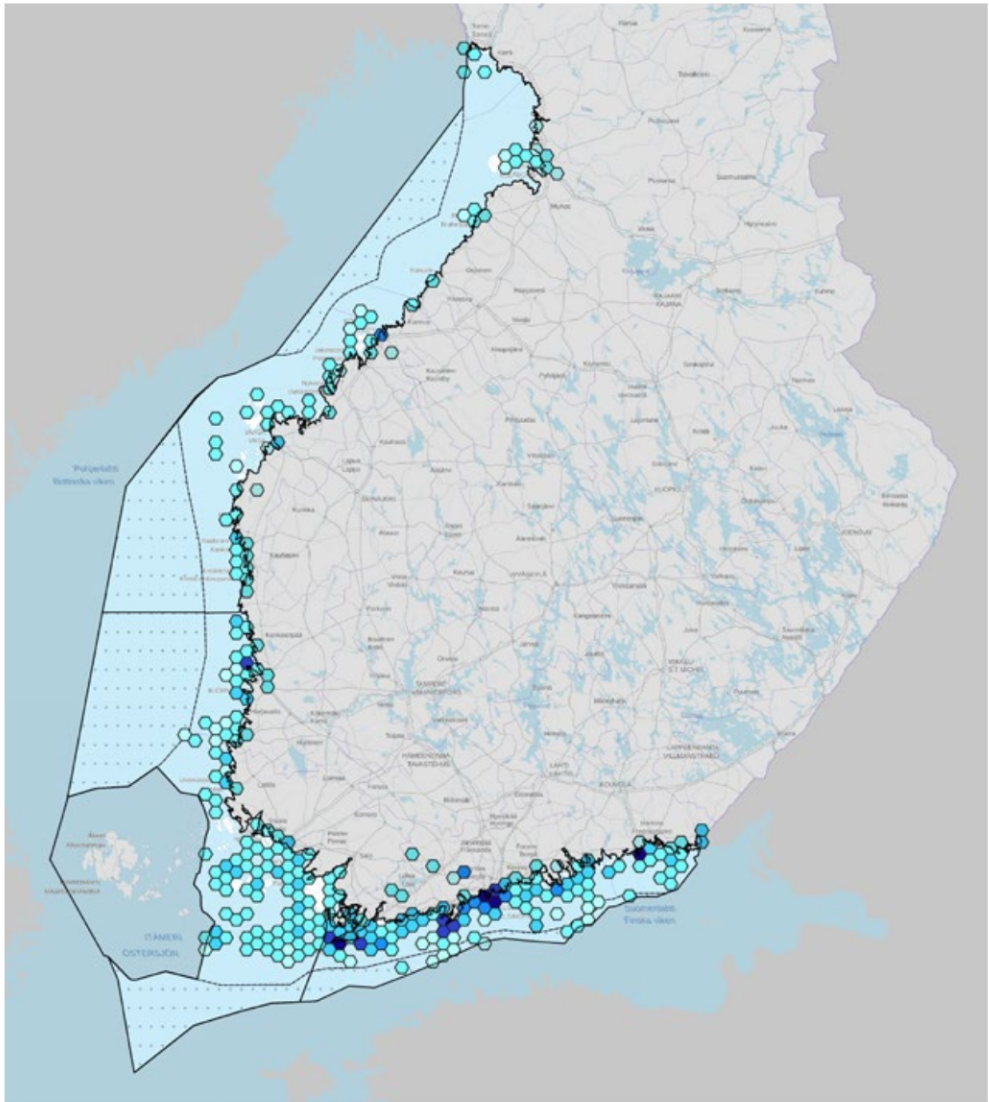
Skeppskyrkogårdar

Kring gamla hamnplatser kan man hitta skeppskyrkogårdar där uttjänta fartyg har övergetts. Vraken på skeppskyrkogårdar saknar vanligtvis allt lösöre och ibland också delar av skeppskonstruktionen. Dessa togs tillvara innan man övergav skeppet och återanvändes kanske som byggmaterial i nya fartyg, bryggor eller vågbrytare. Skeppskyrkogårdarna i Finland har inte kartlagts systematiskt, men man kan anta att sådana finns på många håll längs kusten och i skärgården.

Vrak i Finska viken

Största delen av de kända vraken i Finland finns i Finska vikens planeringsområde. Kring två vrak i området har man grundat skyddsområden enligt lagen om fornminnen, för att bevara fynden för kommande generationer och för forskning. Det ena vraket är St. Nikolaj, ett ryskt krigsfartyg från 1700-talet (Kotka), det andra är Huis te Warmelo, ett holländskt krigsfartyg från 1700-talet (Borgå). Det är förbjudet att dyka eller ankra i skyddsområdena utan tillstånd från Museiverket.

I Nyland och Kymmenedalen finns 722 vrak, av vilka 332 är fasta fornlämningar. De flesta finns i Nyland, vilket delvis förklaras av forskningsläget och av vattenbyggnadsprojekt som krävt marinarkeologisk inventering. Av vraken i Nyland är 502 av trä och



Lähde: Muinaisjäännörekisteri, Museovirasto 2019
 Taustakartta: Maanmittauslaitos 2019

0 50 100 150 200 km

I Finland finns enligt fornminnesregistret (7.1.2019) ca 2100 undervattensfynd av vilka 63 % är vrak av historiska fartyg. På kartan ser man hotspotområden för undervattensfynd. Hexagonerna på kartan har en radie på 5 km.

63 av metall, 44 är stockbåtar. Vraken är av många olika slag, allt från handelsfarkoster till krigsfartyg och lustjakter. Mångfalden vittnar om Finska vikens centrala ställning som farled och passage genom tiderna.

Vrak i Skärgårdshavet

I Skärgårdshavet finns tre vrak kring vilka man grundat skyddsområden enligt lagen om fornminnen. Dessa är Vrouw Maria och St. Mikael från 1700-talet, samt Gråharunvraket från 1500-talet. Alla tre finns i Pargas skärgård.

I Skärgårdshavet finns också vrak från medeltiden, något som är sällsynt i hela Östersjön. I Egentliga Finland finns 264 vrak av vilka merparten finns inom Pargas och Kimitoöns kommungränser. Att mängden vrak är så pass stor är inte förvånande eftersom dessa områden genom tiderna har varit viktiga farvatten. Av vraken i området är 179 av trä och 32 av metall, nio är stockbåtar.

Vrak i södra Bottenhavet

I vattnen utanför Satakunta har man gjort hundra undervattensfynd av vilka 90 är vrak eller vrakdelar från olika tider. I södra Bottenhavet finns tiotals vrak av handelsfartyg med anknytning till händelserna under första världskriget. Då kriget bröt ut i augusti 1914 minerades Finska viken snabbt, då ryssar och tyskar ville begränsa rörligheten hos motpartens krigs- och handelsflottor. Mineringen försvårade sjöfarten i Finska viken, varför sjötrafiken och transportererna till och från Sverige koncentrerades till Bottniska viken och de hamnar som hade förbindelse med järnvägsnätet, i första hand Björneborg och Raumo.

Vraken i området utanför Satakunta vittnar också om den sågverksamhet som växte fram i området på 1800-talet. I Stockviken vid Räsö utanför Björneborg ligger flertalet prämar som använ-

des vid transport av sågvirke, och sedermera övergavs i den grunda viken.

De stora segelfartygens tidevarv har också lämnat spår i södra Bottenhavet, många av de kända vraken i området är resterna av handelsfartyg.

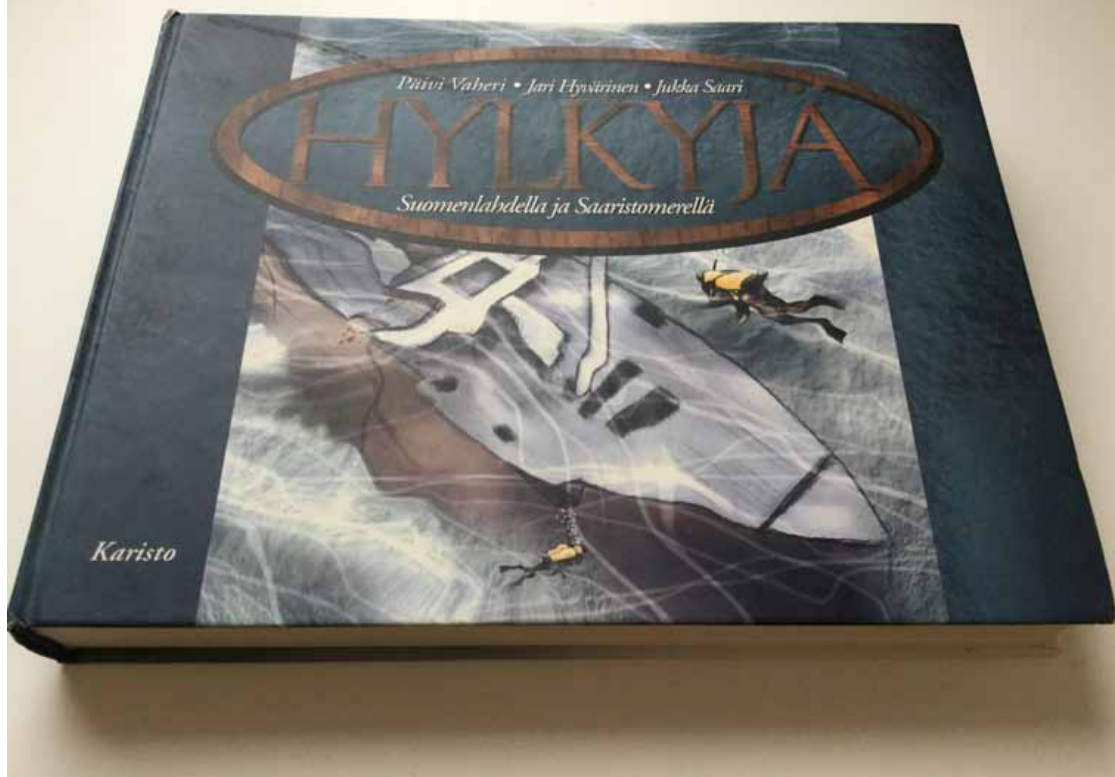
Vrak i norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken

I planeringsområdet har man gjort ungefär 250 undervattensfynd. Av dessa är 187 vrak eller vrakdelar, 78 är fredade fornlämningar. Av vraken i området är 117 av trä och 24 av metall. Största delen av vraken i planeringsområdet hänför sig till segelfartygens tidevarv då speciellt industriprodukter fraktades i stora mängder från norr till marknader i Sverige, men också till Europa. I vissa områden med grunda och svårnavigerade farvatten verkar utländska fartyg ha löpt större risk att förlisa än inhemska. Lokala lotsar har haft stor betydelse för säkerheten i området. Innan det nationella lotsväsendet fanns var det knappast många större fartyg som vågade sig in på österbottniska vatten utan lokalkännedom.

Norra Bottenhavet, Kvarken och Bottenviken bildar det område som är minst känt för kulturarv under vatten. Detta beror sannolikt mest på att det inte gjorts så mycket forskning där, snarare än på att den verkliga mängden vrak skulle vara liten. I området finns alltså sannolikt mycket kvar att upptäcka.

Källa: Suomen merellisen kulttuuriperinnön tilannekuvaus. Museiverket 2019.

www.merialuesuunnittelu.fi



Allt började med denna bok. Foto: Päivi Vaheri

Vrak som hobby

Text: Risto Sajaniemi. Översättning: Pia Prost

På hemsidan www.hylty.fi kan man hitta information om i princip alla vrak i Finland. Hemsidan fick sin början genom en bok om vrak i Finska viken och Skärgårdshavet - en bok som var så populär att den innehade topplaceringarna bland de böcker som oftast stals från biblioteken.

Dykning med lufttuber började som en hobby i Finland på 1950-talet. Nu kunde man plötsligt tillbringa tiotals minuter under ytan, jämfört med några ögonblick då man höll andan. Idag finns det cirka 40 000 hobbydykare i vårt land.

I de varma och klara vattnen på sydligare breddgrader kan man beundra färgglada koraller och fiskar. Här i Östersjön finns det inte riktigt lika mycket att se på. En specialitet är sjunkna skepp, det vill säga vrak. Järnfartyg rostar långsamt i den låga

salthalten och i synnerhet träfartyg bevaras länge. Vi saknar skeppsmask, *Teredo navalis*, som i salta hav äter upp ett sjunket skepp på nolltid. Östersjön är därför ett globalt erkänt "museum" för förlista träfartyg.

DE EXAKTA platserna för olika vrak var länge till stor del hemliga. Att lokalisera dem var svårt när man inte hade vare sig GPS-apparatur eller ekolod. Positionerna bestämdes genom muntliga förklaringar, genom enslinjer eller kompassriktningar som ritades upp i häften med svarta pärmar. Information om vraken samlades i egna byrålädor och man delade inte med sig av sin kunskap till andra.

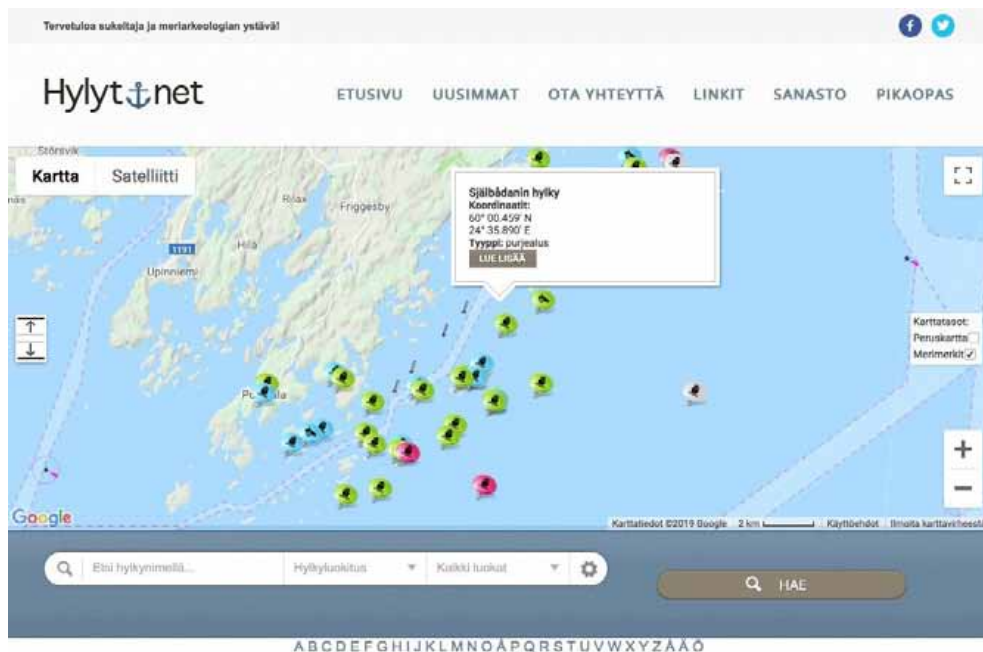
I mitten av 1990-talet väcktes inom föreningen Sukeltajat ry (Dykarna på svenska) tanken om att samla ihop medlemmarnas uppgifter om vrak och spara dem på klubbens dykbåt för alla att använda. Efter några års samlande hade föreningen ett så omfattande material, mer än sexhundra vrak, att man beslöt sammanfatta allt i en bok. År 1996 publicerades således en mer än fem centimeter tjock tegelsten med titeln Hylkyjä Suomenlahdella ja Saaristomereellä (Vrak i Finska viken och Skärgårdshavet) med en upplaga på 3500 exemplar. Boken blev mycket populär, eftersom den var den största bok om vrak som dittills utkommit och framför allt eftersom den innehöll information om vrakens position. Boken sålde snabbt slut och var ett populärt stöldgods på biblioteken.

NÄSTAN OMEDELBART uppstod behovet av ett kompletterande nytryck, vilket

visade sig vara ett mycket krävande arbete. Lyckligtvis fick den stora allmänheten upp ögonen för fenomenet Internet i samma veva. I slutet av 1998 föddes idén att skapa en interaktiv webbplats. Informationen skulle vara tillgänglig för alla, överallt, och kompletteringar och uppdateringar skulle lätt kunna göras. Hemsidan fick adressen www.hylyt.net och lades ut i juni 1999.

Webbplatsens textavsnitt och illustrationer togs direkt från vrakboken. Kartdelen var handritad och visade bara en del av vraken. Hemsidan fick omedelbart ett gott mottagande och feedback började droppa in. Webbplatsen blev en gemensam "byrålåda" för alla dykare.

Sidan har utvecklats genom åren. En betydande förbättring var den förnyade kartan, där alla vrak automatiskt placeras på en detaljerad kartbotten. När man klickar



Utmärkta vrak på hemsidan www.hylyt.net.

på en vrakikon får man genast information om vraket i fråga. Detta var ett helt nytt sätt att hitta nya vrak att upptäcka. Vid ungefär samma tidpunkt tvingades Museiverket, på grund av EU-föreskrifter, publicera sitt register över fornlämningar. En del av dessa är undervattensobjekt, framför allt vrak. När dessa lades till ökade antalet vrak på hemsidan till cirka 2500.

SÅVÄL INNEHÅLL som programvara utvecklas ständigt. Numera finns även sociala medier. Dykare rapporterar om nya vrak och fakta om vraken kan kompletteras med sökmotorer. Nu krävs det inte längre att all fakta sammanfattas på själva hemsidan, det är enkelt att länka till källor av olika slag.

Hur används sidan då? Om användaren vill hitta närliggande vrak är det enklast att söka via sin egen position på kartan. På kartan visas vraken som knappålar. Då du klickar på en knappål kommer vrakets historia och bakgrundsinformation upp på skärmen. Om du däremot vet namnet på ett vrak, kan du hitta information genom att skriva in namnet. Om vraket finns i Museiverkets register, finns en länk angiven i texten.

DET FINNS också många andra funktioner såsom valfria sökningar, vrakbilder och videor. Den senaste nyheten är en tredimensionell simulering. I simuleringen får dykaren en klar överblick över vraket, vilket gör det enklare att planera och genomföra dyket.

För närvarande upprätthålls hemsidan av tre aktörer, som alla är mycket erfarna dykare och involverade i flera olika dykkretsar. Arbetet görs utan lön, av eget intresse och för det gemensamma bästa. Arbetstitlarna inkluderar en arkitekt, en diplomingenjör och en IT-expert. **Päivi Vaheri** har varit inblandad ända från början och är bland annat hemsidans "ansvariga utgivare".

Risto Sajaniemi producerar innehåll och ansvarar för administrationen. **Vesa Kankunen** vet allt om informationsteknik.

VI RÖR oss inte bara i våra egna cirklar, utan arbetar i nära samarbete med Museiverket, Finska dykarförbundet och Finlands marinarkeologiska sällskap. Samarbetet innebär att vi kontinuerligt håller oss uppdaterade, och garanterar framsteg och framgång på lång sikt.

RISTO SAJANIEMI
är en erfaren dykare och en av
bakgrundskrafterna bakom hemsidan
www.hylyt.fi

0400 448 218
risto.sajaniemi@iki.fi



På dykresa i Skärgårdshavet

Text och bilder ovanför ytan: Pia Prost

Bilder under ytan: Erik Saanila

Under den vackraste dagen i maj får tidskriften Skärgård följa med sportdykarföreningen Pargas Tumlare på dykresa. Två yrak kan vänta sig en påhälsning.



Dykklubben Tumlarnas båt Calypso sedd från vattenytan genom Erik Saanilas kameranlin.



“Naturen gör inga rätta linjer.” Vraket vid Gråharun väster om Vänö syns på föreningens nya ekolod.



Jan-Ole Nordlin och Mikael Bergendahl rekognoserar platsen. Det är viktigt att man aldrig ankrar mitt i vraket.



Tumlarna dyker i princip alltid med torrdräkt. Speciellt om man gör flera dyk per dag är det både snabbare och varmare att klä på sig en torrdräkt - men bökigt är det likväl.



Mikael håller cyklopen på plats medan han hoppar i.



Vraket vid Gråharun är inte identifierat och är därför uppkallat efter den närmsta holmen.



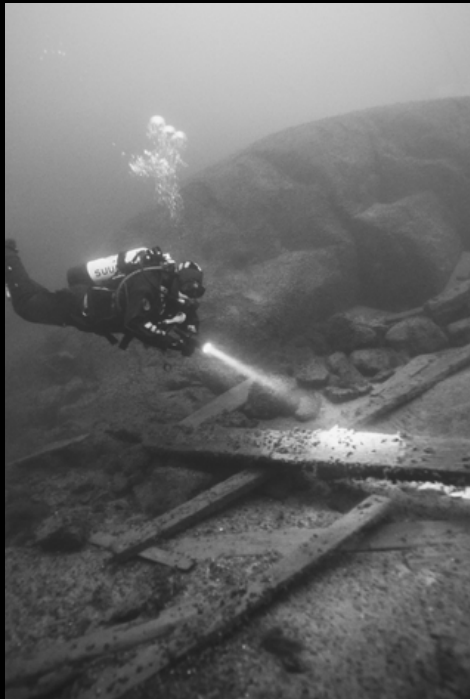
Tumlarna var i högsta grad involverade i dykserien Vrakfeber, som visades på TV åren 2009 och 2011.



1910 sjönk skonaren Vostok vid Kartern sydväst om Vänö med en last av torsk.



Vostok var på väg från Archangelsk till S:t Petersburg när det körde på grund i en storm. Vänöborna räddade de sju besättningsmännen.



Vraket ligger på 16 till 24 meters djup. Under detta dyk var sikten mycket bra.

TUMLARNA



Johnny Strömborg dyker även inom sitt jobb som brandman.



Erik Saanila hör till landets främsta undervattensfotografer.



Mikael Bergendahl har dykt större delen av sitt liv och är ofta den som är "fotomodell" på Eriks vrakbilder.



Trött men lycklig - Jan-Ole Nordlin var producent för Vrakfeber och började dyka i samma veva.



Nya äventyr väntar. Denna gång missade jag "Calypso-burgaren" i gästhamnen på Högsåra, så jag hoppas det kommer fler tillfällen.



Alfred - det kungliga vraket

Text: Johnny Strömborg, Foto: Erik Saanila

Solen bländar från havet och jag står på akterdäck med mitt dykpar. Vi befinner oss väster om Vänö i Skärgårdshavet. Framför oss har vi ett vrakdyk som vi båda väntat på. Cirka 15 meter ner väntar ett engelskt träfartyg som troligtvis är uppkallat efter konungen Alfred och som sjönk 1854. Galjonsfiguren föreställande kung Alfred finns nu i Vänö kapell.

Innan vi hoppar i granskar vi varandras utrustning så att allt är i skick. Jag tittar ännu en gång på tryckmätaren som visar 300 bar, vilket i det här fallet betyder att jag har 3 000 liter komprimerad luft i ställflaskan. Jag fyller västen med luft och hoppar i vattnet, ger okey-tecknet till mitt dykpar som sedan också hoppar i. På ytan simmar vi till bojen som markerar vraket, kollar ännu en gång att allting fungerar och visar ”ok” innan vi tömmer västarna på luft och långsamt påbörjar nedstigningen längs repet.

När vi dyker neråt ökar trycket hela tiden runt oss, och luften i torrdräkten komprime-

ras och blir mindre. För att kompensera för detta och inte sjunka för fort, fyller vi hela tiden lite mera luft i dräkten. Också öronen och bihålorna måste av samma orsak tryckutjämnas med jämna mellanrum när vi sakta sjunker ner mot mörkret. När vi når cirka 15 meters djup kommer vi fram till vraket. Repet är fastknutet i ett av spanten i fören på vraket. Här stannar vi en kort stund för att låta ögonen vänja sig vid mörkret och för att finjustera mängden luft i dräkten så att vi varken flyter uppåt eller sjunker neråt.

SEDAN LÅTER vi oss sjunka neråt de sista metrarna mot botten. När man dyker, ska man alltid börja med det djupa och



sedan långsamt söka sig uppåt. Vi sjunker ner längs fästet i fören där galjonsfiguren en gång har suttit. Vi börjar sakta simma runt vraket, sikten är god, mellan sex och sju meter. Temperaturen på det här djupet den här årstiden är fyra grader. Sparkar man fel med grodfötterna kan det resultera i att bottensedimentet rörs om och stiger upp från botten. Det försämrar sikten betydligt.

PÅ BOTTNEN finns det mycket virke från vraket, största delen av däckets ligger här. Man måste vara försiktig så att man inte fastnar någonstans. När vi kommer till aktern på vraket ser jag att rodrät fortfarande finns kvar. Vi dyker in under akterspeglarna för en närmare titt. Rodret är helt och snyggt. På tjugo meters djup är det omgivande trycket tre gånger så högt som uppe på ytan, vilket också betyder att vi använder tre gånger mera luft här nere.

Vi kollar med varandra att allt är ”ok” med jämna mellanrum och ser till att hållas nära varandra. Vi simmar ut från vraket en bit, rakt ut från aktern.

När jag ser upp mot ytan från botten ser jag tydligt vrakets silhuett mot det gröna ljuset från ytan. Det trettio meter långa vraket som står rakt på kölen är faktiskt snyggt härifrån. När vi har dykt ett helt varv runt vraket längs botten, stiger vi sakta uppåt för att göra ett varv till, fast nu ovanför vraket.

INNE I vraket är däckets nästan helt borta, men vraksidorna är kvar och spanten står upp med ungefär en halv meters mellanrum. De är täckta av blåmusslor och växter som har gjort vraket till sitt hem, i stället för sjömannens. När ljuset från våra lampor tränger igenom springorna och hålen, ser det nästan sagolikt ut. Här nere kan jag omöjligt låta bli att fantisera om hur det kan ha varit att jobba på ett fartyg som detta.

När vi efter en stund kommer till aktern kan vi konstatera att en del av rorhuvudet och rorpinnen fortfarande finns kvar. Aktern är bättre bevarad än mitten av vraket. Vi fortsätter dyket och följer nu det som är kvar av relingen på styrbords sida när vi lugnt dyker mot fören. På vägen spanar vi noga efter detaljer bland alla bräder. I fören är en



del av däckets fortfarande kvar. Det finns två däcksvåningar som är några meter djupa och öppna mot aktern. Det är så lågt till tak att vi inte dyker in för att inspektera det närmare. Vi har nu varit under ytan i tjugofem minuter och befinner oss intill uppstigningslinan, så vi bestämmer oss för att påbörja uppstigningen genom att visa tummen upp till varandra. När vi stiger, gör vi det långsamt, max tio meter i minuten. När man befinner sig under vattnet och andas komprimerad luft stiger kvävehalten i kroppen. När man stiger och trycket minskar, måste överloppskväve hinna ut via utandningen. Gör det inte det riskerar man att få den så kallade dykarsjukan eller tryckfallssjukan.

EFTERSOM TRYCKET minskar ju närmare ytan vi kommer, utvidgas också luften i dräkten. För att vi inte skall flyta upp till ytan för snabbt tömmer vi hela tiden ut överloppsluft från dräkten. När vi befinner oss på fem meters djup gör vi ett obligatoriskt säkerhetsstopp på tre minuter, så att allt överloppskväve säkert hinner avlägsnas innan vi kommer upp till ytan. När de

tre minuterna har gått, stiger vi sakta upp de sista metrarna med solen i ansiktet.

VÄL UPPE på ytan fyller vi västarna med luft så att vi hålls flytande. Som vanligt hinner vi knappt göra detta förrän vi med ett stort leende på läpparna börjar diskutera allt vi har sett under ytan. Uppe på dykbåten kontrollerar jag flasktrycket och kan konstatera att jag under detta dyk förbrukade två tredjedelar av den luft jag hade, det vill säga 1 500 liter luft. Allt gick som planerat. Och som vanligt börjar vi redan planera kommande dyk och nya äventyr.

Denna text har tidigare ingått i boken "Vrakboken - skepnader i havet" (2013) av Erik Saanila.

ERIK SAANILA

är fotograf och dykare,
bosatt i Pargas.

<https://erge1.myportfolio.com>



JOHNNY STRÖMBORG

har hållit på med dykning i 20 år, och gör det nu både till arbete och för rekreation. Havet har alltid varit viktigt för honom och han trivs både vid, på och i havet. Som tur är, trivs även resten av familjen i skärgården.
johnnystromborg@hotmail.com



Skeppsbrott och vrakplundring på medeltida Östersjön

Text: Mikko Huhtamies

Ingen vet hur många skeppsbrott det förekom på Östersjön under medeltiden. Det finns många skriftliga källor som talar om sjöolyckor, men man har bara funnit några få vrak. Många strandade skepp blev plundrade, särskilt på de baltiska stränderna, men en mängd skepp sjönk i öppen sjö utan spår. Den berömda holken från Lübeck, Hanneke Vrome, var en av dem.

På medeltiden kom sjörövare inte bara från sjön utan också från kusten. De behövde inga skepp. De var strandrövare eller vrakplundrare, som de också har kallats. När en medeltida skeppare råkade ut för en sjöolycka i Östersjön var han i livsfara, inte bara på grund av drunkningsrisken. Våldsam vrakplundring på kusterna var regel och på sätt och vis en rättighet. De baltiska sandstränderna var mycket lämpliga för denna verksamhet. Skeppen gick inte sönder vid strandningar på sanden. I Finska viken var det särskilt den estniska kusten och öarna Dagö och Ösel som var vrakplundrarnas hemort.

MAN ANSÅG även att det var strandherrens rättighet (*Strandherrschaft*) att äga eller konfiskera strandade skepp och deras last – till och med deras manskap som kunde mista sina liv. Denna uppfattning var baserad på den germaniska rätten. Dess ord och anda var på strandägarens sida och främjade hans

rättighet mot Hansans, städernas och den ännu svaga svenska kronans intressen. Rätten välkomnades i de baltiska kustområdena och vid herrgårdar mellan städerna. Med vrakplundring kunde de adliga gårdsherrarna ta sin del av sjöhandeln, vars lagbundenhet var begränsad till borgarna i städerna. I praktiken var det vanligen deras underordnade som gjorde själva plundringen. De som bodde på de estniska kustområdena talade inte nödvändigtvis estniska utan svenska, eftersom där fanns en omfattande svenskspråkig kustbefolkning, rannarootsi, som den kallades. Herrarna själva talade tyska eller lågtyska, *lingua franca* i den dåtida Östersjövärlden. I slutet av medeltiden och efter Hansans dominans talade sjöfarare allt mer holländska.

PÅ DEN finska sidan, på de så kallade Finska skären eller *Scheeren* (ett geografiskt begrepp som även var välkänt bland holländska kartografer), var vrakplundringen inte så grov och extrem. Man kunde snarare tala om krav på orimligt bärgningsarvode av skeppsbrutna.



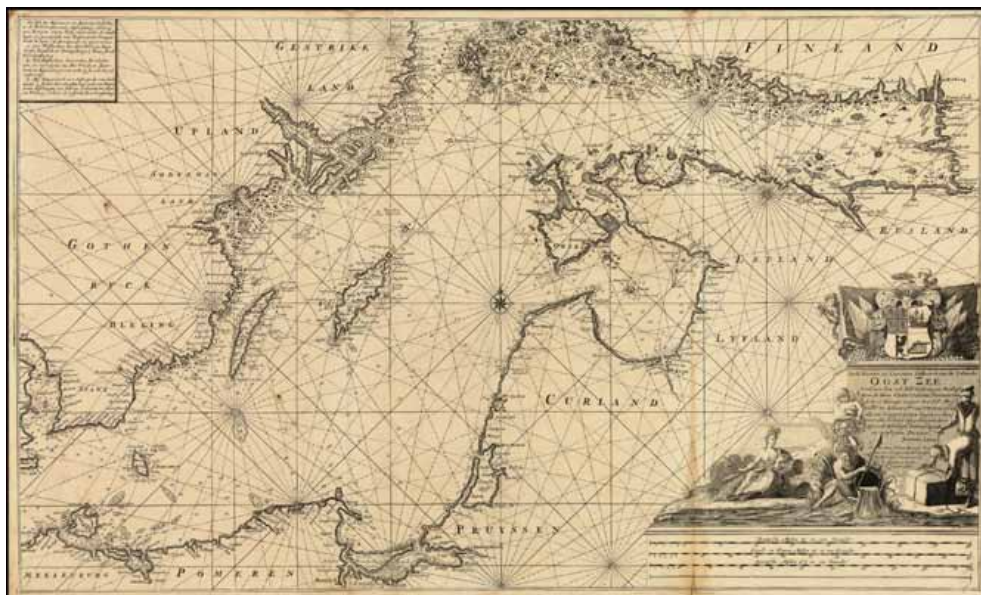
Hanneke Vrome var en så kallade holk. I mitten av 1400-talet ersatte denna fartygstyp koggen på Östersjön. Holken var tremastad, större än koggen och inte så lådlik och med så högt fribord som sin föregångare. Foto: Riga Historical Museum.

Svenska slottsherrar i Raseborg fick stora inkomster från skeppare som havererade vid slottens farvatten och öar, exempelvis vid Jussarö. Utanför ön fanns de farliga så kallade Jussarö Gaddar, ett ställe för otaliga skeppsbrott. Dock finns inga bevis på att strandade skeppare skulle ha mördats på finska sidan.

Det fanns en princip, *Grundrube*, som var motstridig med *Strandherrschaft*. Den innebar att den sjöolyckade skepparen själv kunde försöka lösgöra sitt skepp eller få sin last bärgad. Det här kunde skepparen bara mycket sällan genomföra på egen hand. För att få loss ett strandat skepp behövde man vanligen hjälp – och det kostade, ofta mycket. Finska befälhavare ansåg att de hade en lika-

dan, fast lindrigare *Strandherrschaft* än den baltiska vid sina förläningar på havskusten.

MAN VET inte mycket om själva förlisningarna eller orsaken till dessa. Men de var antagligen typiska för segelsjöfarten genom tiderna; navigering i trånga områden i mörker och storm, eller så berodde de på tekniska svårigheter. Medeltida skepp, det vill säga koggar och holkar, var dåliga seglare i motvind, men optimala i medvind. Ankare och rep var svaga. Det viktigaste navigeringsinstrumentet var en lodlina för djupmätning. Av de otaliga skeppsbrotten har bara några lämnat spår i källor. Olycksställena är ofta mycket diffusa. Det fanns ju inga kartor – de första som hade någonting att göra med navigering publicerades först i slutet av 1580-talet



Holländaren Johannes Loots karta över Östersjön från år 1700. Kartan visar de värsta platserna för skeppsbrott i Östersjön: Gotland, Ösel och framför allt Dagös farliga sandbankar och grund. S:t Petersburg finns inte ännu på kartan, eftersom staden byggdes år 1703. Kartan finns på Nationalbibliotekets tjänst Doria.

(*Waghenaer*) – och i skriftliga källor använde man så oklara uttryck att det inte finns några möjligheter att på basis av dem försöka hitta ett bestämt vrak. Men det finns ett undantag.

Den mest berömda sjöolyckan i Östersjön, holken Hanneke Vromes förlisning, skedde på senhösten 1468. Skeppet har detta namn efter kaptenen, ingen vet det ursprungliga namnet på skeppet. Kaptenen var viktigare än själva skeppet. Det faktum kan man också iaktta i tidens kyrkomålningar eller i andra slags illustrationer: människorna på skeppen är onaturligt stora.

HANNEKE VROME var på väg från Lübeck till Reval (Tallinn) med en mycket värdefull last av textilier, papper, guldmynt, honung, och hade även passagerare. Det finns ganska många källor som stöder Hanneke Vromes

förlisning – den allvarligaste sjöolyckan i medeltida Östersjön – men alla i ett efterhandsperspektiv. Det ovanliga är dock att det även finns vissa speciella uppgifter om olycksstället. Det fanns nämligen ögonvittnen på ett skepp som seglade med Hanneke Vrome. Men ingen skeppsjournal eller något motsvarande dokument kan svara på frågan: Varför hände det? Den här frågan måste forskaren försöka svara på genom noggrann utforskning av källor. Alternativt försöka finna vraket. Det har man också försökt göra, även om det ännu inte gett resultat - eller bara negativa resultat, vilka också har sitt värde. Museiverket försökte nämligen lokalisera vraket utanför Jussarö år 2016, men enligt dendroanalysen kunde den träbit man hittade på sjöbotten dateras till 1700-talet. Genom dessa undersökningar kan man ändå konstatera att Hanneke Vrome inte sjönk vid Jussarö.

I EFTERFORSKNINGARNA har man inte använt riktiga medeltida distansmått - i tidigare spekulationer har man inte ens reflekterat över saken. På den tiden använde man sig nämligen av medeltida distansmått, så kallade sjöveckor (veckosjö), vilka motsvarar fyra-fem moderna sjömil. Den viktigaste navigeringsboken från mitten av 1400-talet, *Das Seebuch*, talar om sjöveckor, inte mil, än mindre sjömil. Med veckosjö som distansmått kan man konstatera att Hanneke Vrome sjönk någonstans utanför Russarö vid Hangö. Att hitta detta vrak är dock en helt annan femma, och det är naturligtvis svårt att veta i vilket skick vraket skulle vara under sedimenten. Men med mycket tur kan man finna vraket. Åtminstone borde de tusentals guldmynten ännu vara i bra skick.

HANNEKE VROME blev inte plundrat. Det var inte möjligt då skeppet gick under i öppen sjö. Men det finns bevis på att någonting av skeppets last kunde bärgas på stränderna. Några bönder i Hitis skärgård anklagades för att ha tagit en del av den last som drivit iland. Bönderna sägs exempelvis ha bärgat saffran och försökt sälja det till Pirita kloster. Men detta var inte fråga om plundring, utan ett urgammalt sätt att samla gods på stranden. Havet tar, havet ger, sade man. Strandfynd var en välsignelse för folk i skärgården och också prästerna deltog i dessa aktiviteter. Bönderna var strandherrar på sina kuster och öar.

Den saffran som bönderna hittade är ett bevis på att man hade kastat lasten från Hanneke Vrome i sjön. Det var ett van-

Påverkade europeisk maktpolitik

Hanneke Vrome var fullastad med textilier från Flandern, där Hertig Karl av Burgund var den viktigaste härskaren. Borgare i Burgund hade omfattande inkomster från textilhandel och hertigen var tvungen att låna av dem för att få yrkesknektar till kriget mot ärkefienden Frankrike. Hannekes skeppsbrott var en stor motgång för hertig Karl, som det föregående året 1467 hade kommit till makten. På grund av Hanneke Vromes olycka var det ännu svårare att få finansiering från borgarna. Det som hände i den finska skärgården fick konsekvenser för den europeiska maktpolitiken. Handeln i Finska viken med transithamnen Reval var viktig på grund av den ytterst viktiga ryska handeln och dess kommersiella kontakter till Orienten.

Artikelns källor

Onnettomuus ja onni. Kauppalaivojen haaksirikot j pelastustoiminta Itämerellä 1600-1800-luvuilla. Mikko Huhtamies & Juha-Matti Granqvist (toim.) Historiallisia Tutkimuksia 279. SKS 2019.

Pohjolan Atlantis. Uskomattomia ideoita Itämerellä. John Nurmisén Säätiö 2014.
"Kapeat meret, rahakkaat rannat. Haaksirikot ja rantarosvovs keskiajan Itämerellä ja Suomenlahdella (n. 1300–1560)". Nautica Fennica 2019.



STRANDFYND VAR EN VÄLSIGNEELSE FÖR FOLK I SKÄRGÅRDEN OCH OCKSÅ PRÄSTERNA DELTOG I DESSA AKTIVITETER"

ligt sätt att försöka rädda det som man kunde. Här lyckades man, eftersom någon fick saffran. Men ingen av besättningsmännen eller passagerarna kunde räddas. Över 200 människor omkom i olyckan.

I OLYCKAN med Hanneke Vrome var det Raseborgs läns strandherre, riddaren **Axel Tott**, som led stora förluster vid haveriet. Han hade sin fru och son på skeppet. Dessutom omkom en stor mängd folk från Reval. Efter olyckan tänkte man att någonting måste göras för att öka sjösäkerheten – som i princip var obefintlig – på Östersjön. Man

började planera bygget av en fyr på Dagö, som länge hade varit en bas för vrakplundring. I början av 1500-talet var fyren i Köpu färdig och elden i tornet tändes. Dessutom placerades en boj från Lübeck i Tallinnviken, utanför den så kallade Bloote Karls-banken (idag naturskyddsområdet Paljassaare). Den allt starkare kungamakten runt Östersjön minskade också de baltiska strandherrarnas och den arkaiska germanska rättens makt. Det var nu som den romerska rätten steg fram till kungamakts stöd. I Sverige blev Gustav Vasa den enda strandherren i riket.

MIKKO HUHTAMIES

är universitetsforskare och docent vid Helsingfors universitet. Hans specialområde är havsinnovationernas historia samt dyknings-, skeppsvraks- och bärgningshistoria i Östersjön från medeltid fram till början av 1800-talet. Huhtamies har även undersökt Viaporian samt galärfartyg och skärgårdskriget på 1700-talet.

+358 50 4484130
mikko.huhtamies@helsinki.fi



ARTIKELFÖRFATTAREN



En collier under lastning. "Briggen" var sannolikt ett fartyg av denna typ. (Reg nr: M1 Ha 445.1)

Vrak i åländska vatten

- en del av det åländska maritima kulturarvet

Text: Marcus Lindholm

Det maritima kulturarvet - fornlämningarna, kulturmiljöerna och det immateriella kulturarvet - är nyckeln till vår okända historia. De berättar om gångna tider och de människor som antingen levde på Åland eller som passerade förbi.

Den åländska skärgården med sina drygt 6000 öar, holmar och skär samt oräkneliga grynnor har under årens lopp sett en hel del förlisningar. I det åländska vrakregistret finns för närvarande cirka 500 vrak registrerade med bekräftade positioner - mörkertalet uppskattas ändå vara minst det dubbla. I den åländska skärgården, speciellt i de västra och södra delarna, finns skeppskyrkogårdar med hundratals kända förlisningar från enbart de senaste 200 åren.

Vid stränderna finns också spår av människors aktiviteter från historisk tid fram till i dag. Detta beror på att landhöjningen har placerat de förhistoriska lämningarna långt ifrån dagens stränder. Ett maritimt kulturarv kan bestå av ett vrak, en strandmiljö med ristningar, krängkistor och/eller stenkistor från byggnader eller bryggor. Det kan också vara en maritim traditionsplats.

Åland har en egen fornminneslagstiftning där en lag som skall skydda vrak och andra fornlämningar under vatten ingår. Denna lag reglerar sportdykning som är tillståndspliktig inom landskapet Åland. Vid dykning på Åland är det viktigt att tänka på att det inte är tillåtet att vare sig gå in i vrak eller bärga något från dessa. Lagen avser att bevara vraken orubbade för att fler dykare skall ha nöjet att besöka dem också i framtiden.

Då det gäller maritima kultur- och fornlämningar som är belägna inom strandzonen, gäller ett fornlämningsbegrepp som stadgar att det skall utgöra en bevarandevärd kulturlämning och som är varaktigt övergiven. I fornminneslagens andra paragraf listas ett antal sådana företeelser som är att betrakta som fornlämningar. Fornlämningarna är skyddade enligt lag men kulturlämningar har inte detta skydd. För maritima fornlämningar gäller en strikt 100-årsgräns och skyddet omfattar vrak eller annan kulturellt bevarandevärd lämning i vattnet. Övriga maritima lämningar i vattnet är alltså inte skyddade förrän 100-årsgränsen uppnåtts.

VEM ANVÄNDER det maritima kulturarvet? Undervattensarvet används främst av enskilda sportdykare och kommersiella dykföretag. Det maritima kulturarvet längs stränderna intresserar allmänheten samt olika turistorganisationer, som till exempel använder det för marknadsföring av Åland.

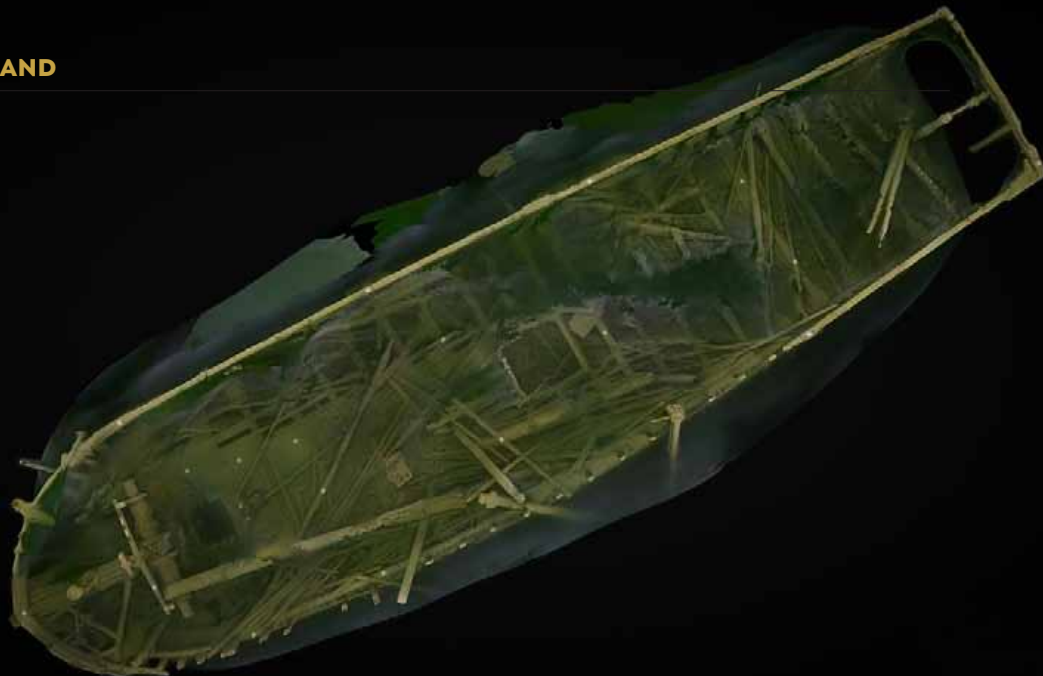
Den andra gruppen av användare är olika planerare; privata, kommunala och landskapets planerare, då det gäller större infrastrukturarbeten i eller intill vattnet, samt byggnads- och annan planering inför exploatering av olika slag.

I det följande beskrivs fem olika, men sevärda vrak i åländska vatten.



Ålands landskapsregerings kulturbyrå (22/05/19); skala 1:400,000 (ETRS-TM35FIN)

Här ligger de åländska vrak som beskrivs i artikeln.



Agisoftbild av briggens däcksplån. © Samuli Haataja

BRIGGEN

”Fredagen den 18 sept. kl. mellan 5 och 6 på morgonen observerades af flera personer en brigg länsande undan för den starka N. V. stormen med kurs på Finnbo landet. Briggen förde fulla märssigel på förmasten och lågt djupt nedtrykt med fören, hvaraf kunde slutas att den var läck. Vädret var, enligt fiskarenes utsago, sådant att ingen kunde vistas på vattnet. Då fartyget närmat sig så mycket, att vidpass en mil återstod till land sågs den plötsligt göra en anlofning upp emot vinden och försvann i och med detsamma i djupet...” Denna notis ingick i tidningen Åland den 3 oktober 1891.

Redan den 23 september kan man i samma tidning läsa följande: *”I förrgår ungefär kl. 6 på morgonen sjönk en efter utseendet barlastad brigg vid Marskäret, nordväst från Högstens båk. Besättningen har antagligen omkommit. En söndrig båt, tvänne (sic) vattenkäril samt en sjömans-kista hafva blifvit funna i närheten”.*

DET VRAK av en så gott som skrovhvel brigg, som påträffades 2009, är beläget på den ungefärliga plats som beskrivs i notiserna i tidningen Åland. Briggen är sannolikt en brittiskbyggd collier som ombyggt i Norge i mitten av 1850-talet. Fartyget

var vid förlisningen lastad med koks och då troligtvis destinerad till någon hamn längs den svenska Norrlandskusten.

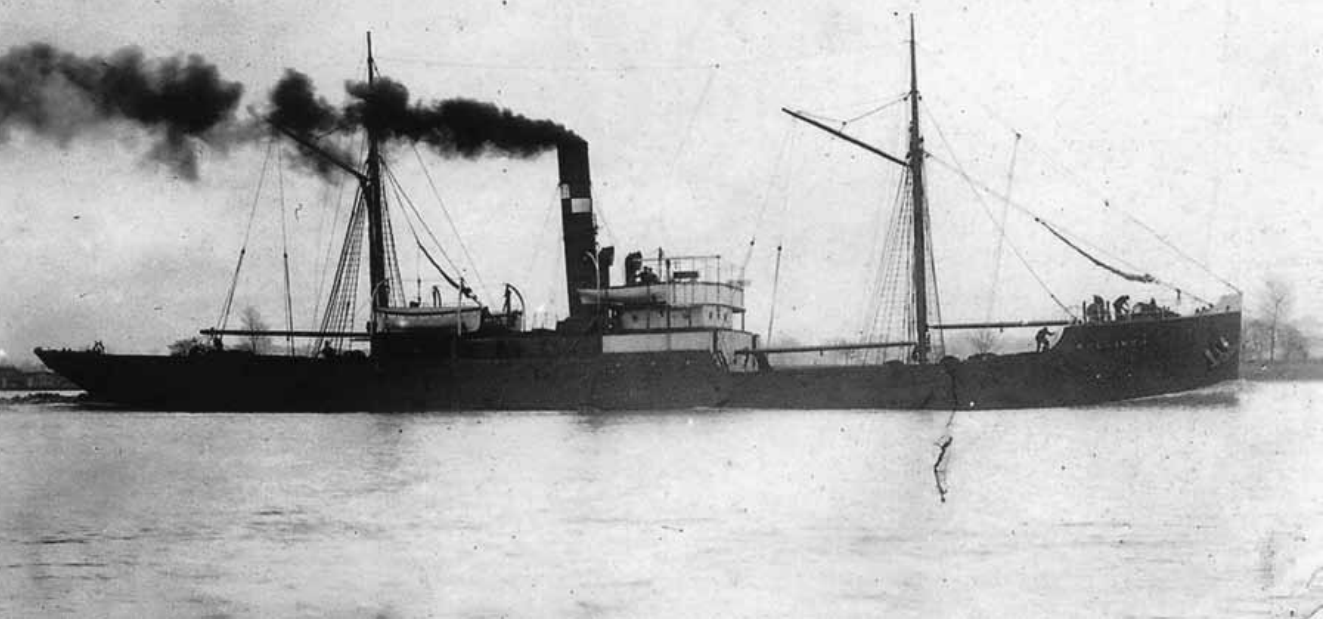
FARTYGETS SKEPPSKLOCKA ligger kvar på däck, men den är tyvärr anonym vilket försvårar identifieringen av vraket. En ledtråd till fartygets identitet är dock ratten som ligger ovanpå lasten. Vid närmare besiktning kunde dykarna konstatera att navet på ratten var märkt med tillverkarens namn och ort. **Stefan Wessman** vid Museiverket lyckades lösa gåtan: ratten visade sig vara tillverkad av en firma Brønlund & Co i norska Porsgrund mellan 1857 och 1862. Namnet på ratten tyder på att fartyget under åtminstone en period har varit i norsk ägo.

Vrakets skador kan med stor sannolikhet härledas från trålning på 1950- eller 1960-talet. Fartygets järnspis är avsevärt rubbad ur läge och focckundermasten är avbruten ca 0,2 meter ovanför däck. Masten har bevisligen brutits av långt efter förlisningen, eftersom ett antal block ligger runt maststumpen dit de fallit.

Vrakets arbetsnamn är för närvarande ROTTERDAM, men inga säkra bevis finns för denna identifiering.



Ratten liggande på kokslasten. Foto Mattias Sjöström (ÅM 61009.053)

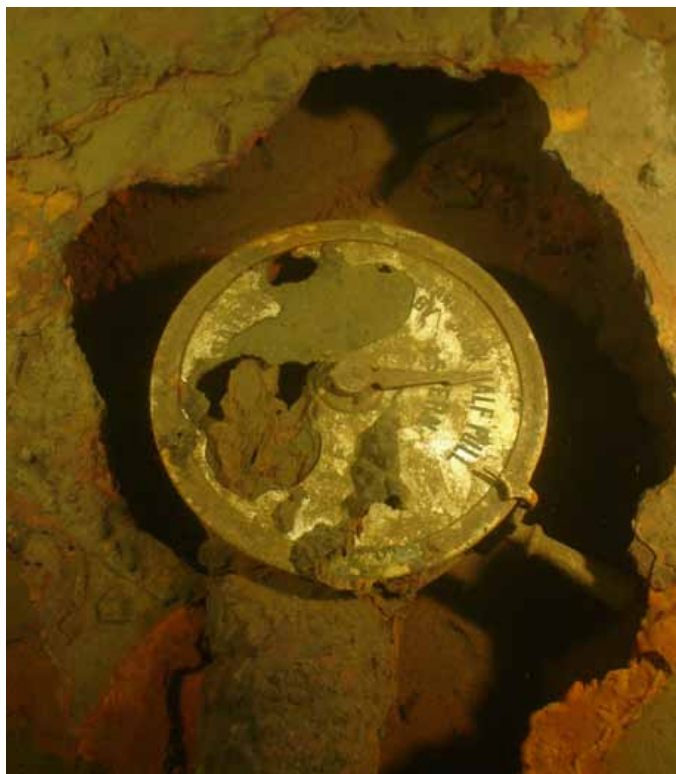


s/s BELLIVER av Teignmouth ca 1904 (Reg nr M1 Ha 443.13).

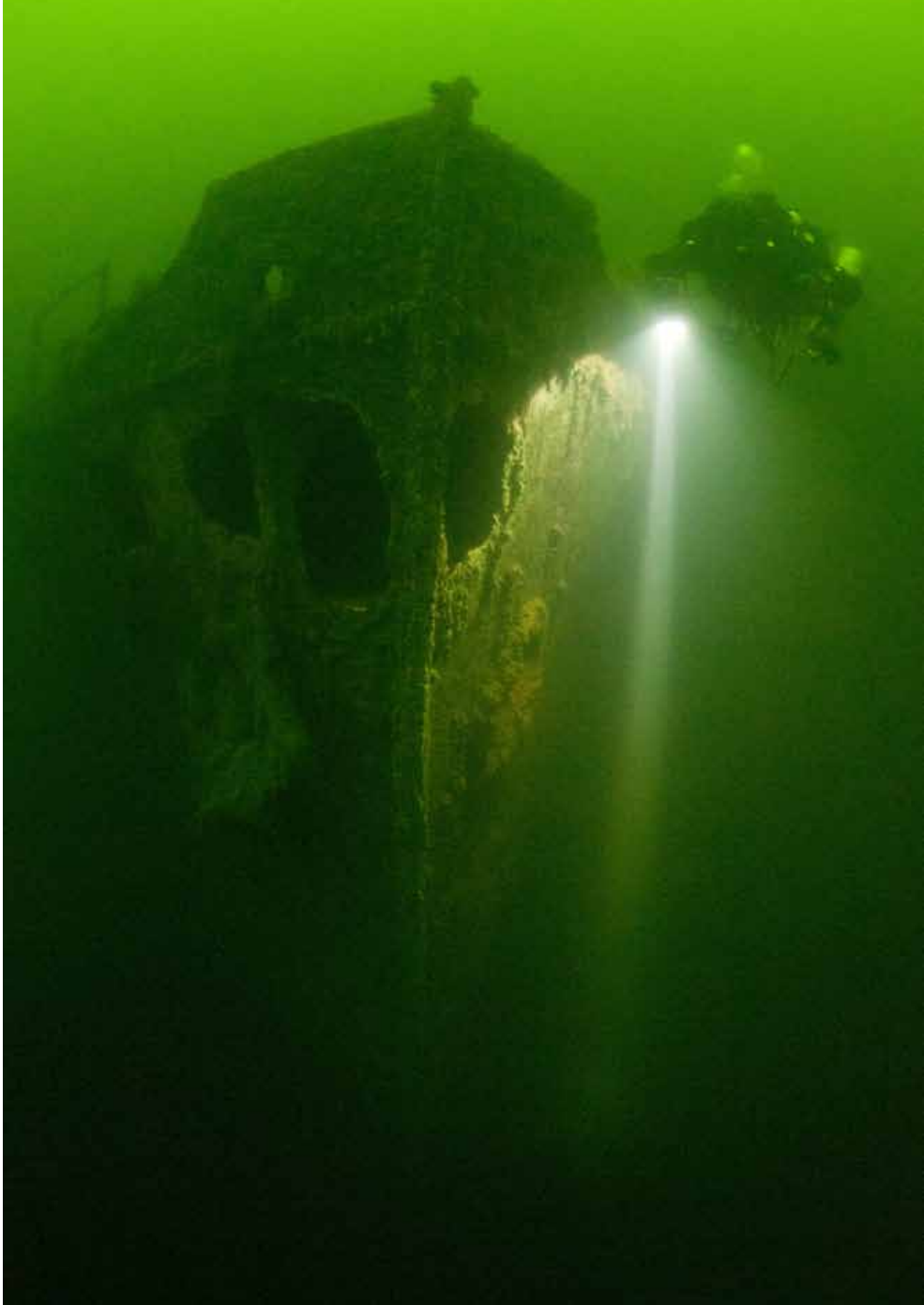
s/s BELLIVER av Teignmouth

s/s BELLIVER var byggd i Middlesbrough 1903 för Whiteway & Ball, Teignmouth. Den 8 september 1911 avseglade fartyget på sin sista resa från Råfsö destinerad till Plymouth med full last av sågat virke, inklusive cirka 300 ton däckslast. BELLIVER var under befäl av kapten **F E Moysey** och hade ombord 13 besättningsmän samt fem passagerare, bland annat befälhavarens fru och två barn. Fartyget blev anmält som "Missing" i oktober 1911.

Enligt sjöförklaringen den 27 april 1912 för The Board of Trade i London var BELLIVER i sjövärdigt skick då fartyget avseglade från Råfsö. Den sannolika orsaken till fartygets förlisning var att det kantrade på grund av hård nordvästlig vind och mycket hög sjö den 10 september 1911. Den mest sannolika tidpunkten för förlisningen bör ha varit natten mellan den 10 och 11 september,



Maskintelegrafren fortfarande på Half Full. Foto Mattias Sjöström (ÅM 61048.016)

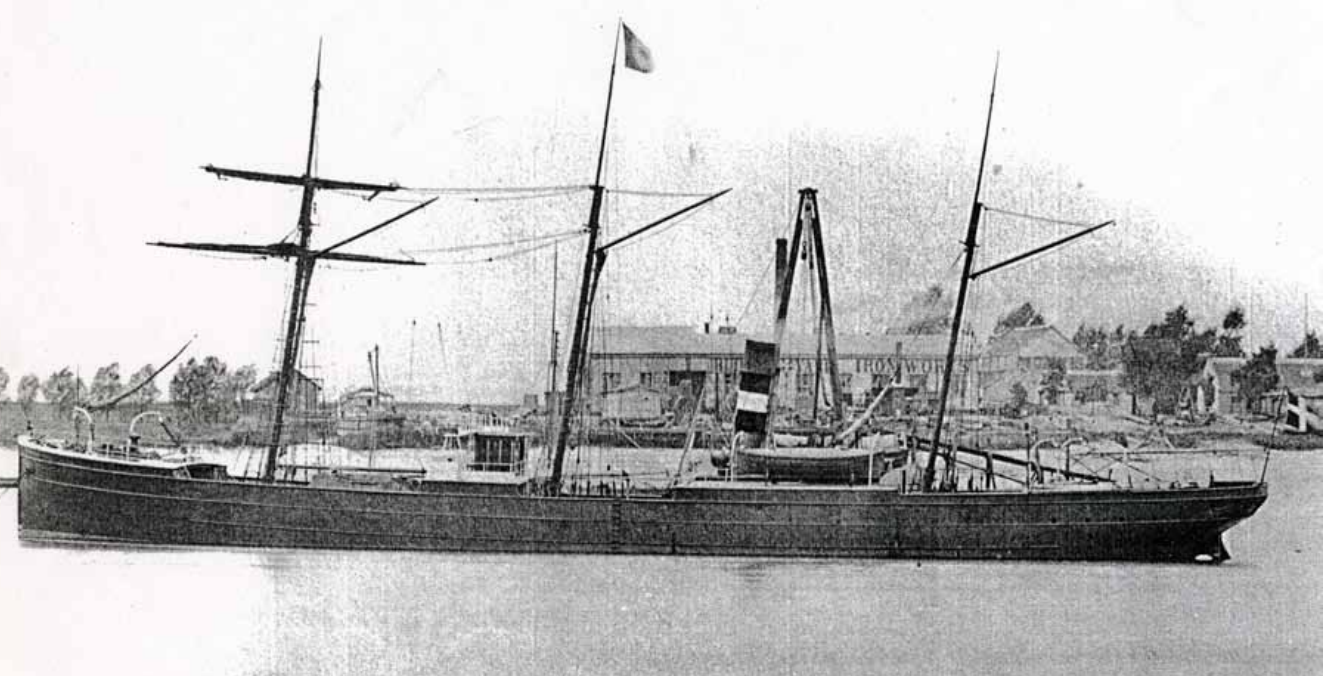


s/s BELLIVERs stäv. Foto T Ahomäki. (ÅM 61048.110)

eftersom den inte observerades från Märkets fyr cirka en sjömil väster om vrakplatsen.

s/s BELLIVER påträffades våren 2009 av en grupp dykare under ledning av **Björn Rosenlöf**. Dykarna sökte då efter vraket av den sovjetiska ubåten C2 (minsprängd

1940) mellan Norra Sankans grund och Märkets fyr. Fartyget kunde identifieras främst med hjälp av skeppsklockan som påträffades på bryggdäcket. Vraket bär spår av den minsvepning som företogs 1944-45 i minsparren utlagd 1939 respektive 1941.



s/s FRÅCK av Åbo som HELGE av Köpenhamn ca 1890. (Reg nr M1 Le 411.3) Foto SMM

s/s FRÅCK av Åbo

s/s FRÅCK (tidigare ASGEIRSSSEN) var byggd 1896 i Renfrew, Skottland för ett rederi i Köpenhamn och levererad som HELGE av Köpenhamn. Fartyget inköptes till Åbo den 3 mars 1915 och var vid förlisningstillfället den 24 april 1915 på väg till hemorten från Stockholm med last av styckegods, bland annat salt sill i tunnor, under befäl av kapten **K O Sabelström**.

FRÅCK uppbringades klockan 05.10 svensk tid av den tyska ubåten U 26 och sänktes med sprängladning och artill-

lerield. Besättningen tilläts gå i livbåtar och kunde ro till Kobba Klintar, varifrån de hämtades in till Mariehamn av inspektionsfartyget AZIMUTH.

Vraket påträffades sommaren 2001 väster om Flötjan på cirka 50 meters djup av medlemmar från Stiftelsen Marinhistorik. Det kunde identifieras genom fyndet av skeppsklockan som observerades liggande på däck. Vraket är mycket välbevarat och de enda större skrovskadorna är efter ubåtens artilleribeskjutning.



Skeppsklockan nere på däck. Foto Peter Lögdberg (ÅM 61028.009)



Förstaven från styrbord. Foto Peter Lögdberg (ÅM 61028.006)

Vinsch på däck vid luckan. Foto:
Mattias Sjöström (ÅM 61061.039)



Modell av en holländsk tjalk



Namnet NEDERLAND kan svagt urskiljas. Foto
Kim Åström 1998 (ÅM 61061.019)

Tjalken NEDERLAND

Tjalken NEDERLAND av Hillegersberg byggdes år 1897 i Veendam, Nederländerna. Den förliste 18 december 1917 vid Marhällan utanför Mariehamn. Besättningen om fyra man räddade sig till Kobba klin-tar, varifrån de efter cirka 30 timmar fördes av s/s MIRA till Mariehamn. Fartyget var lastat med handhuggen gatsten från Lysekil som skulle levereras till Gävle i Sve-rige. Vraket ligger på 20-24 meters djup.

Tjalken NEDERLANDs sista resa. Utdrag ur sjöförklaringen (författarens översättning):

13 september 1917

Lämnade, under befäl av skepparen J Hylkema, Lysekil med last av sten för Gävle.

28 oktober 1917

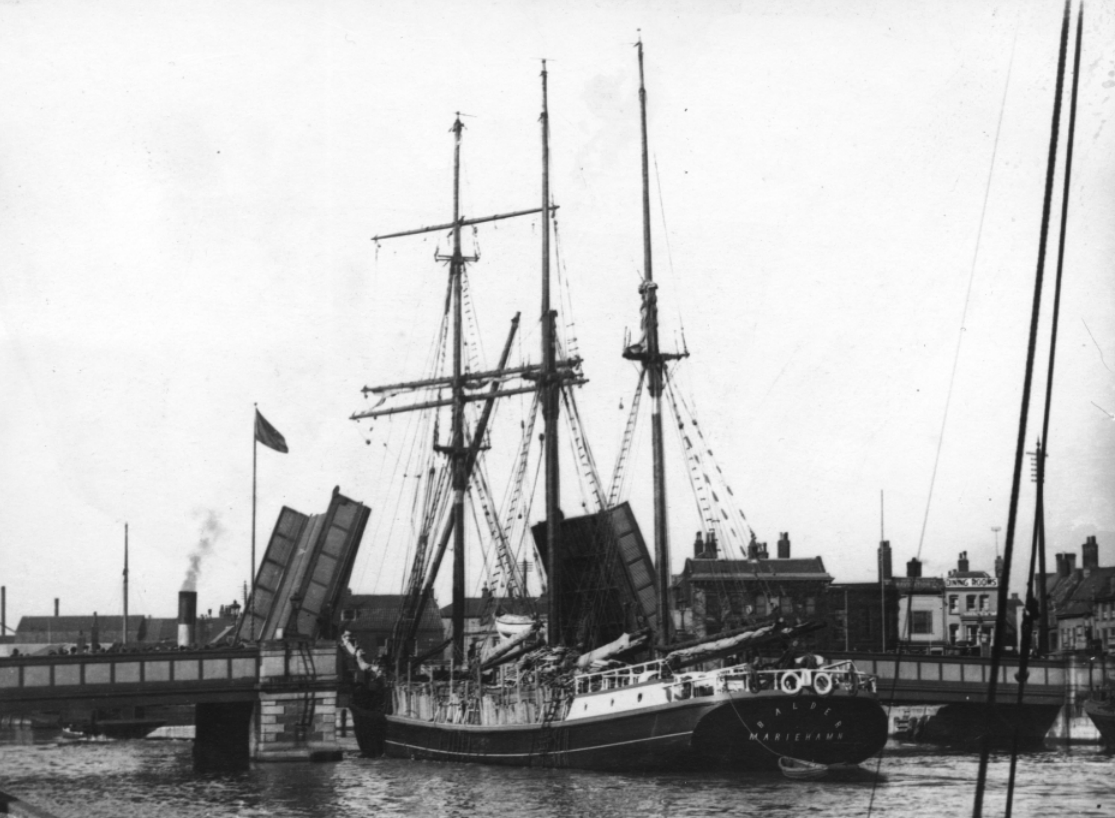
Bröts båda svärden sönder av hårt väder och lämnade fartyget utan manöverförmåga. I samband med att fartyget drev blev tjalken beskjutet av ett ryskt krigsfartyg. Den holländska flaggan hissades och seglen ströks. Skepps båten sjösattes men kantrade och drev iväg. Sedan ankom två torpedbåtar vilka också avlossade varningskott. Då ett missförstånd uppstod vid kommunikationen (mel-

lan tjalken och torpedbåtarna) trodde de att NEDERLAND var en holländsk ubåt. Tjalken blev bordad och sedan inbogsrad till Mariehamn av en torpedbåt. Där ville man reparera tjalken vid marinvarvet men de militära myndigheterna sade nej. Likaså fick inte besättningen själva reparera svärden.

18 december 1917

Avseglade tjalken trots att den inte kunde anses vara sjövärdig. En ny skeppsbåt hade införskaffats. Eftersom skepparen ville undvika minfältet hölls kursen söderut. Då det rädde hårt väder kom man ur kurs och grundstötte (nära Marhällan). Ankarena lades ut men höll inte och fartyget sjönk. Besättningen gick i båten och rodde till ett närbeläget skär (Kobba klin-tar) därifrån de hämtades in till Mariehamn av s/s MIRA som passerade den 20 december.

Vraket av NEDERLAND påträffades 1998 av **Richard Johansson** från Ålands Dykcenter på cirka 20 meters djup. Några föremål har bärgats från vraket, bland annat skeppsklockan. NEDERLAND kunde identifieras genom att namnet fortfarande (1998) var läsligt på namnbrädan på babords låring.



Sksk BALDER av Mariehamn (Reg nr: M1 Le 411.2) Foto ÅM

3-mastade skonarskeppet BALDER av Mariehamn

"I går på f.m. spreds sorgebudet att åländska 3 mastade skonaren BALDER, som den 10 oktober med kokslast avseglade från Kiel till Mäntyluoto, natten mot torsdagen gått under i närheten av Lågskärs fyr och att skeppsbrottet krävt fyra människoliv, medan den övriga besättningen, fem man, lyckats rädda sig i en av fartygets livbåtar. // Orsaken till olyckan anses vara den, att befälhavaren tog Lågskärs fyr för Flötjans och styrde kurs i överensstämmelse härmed. Flötjans fyr hade sannolikt slocknat, enär den av ingen av de ombordvarande kunde skönjas. Klockan halv 4 torsdag morgon, under rådande full sydostlig storm, stötte fartyget plötsligt på grund. // Hela tragedin utspelades inom loppet av 10 minuter. Stickmörker rådde med regn och våldsamt storm samt grov sjö. Av fartygets tvänne livbåtar hann blott den ena göras klar. // ...bristen på åror i förening med den grova sjön gjorde att de icke kunde bispringa sina nödsjällda kamrater på halvdäck. Då fartyget kantrade, kastades kokerskan Sandelin med ryggen förut i sjön och uppslukades genast

av vågorna. Kapten Westerlund hann avbränna några raketer. Därpå bördes nödrop från honom, konstapeln Boman och matrosen Westerlund. Så uppslukades även dessa av de vreda böljorna. // Efter 11 timmars färd med döden för ögonen och en förtvivlad rodd för livet med en åra och en plankbit, ankommo de skeppsbrutna med söndernötta händer och ytterligt uttröttade till Eckerö-Skeppsvik, där de sedan på allt sätt omhulldades av vänliga människor". Detta är tidningen Ålands skildring av olyckan den 20 oktober 1928.

SKSK BALDER var byggd i Hellestorp i Lemland 1921 för Rederi A/B Baltic, Mariehamn. BALDER kom i trafik för sent för att kunna utnyttja efterkrigskonjunkturen efter första världskriget och bolaget trädde i likvidation redan 1923. Det såldes till ett partrederi styrt av sjökaptan Axel Melander och bytte ägare 1927 då sjökaptan Gustaf Erikson köpte fartyget.



© Mattias Sjöström

Interiör akterut med kista. Foto Mattias Sjöström (ÅM 61051.21)

BALDER förliste den 18 oktober 1928 nära Flötjans fyr efter en grundstötning. Fartyget var på resa från Kiel till Mäntyluoto med full last av koks, under befäl av kapten Gideon Westerland och med nio mans besättning.

VRAKET AV BALDER påträffades av sjöbevakningen sommaren 1990. De första dykningarna till vraket skedde 2006, detta på grund av djupet på platsen. Vid dykningarna kunde konstateras att den räddade styrmanens uppgifter om att fartygets ena livbåt krossats av nerfallande bommar stämde överens med verkligheten, eftersom den sönderslagna livbåten observerades på däck.

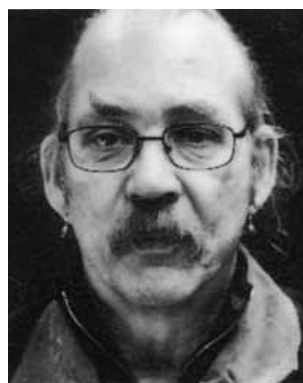
Åland har en egen fornminneslagstiftning där en lag som skall skydda vrak och andra fornlämningar under vatten ingår (Landskapslagen om skydd av det maritima kulturarvet, nr 19/2007). Denna lag reglerar sportdykning som är tillståndspliktig inom landskapet Åland. Vid dykning på Åland är det viktigt att tänka på att det inte är tillåtet att vare sig gå in i vrak eller bärga något från dessa. Lagen avser att bevara vraken orubbade för att fler dykare skall ha nöjet att besöka dem också i framtiden.

www.regeringen.ax/kulturarv

MARCUS LINDHOLM

arbetar som antikvarie i maritim arkeologi vid Ålands Landskapsregering. Sedan 1981 har han arbetat för Kulturbyrån, tidigare museibyran, med det maritima kulturarvet.

marcus.lindholm@regeringen.ax
040-8454800



ARTIKELFÖRFATTAREN



Champagnegaleasen

Text och foto: Kristin Ilves

En sen höst i mitten av 1800-talet förliste ett skepp söder om Föglö i den åländska skärgården. Det 21,5 meter långa och 6,5 meter breda, tvåmastade handelsfartyget med en lastkapacitet på cirka 120 ton var sannolikt på väg mot den finländska västkusten när olyckan hände. År 2010 återupptäcktes skeppet i välbevarat tillstånd, stående upprätt på havsbotten på 45–48 meters djup. Trots att det finns mer än tiotusen kända fartygsvrak i Östersjön, nådde just detta nordiska skepp snarast världsberömmelse tack vare champagneflaskorna i lasten.

Champagnegaleasen, eller Föglövraket som det kom att kallas, skapade stor medial uppmärksamhet eftersom champagnen i lasten fortfarande var drickbar.

Ett antal av de totalt 168 bärgade champagneflaskorna såldes av Ålands Landskapsregering under åren 2011–12.

CHAMPAGNEFLASKORNA VAR lastade i trälådor, insvepta i bast och halm. Drycken identifierades tack vare de stämplade korkarna från tre franska champagnehus – *Veuve Clicquot Ponsardin*, *Heidsieck* och *Juglar*. Det sistnämnda champagnehuset sammanslogs med *Jacquesson* år 1829, vilket blev den första ledtråden gällande tiden för förlisningen. Från och med 1832 försvann namnet *Juglar* på flaskorna helt. Även den andra ledtråden kom från champagneflaskorna. Designen på korkarna från *Veuve Clicquot Ponsardin* var nämligen i bruk mellan åren 1831 och 1841. Ett 3,2 liter stort saltglaserat och stämplat höganäskrus med drejarsignaturen M utgör en tredje betydande faktor för den föremålsbaserade dateringen. Detta indikerar tiden strax efter 1835, då keramikföretaget Höganäs började produktionen av denna typ av saltglaserade kärl. Drejarsignaturen M kan tillhöra en av de första drejarna, **Magnus Nilsson**, som senare använde signaturen MN. Därmed kan champagnegaleasens förlisningsår tidsbestämmas till omkring 1840.

DE VETENSKAPLIGA undersökningar som man har gjort på champagnen visar att drycken innehöll väldigt höga halter socker, 140–150 gram per liter. Men detta var fortfarande alldeles för lågt för exempelvis den ryska marknaden. Från brevväxling under tidsintervallet 1810 till 1840 vid champagnehuset *Madam Clicquot*, vet vi att champagnen på Föglövraket inte var tillräckligt söt för att säljas i S:t Petersburg. Under denna tid var den ryska huvudstaden en av Östersjöområdets

huvudmottagare när det kom till skeppslaster av lyx- och kolonialvaror samt delikatesser.

CHAMPAGNEGALEASENS LASTRUM

är ännu inte fullständigt undersökt. Men utifrån dagens kunskapsläge innehöll lasten också ett antal lådor med färska vindruvor, utöver lådorna med champagne. Till delikatesserna hörde även säckar med kaffebönor. Sedimentprover från delar av lastutrymmet har påvisat kolonialvaror såsom kanel, svart- och kryddpeppar. I lastutrymmet finns minst två tunnor, som sannolikt innehåller vin. De hittills genomförda undersökningarna pekar också på rotting och textilier i lasten, samt en eventuell transport av mediciner. Av två oktanter på vraket måste en ha varit avsedd för någon beställare, och som en del av lasten räknar man även ett starkvinsglas bärgat från vraket. En kista innehöll cylindriska metallbehållare, vilkas innehåll dock fortsättningsvis är okänd. Allt detta gör det uppenbart att champagnegaleasen har haft en varierad och ganska dyrbar last.

LASTEN STÅR i stark kontrast mot själva fartyget och dess tillstånd. Vid förlisningen var champagnegaleasen - ett oansenligt fartyg - redan ett ganska gammalt skepp. Utifrån de hittills genomförda undersökningarna ger det dessutom intryck av att ha varit i relativt slitet skick. Mest bidragande till denna uppfattning är det faktum att det kravellbyggda fartyget har byggts om radikalt och väldigt grovt, vid åtminstone ett tillfälle, sannolikt strax före dess sista resa.

BYGGNADSMATERIALET VID såväl originalbygget som ombyggnationen har varit furu och gran. Detta tyder på en nordisk skeppsbyggnadstradition. Den betydande ombyggnationen har gjorts för att maximera skeppets lastkapacitet. Den aktere masten har flyttats ett par meter föröver och hela akterskeppet har byggts om. Kajutan under däck har tagits bort. Istället har man byggt ett däckshus akter om mesanmasten, det vill



Dessa föremål är utställda på Ålands Kulturhistoriska museums basutställning.

säga den av de två masterna som står längst akteröver. Akterdäcket har förlängts. Häckbalken, den översta och yttersta i aktern, har flyttats drygt en meter utåt. Samtidigt har man bytt ut rorkulten mot rattstyrning. Ombyggnationen har även berört skeppets för, där delar av bordläggningen har bytts ut. De nyare bordläggningsplan-korna är märkbart tjockare än de som tillhör den ursprungliga bordläggningen.

DÄCKSHUSET, SOM revs bort vid förlisningen, var det enda skyddade utrymme

för besättningen. Inuti stod en murad tegel-spis på babords sida och en järnkamin på styrbords sida, vilket ger en fingervisning om var besättningen tillagade sina måltider och var det fanns sovplats. Ett antal föremål som hittades spridda på däck, såsom tallrikar, ölfaskor och kaffepanna, kommer sannolikt från däckshuset och tillhörde skeppet och dess manskap. Bland dessa föremål finns en flaska tillverkad av Sandö glasbruk i Ångermanland omkring 1770 till 1790. Flaskan, som vid förlisningen redan



DRYCKEN INNEHÖLL VÄLDIGT HÖGA HALTER SOCKER, 140-150 GRAM PER LITER, MEN FORTFARANDE ALLDELES FÖR LÅGA HALTER FÖR EXEMPELVIS DEN RYSKA MARKNADEN”

var över 50 år gammal, kanske pekar på tiden när champagnegaleasen var nybyggd.

Vid de hittills genomförda undersökningarna har inga mänskliga kvarlevor hittats. Vi kan hoppas att champagnegaleasens besättning klarade sig med livet i behåll, trots att själva förlisningsförloppet måste ha skett väldigt snabbt. Det ser ut som om skeppets befälhavare har vänt fartyget för att minska trycket på stäven. Skador i stäven uppkommer oftast som ett resultat av en grundstötning, men hos detta fartyg kan man inte utesluta att de beror på ett konstruktionsfel i skrovet, som i sin tur orsakats av den

omfattande och grova ombyggnationen. Båda ankarna hänger kvar vid kranbalkarna, vilket också skvallrar om en hastig förlisning. Men det tyngsta argumentet för ett snabbt händelseförlopp är faktumet att man inte har hunnit rädda den dyrbara lasten.

Champagnegaleasens identitet är än så länge okänd. Vi vet inte var den var hemmahörande eller vem dess ägare var. Vi vet inte varifrån den sista resan började eller vad destinationen var. Men den information som vi har indikerar en dramatisk historia, där en vinstjakt har lett till accepterandet av större risker och omsider till en stor förlust.

KRISTIN ILVES
är biträdande professor i maritim arkeologi vid Helsingfors universitet.

kristin.ilves@helsinki.fi
+358 50 5560340



ARTIKELFÖRFATTAREN



På väg till ett 1600-talsvrak i Hangö dykpark. Foto: Jesse Jokinen, Museiverket

Vrakturism inom projektet BALTACAR

Text: Pernilla Flyg

Samarbetsprojektet mellan Estland, Finland och Sverige vill öka tillgängligheten till Östersjöns vrak. Som få andra företeelser kan de förflytta oss tillbaka i historien.

Man brukar säga att det finns 100 000 vrak i Östersjön. Intensiv sjöfart – handel, krig, fiske – bidrar till den stora mängden vrak. Fritidsbåtarna står för sin beskärda del. Men det är inte bara antalet förlisningar som är orsaken. Östersjön har synnerligen bra bevarandeförhållanden när det kommer till fartygsvrak. Den främsta orsaken till detta är att musslan *Teredo navalis*, mer känd som skeppsmasken, inte klarar innanhavets låga salthalt. I saltare hav gillar den att knapra på trä och kan bryta ned ett stort träfartyg på bara några år.

FARTYG SOM förliser i Östersjön kan bli stående på botten i hundratals år, med last

och master och kanske kanoner intakta. De kan som få andra företeelser berätta om historiska skeenden och levnadsförhållanden. Från att de sjönk tills det att de påträffas igen, är det ingen som påverkat dem på något sätt. De är tidskapslar. Men de är en ändlig resurs – det tillkommer inga nya 1600-talsvrak!

Hur ska vi då värna om vraken på bästa sätt? Ett sätt som vi vill lyfta fram inom EU-projektet BALTACAR, är att öka tillgängligheten till dem. Det kan tyckas kontraproduktivt – hur kan man bevara något unikt genom att göra det åtkomligt? Men vi tror att genom att öka den allmänna kännedomen om vraken, ökar också allmänhetens engagemang i att skydda och bevara dem. BALTACAR syftar till att förenkla för besö-



Vraket av minsveparen HMS Myrtle. Bildkomposition: Maili Roio, National Heritage Board of Estonia.

kare att uppleva de dolda turistattraktionerna som vraken utgör, och till att öka antalet besökare i regionen.

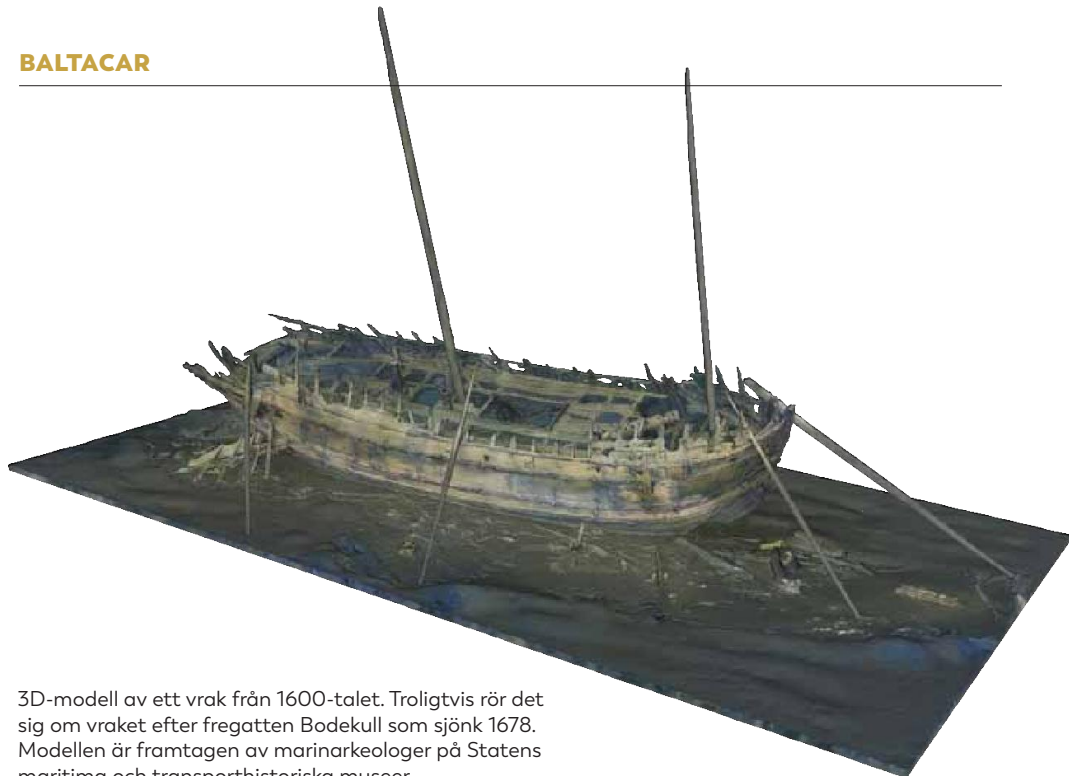
I Estland har man tillgängliggjort sex vrak i vattnen utanför Dagö och Ösel. Det rör sig om minsvepare, en ubåt och handelsfartyg från första världskriget och Estniska frihetskriget. De ligger i öppet hav på 14-30 meters djup.

I Finland har man fortsatt att utveckla dykparken vid vraket efter linjeskeppet Kronprins Gustav Adolf, som sjönk 1788. Vraket ligger i öppet hav utanför Helsingfors på 18-20 meters djup. I Hangö och Kimitoön har man tillgängliggjort ytterligare sex vrak, bland annat handelsskepp från 1600- och 1800-talen.

I Sverige har man arbetat med att 3D-dokumentera tre välbevarade vrak från 1600- och 1700-talen, belägna på 12-30 meters djup i Dalarö dykpark utanför Stockholm. Ett utställningskoncept har tagits fram för att skapa ett nav för dykturism i området.

METODERNA FÖR att göra vraken tillgängliga är många:

- Bygga dykpark och dykleder.
- Ta fram information om vraken från arkiv och genom arkeologiska undersökningar. Denna information presenteras i broschyrer och dykplattor som berättar om vraken och hur man får dyka på dem.
- Dokumentera vraken på plats. 3D-modeller kan användas av dykguider, som information, som underlag till VR- och AR-lösningar och till forskning.
- Anlägga förtöjningsbojar så besökande fartyg inte ankrar i vraken.
- Skylta platserna digitalt, på plats vid bojarna eller under vatten.
- Utbilda sportdykare till kulturhistoriska guider för andra sportdykare (och även för dem som inte dyker).
- Testa och utveckla paketerade dykutfärder och ta fram infrastruktur i samband med dessa.



3D-modell av ett vrak från 1600-talet. Troligtvis rör det sig om vraket efter fregatten Bodekull som sjönk 1678. Modellen är framtagen av marinarkeloger på Statens maritima och transporthistoriska museer.

Vill du veta mer? Besök gärna ProjectBALTACAR på Facebook, eller se olika 3D-modeller på <https://sketchfab.com>, sök efter Baltacar!

EU-projektet ”BALTACAR - Östersjöns historia under vatten: in situ och online” är

finansierat av INTERREG Central Baltic och genomförs i samarbete mellan Estland, Finland och Sverige (projektperiod 2017-2019). Projektets finska partner är Museiverket och Aalto Group, med Kulturbyrån på Ålands landskapsregering som associerad partner.



ARTIKELFÖRFATTAREN

PERNILLA FLYG

är intendent på Statens maritima och transporthistoriska museer.

pernilla.flyg@maritima.se

Djupdykning i skärgården

Under det finlandssvenska innovationslägret i Pargas våren 2014 föddes många idéer och samarbeten. En av projektidéerna var Mat&Vrak eller "Djupdykning i skärgården". Idén var att levandegöra historia och livsstil i skärgården med utgångspunkt i de vrak som finns på havets botten, längs hela kusten. Den okända världen under ytan skulle presenteras genom upplevelser, mat och berättelser, både virtuellt och på riktigt. Produkten skulle anpassas för olika målgrupper och också ge möjlighet till människor som inte dyker att bekanta sig med vraken.

Vi kom så långt i planeringen att vi skrev en marknadsföringstext för projektet. Här är en del av den: "...10000-tals mer eller mindre välbevarade vrak, som alla bär på en egen historia. Kanske var vraket ett ståtligt segelfartyg på väg till tsaren i St Petersburg med dyrbar last, eller en enkel segelbåt från bondeseplatsens tid. Genom en djupdykning i skärgården blir det som finns på havets botten levande igen.

På platserna där fartygen förlit kan du med undervattenskamera, bilder, filmer och genom spännande berättelser uppleva och se bakåt i tiden. För den allra tuffaste erbjuds möjligheter att snorkla eller dyka ner till vraken. Tillbaka på land får du smaka på det som skeppet kunde erbjuda. Ät en fånglunch på Hindenburg eller drick rysk champagne med tsaren. Skaffa dig ett Vrakpass och samla på vrak! För varje vrak du "besökt" får du en stämpel i passet."

Vi tycker fortfarande att det är en bra idé, som vi gärna delar med oss av!

Lena Långbacka

En av deltagarna i idégruppen



Vrakpark vid Gråhara i Finska vikens stora grav

Text: Thure Malmberg

Invid farleden in till Helsingfors ligger två krigstida vrak utanför Gråhara, det ena belagt med dykförbud och det andra sedan snart tjugo år tillbaka Östersjöns första submarina vrakpark. Båda vraken är utländska, det ena tyskt och det andra svenskt.

”KÖNIGIN LUISE” var från början en fredlig tysk utflyktsbåt i trafik på Helgoland. Under andra världskriget byggdes hon om till minläggare och hamnade så småningom i Finska viken. **”Kronprins Gustav Adolf”** var ett svenskt linjeskepp byggt i slutet av 1700-talet efter ritningar av **F.H. af Chapman**. Linjeskeppets vrak består av bottensektionen, delar av bordläggningen, kanoner, kanonkulor och av andra lösa föremål. Sammanlagt har 71 kanoner påträffats av vilka två har lyfts, konserverats och undersökts. På vraket finns också två stora ankaren.

I samband med det tyska fartygets haveri mötte 40 man döden under andra världskriget. Besättningen på den svenska



örlogsmannen överlevde förlisningen, men hamnade istället i rysk fångenskap. I båda fallen var det ryska krigsinsatser som sände fartygen till botten.

MEDAN MUSEIVERKET år 2000 gav det svenska linjeskeppet status som submarint kulturarv med tydlig skyltning för besökande amatördykare är minfartygets vrak förbjudet område. Efter arbete med att lägga minspärren Juminda över Finska viken minsprängdes

hon utanför Söderskär på vägen tillbaka till Helsingfors för att ta ombord nya minor. Ombord kan ännu finnas explosivt material.

Det här är bara ett par exempel på de otaliga vrak som finns i Finska viken och norra Östersjön. Intill min egen sommarö Emsalö utanför Borgå känner jag själv bara till två vrak, fast långt fler finns i vattnen här.

Det ena vraket är från 1721, det andra bara från 1981. Även om 260 år skiljer dem åt är de fortfarande aktuella dykobjekt.

"GULD GALÄREN" är det romantiska smeknamnet på vraket från 1721 som ligger vid Risskär väster om Emsalö intill den stora djupfarleden vid Sköldvik. Det var en rysk galär, som efter träffningen med en

IRMA från Borgå skärgård.

För drygt femtio år sedan försvann ms Irma spårlöst en höst på Ålands hav, och familjen Grönqvist i Vålax i Borgå miste åtta anhöriga. I fjol återupptogs de spaningar som länge varit nedlagda. Den 21 maj i år, efter ihärdiga efterforskningar och två veckors systematiska skanningar av havsbotten, hittades vraket. Irma vilar på cirka 43 meters djup, ca 23 sjömil väster om fyrön Enskär i Gustavs kommun.

Foto: Erik Hag





Ett fredligt förlutet hade tyska minfartyget Königin Luise, som nu ligger vrak vid Gråhara men under en lycklig ungdom förde tyska badgäster till Helgoland.

svensk sjöstyrka vid Flisö på Åland 1720, sökte sig hemåt till S:t Petersburg och förliste vid Risskär. Enligt traditionen skulle hon ha haft bland annat 14 tunnor guld i lasten, men senare dykningar har veterligen inte gett några bevis på det.

DET YNGRE vraket är efter sandskutan "Chrysant" som en septemberdag 1981 hade tagit in full - rentav kanske överfull - last av sand i Borgå skärgård och nu var på väg till Helsingfors. Hon gick med öppna luckor, vilket var alltför vanligt. Äggskärsfjärden heter det stora öppna vattenområdet mellan Pellingearkipelagen i öster och Onas i väster, mitt i det ligger Emsalös sydspets Varluxudden, där vågorna alltid vill växa sig elakt höga. Finska viken ligger helt öppen utanför. Vinden friskade i och det var här vid Välderkravn utanför Emsalö lotsstation som Chrysant fick in vatten på däck och sjönk på bara ett par minuter. Som genom ett under klarade sig männen ombord.

VÄLKÄNDA VRAK finns detaljerat beskrivna i böcker som "Vrak i Östersjön" av den svenska trion **Björn Hagberg, Jonas Dahm** och **Carl Douglas** (Prisma, Stockholm 2007). Samma förlag gav 2002 ut "Dödens hav - Östersjön 1945" av **Claes-Göran Wetterholm**. Mycket informativa är finländska **Per-Olof Ekmans** "Havsvargar - Ubåtar och ubåtskrig i Östersjön" eller "Sjöfront - Sjökrigshändelser i Norra Östersjöområdet 1941-1944", båda utgivna på Schildts förlag 1981-1983.



Minnesmärke vid Juminda udde. Foto: Thure Malmberg



Sandskutan Chryasant

Claes-Göran Wetterholm är kanske mest känd som Titanic-forskare, men konstaterar själv i boken att Titanic är ingenting mot katastroferna i början av 1945 utanför polska kusten. Den sovjetiska ubåt som då – med dödlig framgång – opererade där, hade stuckit ut från Åbo, vilket ger en koppling till Finland. Tiotusentals liv gick förlorade vid sänkningen av det tyska transportfartyget ”Wilhelm Gustloff” och hennes olyckssystrar, tvångsrekvirerade norska ”Goya” och tyska ”Steuben”, vars redare under naziregimen tvingats förkorta fartygets ursprungliga och plötsligt politiskt olämpliga namn ”General von Steuben”.

WRECKSITE är en brittisk vraksida (databas över vrak, tillgänglig på nätet, reds anm.) som listar 1297 vrak enbart i Finska viken. Om man går in som medlem får man tillgång till alla uppgifter. Det är inte nödvändigt: här finns fler vrak än någon kan ha glädje av att studera. Låt oss bara gå tillbaka till 28 augusti 1941, när de tyska trupperna ryckte fram i Estland och de sovjetiska besättningarna med familjer evakuerades österut från Tallinn, eller Reval som man i alla tider sagt i Nyland.

På Juminda udde öster om Tallinn finns i dag ett enkelt minnesmärke i form av en stor mina och en plakett på fyra språk,

estniska, engelska, tyska och finska. Rysarna blockerade och minerade hamninloppet innan de lämnade den estniska huvudstaden. I fyra konvojer bestående av bland annat sex-sju ubåtar, två isbrytare (bland dem dagens estniska museifartyg Suur-Töll) och sex transportfartyg, styrde man mot Kronstadt utanför S:t Petersburg.

PÅ VÄGEN råkade de delvis överlastade fartygen ut för ett veritabelt helvete till sjöss. Luftwaffes Jagdgeschwader 77 sattes in för att bomba och peppra båtarna, men den största förödelsen åstadkom troligen den minspärr som tyska och finländska enheter lagt norrut från Juminda mot Söderskär utanför Borgå. Fortfarande torde många av vraken här vara orörda sedan snart 80 år.

Bland markeringarna på uddens vraktavla lyser passagerarångaren ”Vironia”, byggd redan 1906 i Köpenhamn för danska DFDS trafik på Östersjön. Efter första världskriget hade hon bland annat fört hem brittiska krigsfångar till England och ryska krigsfångar från samlingsplatser i Danmark till Hangö. Efter bara knappa två år som estnisk blev hon 1940 sovjetiskt stabsfartyg, och under flykten österut skadades hon först i ett flyganfall för att efter en minträff bli en totalförlust med många dödsoffer.



Bilderna på detta uppslag: Kronprins Gustav Adolf bildar en egen fredad vrakpark utanför Gråhara. Vid sidan av farleden har Museiverket ordnat med informationstavlor och rep för dykarna att använda när man vill ta sig ned till vraket på ca 20 meters djup. Parken är Östersjöns första.
Foton: Jesse Jokinen, Museiverket

EN SOM då borde ha varit med ombord i den första konvojen var ryske kommodoren **Pjotr Makajev**, som jag 54 år senare träffade i S:t Petersburg. Han har skrivit om evakueringen i en artikel han kallat "Ett andra Tsushima" för att påminna om att den ryska baltiska flottan redan en gång i maj 1905 förintats vid Tsushima i Japan.

– Jag var vid baltiska flottans stab i Tallinn den 26 augusti, då ordern kom att evakuerade de ryska trupperna. Vi hade under några dagar räknat med en sådan order, och förberett oss. Vironia låg i minhamnen och ombord var bland annat hela redaktionen från flottans tidning Baltijski Flot. Totalt skulle den första konvojen föra med sig 4600 personer utöver själva fartygsbesättningarna, skriver han.

– Vironia blev så överfull att jag i stället flyttade över till skolfartyget "Lenin-gradsovjet", medan Vironia följde oss tätt i kölvattnet. Det var min lycka; när konvojen den 28 augusti angreps, detonerade fyra bomber så tätt intill Vironia att styrmaskineriet skadades och hon girade ur den svepta leden. Tjuset från rusången som släpptes ur ångpannan blandades med bombkrevaderna och elden från luftvärn och anfallande flyg till ett helvetiskt ljud.

– De civila ombord fick panik och började hoppa i vattnet, fortsätter Makajev. Andra klättrade in i livbåtarna som hängde utsvängda i dävertarna. Från skolfartyget såg vi skräckslagna hur livbåtarnas taljor sprängdes av belastningen och folk kastades i havet fast själva fartyget då ännu

var oskadat. Ett bärgningsfartyg tog Vironia på släp, men senare samma dag minsprängdes båda, skriver Makajev.

HAN BERÄKNADE att 34 fartyg i de fyra konvojernas transportflotta sänktes, liksom 13 krigsfartyg. Förlusterna i människoliv kände han inte till, men uppskat-

tade dem till ca 15 000. Många civila var inte registrerade i transporten. Läger man till sänkningarna vid polska kusten 1945 blir totalsumman dödade i Finska viken och norra Östersjön skrämmande hög.

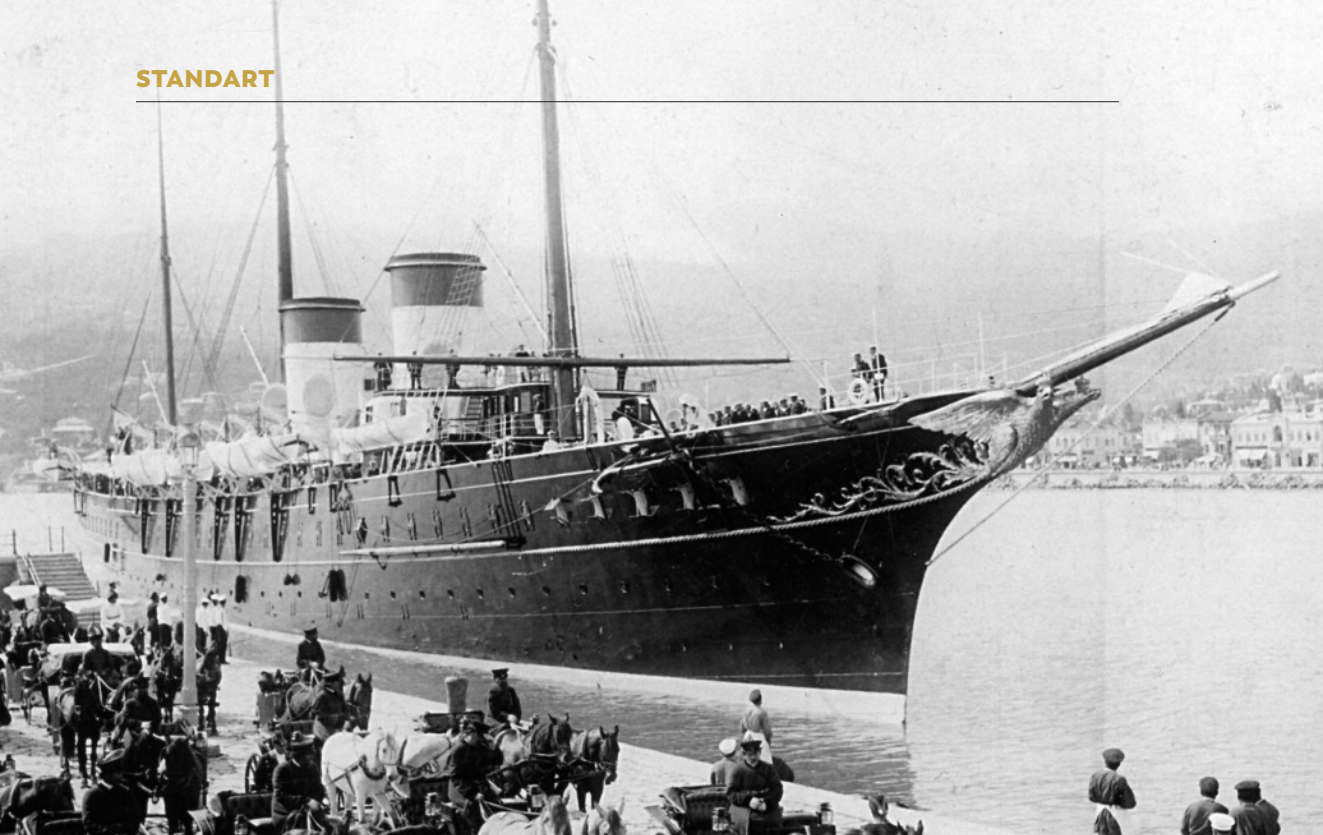
THURE MALMBERG

har jobbat 30 år på HBL som reporter och biträdande redaktionschef. Han har varit medarbetare i Tidskriften Skärgård sedan 20 år tillbaka och har författat ett antal böcker, främst om skärgård och sjöfartshistoria.

040 5936269
Centrumgränd 1 A 3, 01150 SÖDERKULLA
Maj-oktober: Fågelviksvägen 26, 06950
EMSALÖ



ARTIKELFÖRFATTAREN



Standart på besök i Jalta. Bild: Wikimedia Commons

Tsaren på grund

Text: Anders Moliis-Mellberg

Onsdagen den 11 september 1907 rörde sig en imponerande eskader över Hangö västra fjärd. Det var den kejsarliga yachten Standart, som eskorterad av sju torpedbåtar var på väg från Högsåra till Rilax i Bromarv. Ombord fanns tsar Nikolaj II och hans hustru Alexandra, samt deras fem barn. Målet var att besöka minnesmärket över slaget vid Rilax, där Peter den stores flotta år 1714 vann en sjöseger över svenskarna. Segern inledde Rysslands ställning som marin stormakt på Östersjön, och hade därför ett stort symbolvärde för Nikolaj. Besöket utföll dock inte som tsaren hade tänkt sig.

Yachten Standart var inte vilken skrov som helst. Det var tsar **Alexander III**, som hade låtit bygga fartyget på det danska varvet Burmeister & Wain. Beställningen gällde ursprungligen ett trupptransportfartyg. Då Alexander och hans danska hustru **Dagmar** närvarade vid kölsträckningen av

skeppet, blev tsaren dock så förälskad i fartygets linjer, att han ändrade beställningen till en lyxjakt. Han insisterade på att själv få rita skrovets slutliga former, vilket ledde till stora stabilitetsproblem. Varvet lyckades dock i smyg korrigera de värsta misstagen i tsarens ritningar och bygga fartyget inom utsatt tid, men inte utan konsekvenser. Varvets chef, **David Halley**, dog tre måna-



Standart på grund med Krialskär till höger. Bild: Johan Snellmans samlingar

der efter sjösättningen på grund av överansträngning, endast fyrtiofem år gammal.

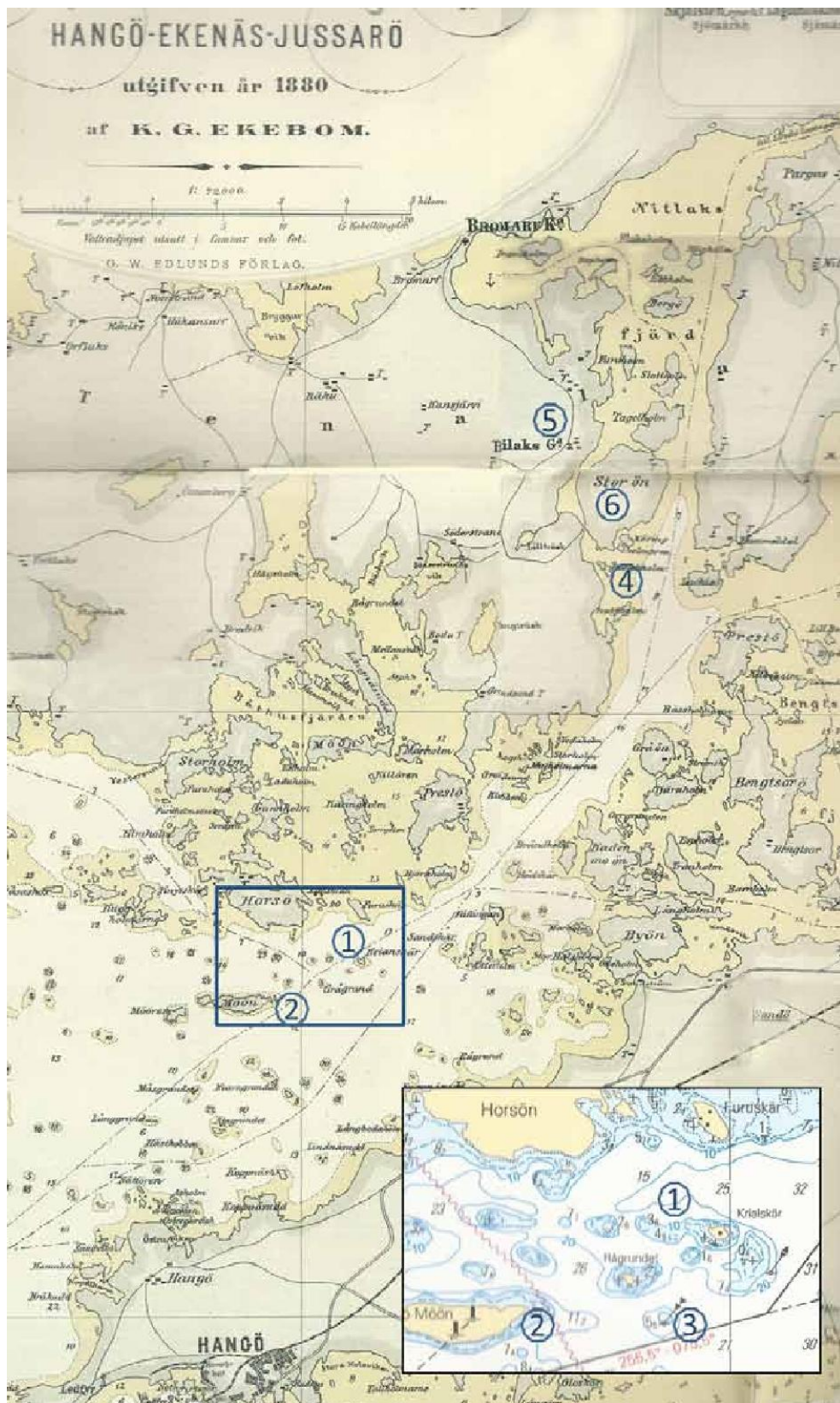
STANDART VAR 113 m långt och drevs av två ångmaskiner med en sammanlagd effekt av 10600 hk, vilket gav en maxfart på cirka tjugoen knop. Fartyget vägde 5200 ton och dess djupgående var över sex meter. Kommunikationsutrustningen innefattade trådlös telegrafi, något som italienaren **Marconi** uppfunnit under yachtens byggnadsskede och som alltså var dåtidens spetsteknologi. Fartyget var inrett med de yppersta material som fanns att tillgå. Inredningen var gjord i ädelträpanel med inslag av tapeter och läder. Belysningsystemet bestod av 1100 glödlampor. Köket var gjort i vitt kakel och hade ett automatiskt roterande stekspett, samt ett kylskåp som fungerade med koldioxid. För att de kejsrerliga barnen skulle få färsk mjölk hade fartyget mitt i skeppet ett bås för en ko. Standart hade också ett eget kapell med väggarna prydda av ikoner.

Tre kungliga sviter bestående av salong, sovrum och badrum kunde hysa den kej-

serliga familjen och deras gäster. De omsköttes av fyrtiotre betjänter och tre kockar, samt en skeppsorkester. Besättningen bestod av trettiofem officerare och trehundra femtiofyra underofficerare. Dessa sov huvudsakligen i hängkojer under däck.

I fråga om storlek och lyx kunde Standart väl mäta sig med nutida lyxjakter, till exempel Le Grand Bleu, som byggdes år 2000 åt den ryskfödde oligarken **Roman Abramovitch**. Den största skillnaden är att Le Grand Bleu har en besättning på endast trettiofem personer, vilket visar hur fartygsautomatiken utvecklats under hundra år.

DÅ STANDART sjösattes år 1896 hade Alexander III avlidit, och det var sonen Nikolaj II som fick ta emot yachten. Nikolaj var mycket nöjd med sin Standart. Han använde den flitigt både för statsbesök och för semesterresor. År 1907 ville han återse trakterna kring Hangö och Kimitoön, vilka han under många somrar besökt som barn. Resan startade från Pitkäpaasi, tsarfamiljens favoritställe utanför Vederlax i östra Finska viken.



Grundstötningen

Den kejserliga eskadern hade tidigare på morgonen den aktuella onsdagen passerat Tullsundet i Hangö på väg västerut. Ångaren Azija och det finländska lotsfartyget Eläköön hade eskorterat Standart till Hangö, men styrde nu norrut mot Rilax, för att förbereda besöket där. De övriga fartygen fortsatte till Högsåra. Standart kunde inte på grund av sin storlek gå in i Kejsarhamnen, utan ankrade på redan. Lunch aväts, och Jungfrusund betraktades på avstånd. Högsåra konstaterades se likadant ut som vid tidigare besök, varefter återfärden anträdde på eftermiddagen.

Ansvaret för eskadern och tsarfamiljens säkerhet låg hos amiral **Nilov**. Han var en av tsarens förtrogna och medföljde ofta ombord på Standart. Enligt gängse kutym fanns det alltid också en finländsk lots ombord. Vid denna färd var det den sjuttioårige lotsåldermannen **Johan Blomqvist**, som hade denna uppgift. Dessa gick igenom rutten med Standarts kapten **Tsagin**. Man konstaterade att den farled till Bromarv, som fanns inritad på Standarts ryska sjökort, var entydig och säker. Eskadern fick order om att bilda formation och följa farleden.

Hangö västra fjärd korsades i ypperligt väder. Vid fyratiden passerades Fläckgrund, och eskadern svängde upp mot Möön norr om Hangö. Vid Möön mötte den ångaren Framnäs, som kom från Bromarv. Passagerarna på Framnäs kunde konstatera att Standart höll god hastighet, uppemot fjorton

knop, trots att den närmade sig trånga farvatten. Här kan man kanske spåra Nikolajs inflytande. Han var känd för att gilla fart, på gränsen till dumdrighet. Dessutom ville han säkert hinna till Rilax innan middagsbestyren började. Kapten Tsagin drog alltså inte ner farten då man lämnade den öppna fjärden. Det är svårt att ana vad lotsen Blomqvist ansåg om detta. Hans uppgift var dock endast att se till att fartyget höll rätt kurs och följde farleden, inte bestämma hastigheten.

DE FÖRSTA torpedbåtarna passerade Möön, gjorde en gir norrut, rundade Rågrund (Grågrund) och vände tillbaka österut mot Krialskär (Krianskär, Granskär). Standart följde efter, men det betydligt större fartyget girade med en klart större radie än torpedbåtarna. Det befann sig därför efter svängarna något längre norrut än den övriga eskadern. Detta skulle inte ha varit så allvarligt, om inte där hade funnits en undervattensgryna på cirka fem meters djup. Ett mindre fartyg skulle kanske ha passerat utan att ens märka den, men Standarts sex meter djupa stäv körde rakt på grynnan med den kraft femtusen ton i fjorton knops fart ger.

Stenen rev upp ett hål i fören, varefter fartyget lyftes upp och gled framåt utan att stanna. Då grynnan befann sig akterskepps under pannrummet höll inte plåtarna längre, utan en ny fyrtio fot lång reva skars upp i skrovet. Ångpannorna lyftes ur sina bäddar, och den bakre skorstenen trycktes upp genom överbyggnaden. Vattnet började strömma in. Fartyget stod nu stilla på grundet med tio grader slagsida åt styrbord.

Förklaringar till kartan på sid 52

Leden till Rilax enligt K G Ekeboms karta från 1880. Infällt finns förstörad en modern karta över olycksplatsen. Den visar hur de då okända grynnorna ligger, samt hur den nuvarande farleden går. Siffrorna visar: 1. Grundet som Standart åkte på. 2. Platsen där Azija ankrade med tsarfamiljen. 3. Det nya grundet som upptäcktes. 4. Rilaxviken med monumentet, där tsarfamiljen bodde på Alexandria under resten av vistelsen. 5. Rilax gård, där ladugården inspekterades. 6. Storön, där jakter anordnades.

Då detta inträffade höll tsarfamiljen på att dricka kaffe i matsalen medan musikkåren spelade. Grundstötningen ledde till att servisen och blomvaserna slungades i golvet, och människor och möbler föll om varandra. Sedan blev allt stilla. Man kravlade sig upp och konstaterade att alla verkade oskadda, förutom tsarsonen Aleksej som saknades. Innan värre panik hann uppstå hittade man honom i fören av fartyget tillsammans med sin livvakt, matros Derevenko. Denne hade befarat att ångpannorna skulle explodera och därför beslutat föra honom i trygghet.

Nikolaj kunde nu uppsöka kommandobryggan för att undersöka läget. Bland skeppsbefälet rådde ett tillstånd av chock. Blomqvist satt tyst och stirrade framför sig. Kapten Tsagin hade beggett sig till sin hytt, där tsaren fann honom sittande med en pistol framför sig. Nikolaj beordrade honom barskt att ta sig samman och återta befälet, vilket tydligen hjälpte, för pistolen lades bort.

Räddningsoperationen

Runt Standart hade torpedbåtarna snabbt bildat en ring och kastat ankar. Ett meddelande om situationen hade telegraferats till Azija, som tillsammans med Eläköön lämnade Rilax och kom till platsen. Nu gällde det att föra tsarfamiljen i säkerhet. Nikolaj var till att börja med inte villig att lämna sitt fartyg, men då han såg hur vattnet strömmade in i akterskeppet gav han med sig. Familjen evakuerades via Eläköön till Azija, som ankrat vid Möön. Då familjen nu var i trygghet började man flytta besättningen samt mindre värdeförmål till andra fartyg. Diverse möbler och tavlor fördes i land på Krialskär, där ett tält uppstrestes.

I HANGÖBY hamn hade många människor samlats under eftermiddagen för att titta på Standart då den passerade. Åskådarna var just på väg bort då det hördes två dova smällar,

och man kunde se att en olycka hade hänt vid eskadern. Alarm gick till Hangö hamn, där bärgningsfartyget Freja råkade ligga för ankar. Freja begav sig omedelbart till have-riplatsen dit hon anlände redan en timme efter grundstötningen. Först möttes hon av varningsskott från en av torpedbåtarna och fick vänta på avstånd, men efter att tsarfamiljen lämnat Standart fick hon tillstånd att lägga långsidan till och påbörja läns-pumpning av yachten. Ombord på Freja fann också **Gösta Theslöf**, direktör för agenturfirman Karl Boström. Han passade på att sälja sin huvudmans, Revals bärgningsbolags tjänster, och en rysk torpedbåt avgick till Reval för att rekvirera assistans. Nästa morgon anlände följaktligen bärgningsfartygen Meteor, Mogutji och Karin till platsen, och antalet läns-pumpar kunde ökas från fyra till tio. Följande dag anlände ytterligare två bärgningsångare, Assistance och Wolodes.

Nyheten om haveriet hade omedelbart telegraferats ut från Hangö, och under några veckor var staden förstasidesstoff i den internationella pressen. Dramatiken växte av att rykten om ett attentat mot tsaren började spridas. Saken blev inte bättre av att vissa ryska tidningar påstod att finska aktivister låg bakom det. För att skydda tsarfamiljen kommenderade därför den ryska statsapparaten så gott som hela sin östersjöflotta till vattnen kring Hangö. Kustområdet från Hangö till Bromarv patrullerades av ryska säkerhetsmän, som förhörde befolkningen och hindrade nyfikna från att komma nära olycksplatsen.

Rilax

Fredag morgon anlände hjulångaren Alexandria till Hangö, fyllde på kol, och fortsatte till Möön. Tsarfamiljen flyttade över till detta fartyg, som var större och bekvämare. Alexandria fortsatte därefter till Rilax, där hon ankrade i viken söder om Storön. Andra fartyg gjorde henne sällskap.



Standart i sitt ägg © Fabergé Research Site

Nu kunde tsarfamiljen i äntligen besöka sitt resmål, monumentet till minne av sjösegern. På tsarinnans begäran återvände man dock nästa dag till Standart, där man höll en tacksägelsegudstjänst i fartygets kapell. Det var säkert helt befogat att tacka högre makter med tanke på vad som kunde ha hänt. Om grundet legat litet djupare hade Standart inte fastnat på detta, utan sannolikt fortsatt vidare och sjunkit. Om det legat närmare ytan hade fartyget kört rakt in i grynnan och många skadats vid det kraftiga tvärstoppet.

Kanske man också tackade för änglavakten under evakueringen från Möön. Den ryska marinens mättingsfartyg hade nämligen medan Standart tätades undersökt området kring olycksplatsen och prickat ut en alternativ farled sydost om Krialskär. Vid mätningarna upptäcktes en ny fem meters gryna söder om denna ö, ungefär vid den rutt Alexandria hade tagit då hon transporterade tsarfamiljen till Rilax. Man kan föreställa sig vad reaktionerna skulle ha blivit om den ryska marinen hade lyckats sätta tsaren på grund två gånger inom en vecka.

Bärgningen

Tisdagen den 17 september hade läns pumpningen och tätningen av Standart fortskridit så långt att fartyget var torrt och kunde dras flott. Nikolaj hade noggrant följt med bärgningsarbetet, och ville närvara på torsdagen då detta skulle ske. Freja hade gjort en tur till Reval för att hämta femton tum tjocka trossar, med vilka man började dra fartyget norrut. Assistance och Wolodes drog i fören och Mogutij i aktern, samtidigt som alla ankarvinschar utnyttjades. Standart rörde sig redan, då Mogutij gjorde misstaget att slacka trossen och sedan lägga full fart fram, varvid den tjocka trossen brast. Försöket avbröts, och tsaren åkte till Rilax för att äta lunch. Manövern upprepades på eftermiddagen utan hans närvaro, och nu flöt Standart snart fritt. Standart bogserades därefter inomskärs och tätningens arbetet fortsatte.

Samtidigt hade den näst största kejsarliga jakten Poljarnaja Svjesda (Polstjärnan) anlänt till Hangö från Köpenhamn, där den betjänat änkekejsarinnan Dagmar. Man hade planerat att omedelbart trans-

portera tsarfamiljen till Sankt Petersburg, men så blev det inte. Familjen trivdes så bra vid Rilax att fartyget fick ligga i Hangö och vänta medan den roade sig med jakter och utfärder på Rilax gårds områden.

Tsarparet gjorde ingen officiell visit på herrgården. De skickade endast sin adjutant till dess ägare, greve **Fredrik "Fedi" Aminoff**, för att meddela om sin närvaro och önskan att idka jakt. Tisdagen den 24 september företog de en promenad från Bromarv kyrkby genom gårdens ägor till fartyget. På gårdens åkrar pågick skördearbeten och mycket folk var ute. Tsarens gendarmar såg till att ingen kom så nära att det fanns risk för att någon skulle kasta handgranater eller andra föremål på besökarna. Gårdens ägarfamilj var inte hemma, men Nikolaj lär ha tittat in i den stora ladugården, som då var ny.

UNDER VECKAN lyckades man få igång totalt tolv ångpannor och en ångmaskin, vilket beräknades räcka för att Standart skulle kunna ta sig till Kronstadt. Det var dags att bryta upp. Tidigt på morgonen fredagen den 27 september lättade fartygen vid Rilax ankar och begav sig mot Hangö. Vid tiotiden låg fartygen utanför Hangö hamn. Standart styrde därifrån ut mot havs och satte kurs mot Kronstadt, ledsagad av Meteor och Karin. Tsarfamiljen transporterades med en ångslup från Alexandria till Poljarnaja Svjesda, som därmed hissade kejserlig flagg. Något senare kunde hangöborna se en vit flagga med rött kors på flaggmasten. Detta var ett tecken på att en guldstjänst pågick ombord.

Fyratiden på eftermiddagen avgick också Poljarnaja Svjesda omgiven av sin eskader. Också dessa fartyg sökte sig till öppet vatten. Man tog inga flera risker med den farliga finländska skärgården, utan gick utomskärs ända till Hogland. Följande morgon gick man in till Pitkäpaasi, där familjens sommarvistelse fortsatte. Standart nådde

något senare Kronstadt och togs in på Konstantindockan, där reparationen inleddes.

Byktvätt

Orsaken till grundstötningen utredde av en specialkommission. Den fick dock inte fram något entydigt svar. Standarts höga hastighet hade uppenbarligen bidragit till olyckan, men den avgörande faktorn var att den ödesdigra grynnan inte fanns inritad på det ryska marinsjökortet. Farleden var vid detta avsnitt baserad på ortsbornas traditionella genväg mellan skären. Dessa hade med sina grundgående båtar knappast ens noterat några grynnor på fem meters djup.

Det ryska hydrografiska institutet hade systematiskt kartlagt alla större farleder längs Finlands sydkust, men de mindre inomskärslederna hade ägnats mindre intresse. Mätningar av farleden till Rilax och Bromarv hade visserligen utförts några år tidigare, men resultaten av lodningarna hade ännu inte införts i sjökorten. Om så hade hunnit ske, skulle farleden säkert ha flyttats längre söderut mot sin nuvarande sträckning.

FINLÄNDSKA FARTYG och lotsar hade vanligtvis inte tillgång till de hemligstämplade ryska korten, utan de använde egna finländska versioner. En av dessa var K. G. Ekeboms kartserie över kusten mellan Viborg och Hangö. Den hade publicerats redan år 1880, och senare kompletterats med information från lokala seglare. Om lotsen Blomqvist hade fått använda detta sjökort, hade grundstötningen antagligen inte skett. Det hade nämligen förutom genvägen också en alternativ farled utritad sydost om Rågrund och Krialskär. Lotsen Blomqvist hade troligen förordat denna led om han känt till den. Men nu blev det inte så.

Eftersom han följt det ryska sjökortet friade specialkommissionen Blomqvist från ansvar. Däremot blev både amiral Nilov och

kapten Tsagin åtalade för oaktsamhet i fråga om hastigheten. Rätten fällde dem, men efter ingripande av tsaren frikändes alla. Ett tecken på att Nikolaj inte sett med blida ögon på rättsprocessen var att åklagaren, amiral Stenovits, efter detta avskedades. Tsaren ville tydligen glömma händelserna vid Bromarv.

Epilog

Tsarfamiljen fortsatte sommarkryssningarna med sin reparerade lyxjakt ända till år 1916 men besökte aldrig mera skärgården väster om Helsingfors. Familjen gick som känt ett olyckligt öde till mötes under revolutionen, och samma gällde Standart. Bolsjevikerna beslagtog yachten och tömde den på all lyxutrustning. Den gjordes senare om till minsvepare och skadades under andra världskriget. Det stolta fartyget slutade där efter sina dagar som måltavla vid missilprov.

Det enda, som idag påminner om Standart är ett Fabergéägg, som Nikolaj gav Alexandra två år efter grundstötningen. Det var gjort av guldsmedsmästaren Henrik Wigström från Ekenäs. Ägget består av ett ge-

Litteratur

Kejsaren i skärgården, Jorma och Päivi Tuomi-Nikula, Jyväskylä 2002

Nytryck av K.G. Ekeboms sjökort från 1880, utgivna av Strang, Harju och Laurell, Borgå 2006

Tsaren ritade en sjöoduglig lyxjakt, Annette Kruhoffer, Illustrerad vetenskap 2011

Västnyländsk årsbok 2017, Johanna Wassholm

Nationalbibliotekets digitala dagstidningsarkiv för 1907

nomskinligt skal, prytt med detaljer av guld, diamanter och blå sten. Inuti finns en perfekt miniatyrkopia av yachten, helt i guld.

Ägget ingår numera i Kremles rustkamrars samlingar i Moskva. Miljoner besökare kan där beundra fartyget, som seglar på ett hav av bergskristall. I denna form har Standart överlevt alla sina dramatiska öden.



ARTIKELFÖRFATTAREN

ANDERS MOLIIS-MELLBERG

är intresserad av skärgårdshistoria och kartor

tel. 040 5343752
moliis-mellberg@kolumbus.fi

I Östersjöns stenigaste farvatten

Text: Iris Sjöberg

I undervattensmiljöerna bland bottenbrus och tångruskor gömmer sig i Bergö skärgård en hel del rester av vrak. I dagens läge är de mer eller mindre murkna eller anfrätta av rost. Här vilar också mer eller mindre bortglömda öden och historier.

Båken vid Rönnskärs före detta lotsstation. Foto: Christian Höglund



taliga är de skepp som letat sig för nära vår steninga utskärgård i farosituationer och nödlägen. Galeaser, skonare, järnbarkskepp... "Fartygsgraven" och "skeppskyrkogård" är benämningar som använts om Bergö Gaddarna. För trettio år sedan fick jag en lista över förlista fartyg i Rönnskärsarkipelagen och i området kring Bergö Gaddarna. Listan, som jag fick av eldsjälens **Unto Lintala**, då aktiv i sportdykarklubben Delfin i Vasa, innehöll femtio namngivna vrak. I samband med utgivningen av boken *I storm och i stiltje* år 2001 kompletterades listan med namn på fler haverister. Med anledning av den här artikeln har jag via www.hylyt.net uppdaterat listan igen, så just nu finns 83 objekt på listan - både namngivna och okända fartyg som strandat eller gått i kvav.





Flytväst, ett korkbälte, från Westkusten. Foto: Iris Sjöberg

FÖR DET finns nog kvar okända vrakdelar i våra vatten. Sjökaptenen **Per-Erik Berglund** skriver i hembygdsboken *Från Wargö till Bergö*: "När Bergö nya vajerfärja sattes i trafik 1974 kom ett 1700-tals ankare upp med vajern och bärgades. Någon dag senare fastnade bordläggningsskeden av ett kravellbyggt skepp på vajern. Dessa delar återförpassades till havet." Som ynglingar simmade och dök **Lasse Molander** (1926-2001) och **Leif Åbonde** (1927-2012) kring Rännilsgrynnan. Då fann de delar av ett gammalt skepp. Dessa delar förvaras idag i spannmålmagasinet invid Bergö församlingshem bredvid kyrkan.

Tyvärr tror jag att berättelser och personliga minnen om förlisningar och vrak i vår närmiljö håller på att försvinna i glömskans hav. Så finns några konkreta minnen kvar på Bergö?

PÅ KYRKOGRÄDEN finns ett relativt nytt monument över de drunknade svenska sjömännen från den svenska barken *Magdalena*, hemmahörande i Umeå. År 1879 var lotsäldermannen på Rönnskärs lotsstation, **Johan Erik Söderholm** (1856-1947), med i räddningen av de överlevande och skriver: "Vi seglade dit, då hade 5 man kommit iland med en båt, de andra var 7 på den andra båten, de kom aldrig till land, vi antog att båten kantrade längs sidan av fartyget, övre delen av riggen, hade gått överbord, och låg längs sidan. Där är det möjligt att båten kantrade och alla drunknade. Sedan på hösten flöt 6 iland i Rönnskärs skärgård, som vi alla förde

till Bergö för att begravas där, den 7:de kom ned till Walsörarna, så att alla blev funna."

Fyrmästarsonen **Bertil Mattsson** från Strömmingsbådans fyr studerade vid seminariet i Nykarleby i början av 1900-talet. Han skriver i en uppsats om Bergö kyrka och kyrkogård: "I kyrkogårdens sydöstra hörn står sex gråa, allaredan förgätta kors. Gräset täcker dem redan till hälften. Man fäster sig särskilt vid dem, och frågar man av någon närvarande församlingsbo, vilka som där vila, får man till svar, att de äro förolyckade svenska sjömän. För omkring tjugo år sedan sent på hösten strandade deras fartyg ute vid Wargö Gaddarne. Det var mörkt och en svår nordanstorm rasade och slungade vågorna i oemotståndligt raseri mot klipporna. Skeppet slog sönder och sjönk omedelbart. De flesta av manskapet omkommo och hittades efteråt uppspolade på stränderna däromkring. Man lade dem sedan till ro i kistor av ohyvlade bräder. Här fingo de sin grav på okänd kust. De ilade likt vikingarna vid höstens och vinterns ankomst till sitt hemland, men Ägir kallade dem hem till sig, förrän hemstranden var nådd."

MAN KAN väl nog kalla lotsäldermannen J.E. Söderholms brev för en ögonvittnesskildring. Han beskriver också fyra andra farofylla räddningar som han deltagit i. En norsk bark, *Sjerner*, seglade 1882 i land sydväst på Storsanden: "Vi gick 5 man i en lotsbåt och seglade till haveristen, men det ansågs, nästan omöjligt att komma till honom, emedan den stod i brott och bränningar, ej långt från stranden. I bränningarna stack stenar upp her och der, brätten kokade som i en häxkittel, det såg rent otrevligt ut, men ingenting fick stå i vägen, vi måste rädda besättningen ingen tvekade, alla var nöjd, en i var åra, och en till rors, det blev som man säger, en kamp på liv och död." Men det lyckades. Efter en hel del dramatik räddades alla iland på Storsanden, där de tog in i ett fiskarhus. Deras skepp kunde inte räddas. "Stormen



Rönnskär. Till höger syns lotsarnas vedlider och magasin, nere vid stranden fanns deras livräddningsskjul. Ankaret, i förgrunden till vänster, är från skonerten Azira som sjönk den 11 oktober 1913 utanför Ljusån. 1978 donerades det av sportdykarklubben Delfin från Vasa. Foto: Christian Höglund

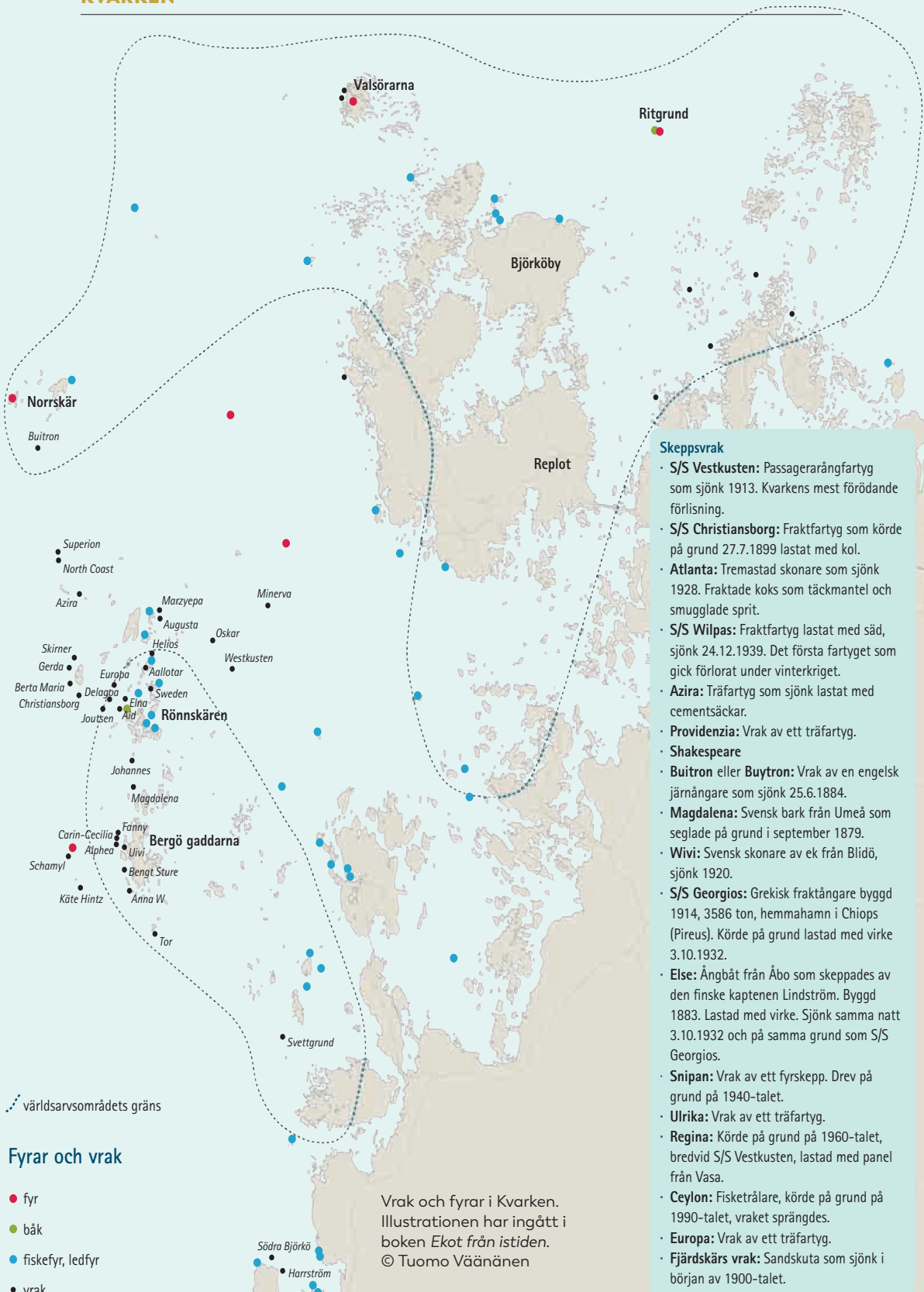
låg i hela natten, på morgonen var allt som en enda skräphög”, skriver J.E. Söderholm.

HAN VAR också med på räddningarna i november 1894, när Vasaångaren Tor strandade vid Nisskallan söderom Bergö Gaddarna, och i juli 1899, när både Nagubriggen Aid och den danska ångaren Christiansborg havererade samtidigt utanför Rönnskärs lotsstation. Han beskriver händelserna med must och märg. Befälhavaren på Christiansborg och en ung engelsk dam drunknade. En annan ögonvittnesskildring är från 1937, när Aallotar från Iniö styrdes in på grunt vatten vid Lillsanden för att inte gå i marvatten på Rönnskärsglippet. Min morfar **August Söderholm** var då fyrvaktare på Lillsanden. Hans son **Erik** var också där. De väcktes vid midnatt av knallar som liknade gevärsskott, såg ett fartyg vid sydöstra udden, kastade på sig kläderna, tog ficklampor och sprang dit. Den hårda vinden ven i vanter och tåg. De hörde smållarna från de kvarvarande trasorna av seglen i fockmasten, där de stod mitt i sjöbruset och kulingen med stormbyar från sydväst. Tack vare lotsens lokalkännedom och

den månljusa natten kunde de styra in mellan holmarna och besättningen räddades.

VID NISSKALLAN finns stenen som än idag kallas Toras stein, just efter den havererade ångaren Tor. Vid Johannesgrunden i Rönnskärs skärgård blev skonerten Johannes ett vrak. **A.R. Hedberg** berättar ingående om bärgandet av lasten i boken ”Starke Prästen”, skriven av P.Nordmann 1919. Boken finns i nytryck och med illustrationer av vår lokale konstnär **L-G Söderholm**. På Stenskär i Rönnskärsarkipelagen finns en stor sten nere vid stranden som kallas Providence. Namnbrädet av den danska briggen Providenzia som förläste i oktober 1840 vid Storskär lär ha flutit iland just där. Jag tror att en del namnbräden av olika skepp fortfarande kan finnas kvar både på Bergö och i utskärgården. Åtminstone på min fars sommarställe i Norrstenarna heter utedasset Elna. Elna, en dansk skonert, rände 1919 i dimman upp på Svappelberget vid Rönnskärs lotsstation.

I närheten av Svappelberget finns också Kämpes grund. Det berättas att när lotsbåten



- Skeppsvrak**
- **S/S Vestkusten:** Passagerarfartyg som sjönk 1913. Kvarkens mest förödande förlisning.
 - **S/S Christiansborg:** Fraktfartyg som körde på grund 27.7.1899 lastat med kol.
 - **Atlanta:** Tremastad skonare som sjönk 1928. Fraktade koks som täckmantel och smugglade sprit.
 - **S/S Wilpas:** Fraktfartyg lastat med säd, sjönk 24.12.1939. Det första fartyget som gick förlorat under vinterkriget.
 - **Azira:** Trärfartyg som sjönk lastat med cementsäckar.
 - **Providenzia:** Vrak av ett träfartyg.
 - **Shakespeare**
 - **Buitron eller Buytron:** Vrak av en engelsk järnångare som sjönk 25.6.1884.
 - **Magdalena:** Svensk bark från Umeå som seglade på grund i september 1879.
 - **Wivi:** Svensk skonare av ek från Blidö, sjönk 1920.
 - **S/S Georgios:** Grekisk fraktångare byggd 1914, 3586 ton, hemmahamn i Chiops (Pireus). Körde på grund lastad med virke 3.10.1932.
 - **Else:** Ångbåt från Åbo som skeppades av den finske kaptenen Lindström. Byggd 1883. Lastad med virke. Sjönk samma natt 3.10.1932 och på samma grund som S/S Georgios.
 - **Snipan:** Vrak av ett fyrskepp. Drev på grund på 1940-talet.
 - **Ulrika:** Vrak av ett träfartyg.
 - **Regina:** Körde på grund på 1960-talet, bredvid S/S Vestkusten, lastad med panel från Vasa.
 - **Ceylon:** Fisketrålare, körde på grund på 1990-talet, vraket sprängdes.
 - **Europa:** Vrak av ett träfartyg.
 - **Fjärdskärs vrak:** Sandskuta som sjönk i början av 1900-talet.

--- världsarvsområdets gräns

Fyrar och vrak

- fyr
- båk
- fiskefyr, ledfyr
- vrak

Vrak och fyror i Kvarken. Illustrationen har ingått i boken *Ekot från istiden*. © Tuomo Väänänen

kom för att rädda sjömännen från skutan som drev bland bränningar och undervattensrev, då sträckte kaptenen fram handen och sa: Kämpe heter jag och kämpa måste jag! Därav namnet, sägs det. På vinden i vårt hembygdsmuseum Klockargården finns också ett livbälte från s/s Westkusten, som förläste 22 oktober 1913 vid Holmbergsgrund. Över trettio personer omkom och endast en person överlevde den tragiska olyckan. Berättelsen om Westkustens hemiska undergång finns återgiven i boken *I storm och i stiltje*, och beskrivs dessutom i ett reportage i Vasabladet den 28 december 2018. Ombord på ångaren fanns också boskap - ben av kor lär ha flutit iland vid Tummelsö och Hamnskär nära lotsstationen.

NERE VID stranden vid Båtklubbens lilla hus här på Bergö finns ett ankare. Ankaret är en gåva till Båtklubben och har bärgats från galeasen Sulo som med tegelstenslast grundstötte i oktober 1915 vid Jullkall utanför Rågskärr. På klubbhusets yttervägg finns också en platta med utdrag ur sjöförklaringen och rapport från Bergö lotsplats Granöskatan.

Länge var kusten utanför Bergö ”mörk”. Här fanns inga fyrar, trots att vattnen vid

Wargögaddarna och Rönnskärs nya segelled var riskfyllda. År 1885 stod äntligen Strömmingsbådans fyr på Norrkallan färdig och ljuset tändes 22 oktober samma år. Först år 1897 uppfördes fyra ledfyror i Rönnskärsarkipelagen. Så småningom blev Rönnskärsleden helt fyrbelyst. Ändå hände haverier då och då.

SJÄLV HAR jag sett bara ett enda, tack och lov. Det var mitt på dagen och det var vackert väder. Tyska Ilse Feldtman fick grundkänning vid Kallremmaren utanför Rönnskärs lotsstation efter att lotsen lämnat fartyget. De var tvungna att kasta däckslasten, en hel del trävirke, till sjöss för att komma loss. Därefter kunde hon fortsätta resan, vad jag minns. Vi var barn, min bror och jag, och vi tyckte att vi hörde smällen. Och naturligtvis blev Ilse Feldtman namnet på vår nästa båt i kärret där vi seglade med hemmagjorda träbåtar. I haveristflottan platsade hon, tyckte vi, tillsammans med Bornholm, Andrea Doria och Stockholm.

Uppgifterna är ur boken ”I storm och i stiltje”, tidningsurklipp och egna anteckningar.

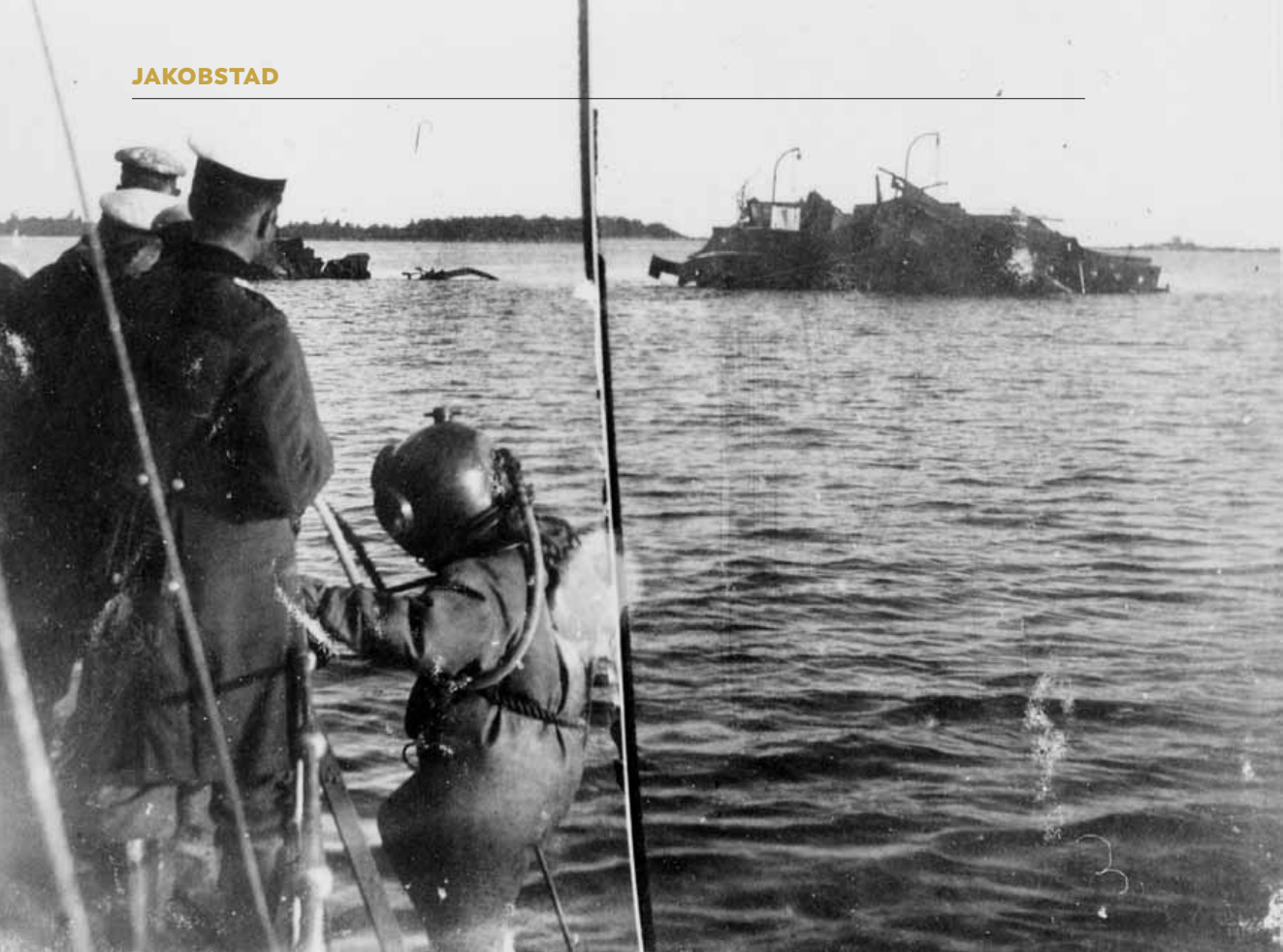


ARTIKELFÖRFATTAREN

IRIS SJÖBERG

är pensionär, bosatt på Bergö och intresserad av släkt- och hembygdsvetenskap.

iris.sjoberg@netikka.fi



Dykare vid vraket av John Grafton, som förliste i Larsmo skärgård 1905. © Jakobstads museum

Vraken ger platserna själ

Text: Carola Sundqvist

Webbplatsen Genius Loci erbjuder en mängd intresseväckande och spännande besöksmål för äventyr och turism på egen hand i det historiska mellersta Österbotten. Den som är intresserad av vrakens historia kan bland annat läsa om vraket efter John Grafton.

Ett vrak kan betraktas som ett slags tidskapsel, som innehåller historier från tiden när fartyget seglade på haven. Ett av de fartyg som i början på 1700-talet förläste vid den österbottniska kusten var rådmannen och handelsmannen Anders Burmans fartyg, som seglade från Stockholm mot sin hemmahamn Torneå. Stora ofredens tid var slut och många som flytt undan fien-

den till den svenska sidan var nu på väg hem från Stockholm. Returtrafiken efter Stora ofreden ledde till många skeppsbrott och detta var en av de större olyckorna.

VRAKET HITTADES sommaren 1978 då några småpojkar hittade ett antal silver- och kopparmynt på en klippö i Larsmo skärgård, inne i en klippskrev. Lokalbefolkningen hade ändå ännu tidigare känt till detta vrak, eftersom lasten under årens lopp, tack vare



Kritpipshuvud som hittades i Larsmo 1979. © Jakobstads museum



Supkopp i glas som hittades vid vraket efter Anders Burmans fartyg. © Jakobstads museum

landhöjningen och genom isarnas och stormarnas påverkan, blivit allt mer synlig.

Sommaren 1979 arrangerades dykningar på området i samarbete med Jakobstads museum. Till fynden hörde bland annat två gulddukater, kritpipor, plåtmynt av koppar, taktegel samt vardagliga bruksföremål. Guldmynten som hittades är präglade 1718–1720, då drottning Ulrika Eleonora av Sverige regerade. Enligt Risto Nurmi, arkeolog vid universitetet i Uleåborg, är fyndet historiskt och kulturellt viktigt.

DEN SOM är intresserad av vrakens historia och gärna vill läsa mera om detta vrak eller om till exempel vraket efter John Graf-

ton, kan idag gå in på sidan geniusloci.chydenius.fi och läsa vidare. På websidan, som är resultatet av ett projekt inom Chydenius institutet i Karleby, berättas det om flera vrak vid kusten utanför Jakobstad och Karleby. Texterna är illustrerade med bilder och kartor. För den som vill fördjupa sig ytterligare i ämnet finns en lista över källor och länkar till artiklar och TV-program.

Websidan berättar inte bara om vrakens värld, utan här finns också många andra historier från Österbotten som berättar om olika platser och om platsens själ - med andra ord genius loci. Bland annat finns här berättelser om prästgårdar och om området Gamla hamn i Jakobstad.

CAROLA SUNDQVIST
är fil.mag från Åbo Akademi, med Nordisk historia som huvudämne. Hon har jobbat vid Jakobstads museum sedan 1988 och valdes år 2016 till museichef.



ARTIKELFÖRFATTAREN

Kanoner, block och ankare.
Fregatten i Jurmo kapell är
full av detaljer. Foto: Tiina
Johansson.



Stolta minnen och förälskade sjömän

Text: Cecilia Lundberg

I vår skärgård påminns vi om ett flertal skeppshistorier i form av minnesmärken av skeppsbrott och kyrkskepp i så gott som alla kyrkor och kapell.



Aid i Nagu kyrka är byggd av den erfarna miniatyrbyggaren Åke Sandvall. Foto: Janette Lagerroos.

*“Det var Blue Bird av Hull,
det var Blue Bird, en brigg,
som med sviktande stompar stod på
över soten i snöstorm med nedisad rigg,
själva julafton sjuttio två.”*

*Surra svensken till rors,
han kan dreja en spak,
ropar skepparn, - All right boys, lös av!
Och Karl Stranne från Smö-
gen blev surrad till rors
på Blue Bird som var dömd att bli vrak.”*

Det är stor dramatik i Evert Taubes ”Balladen om briggen Blue Bird av Hull” som publicerades i Fritiof Anderssons visbok 1929. Visan handlar om skeppet som förläste på svenska västkusten julaftonen 1872. Även om modernare efterforskningar visar att det lär ha varit måttlig vind just denna julnatt, är händelsen enligt upphovsmannen sann. Må vara att han blandat ihop flera tillfällen, olyckor och personer.

Hur som helst är berättelsen gripande och rysande ännu i dag, nästan 150 år senare.

Samtidigt skildrar Evert Taube en verklighet inte alls obekant för äldre tiders skärgårds- och kusttrakter. Och olyckan kan vara framme än i dag, även om ingen längre binds fast vid ett roder.

I vår skärgård påminns vi om ett flertal liknande historier i form av minnesmärken av skeppsbrott och kyrkskepp i så godt som alla kyrkor och kapell. I modern tid är givetvis passagerarfärjan Estonias öde det mest kända. Estonia trafikerade mellan Tallinn och Stockholm och det finns flera minnesmärken över offren både i Estland och i Sverige. Kanske är det mindre känt att det också finns en minnessten över Estonia i Pärnäs i Nagu? Minnesmärket i form av en natursten prydd med en båtshake ligger lite undanskymd på södra sidan om färjefästet. Estonia sjönk söder om Utö den 28 september 1994. Det var 852 personer som miste livet den natten, vilket gör Estonia till den största fartygskatastrofen i fredstid i Norden.

Kyrkskepp en katolsk tradition

Kyrkskeppen minner i främsta hand om stolta sjöfartstraditioner och bondese-
glation, men också om skeppsbrott. Alla
bär de på en spännande historia, men
det kan ibland vara skrämt med uppgif-
ter om bakgrunden till dessa skepp. Ju
äldre skepp, desto mindre information.

De ståtliga och vackert utsirade kyrkskep-
pen heter egentligen votivskepp. Ordet kom-
mer från latinets ”ex votum”, löfte. En far-
tygsbesättning i sjönöd bad till högre makter
om att undkomma olyckan och gav då ett
löfte om en gåva. Denna votivgåva var van-
ligen en miniatyr av skeppet de seglat med
och donerades till den egna församlingen.

Traditionen med votivskepp är katolsk,
men har levt kvar inom den protestantiska
kyrkan. Starkast har traditionen varit i Nor-
den. Nordens äldsta votivskepp med anor
från 1500-talet finns i Storkyrkan i Stock-
holm. Finlands äldsta är från 1600-talets
början och finns i Hauho kyrka i Tavastland.

- Kyrkskepp är en korrektare benäm-
ning än votivskepp i våra kyrkor, slår tu-
ristguide **Magnus Sundman** fast. Vanligen
är de donerade av andra orsaker. Det kan
handla om tacksamhet för god fångst, till
minne av någon församlingsmedlem, el-
ler annars bara vara en vacker prydnad. Ett
skepp kan också ses som en kristen sym-
bol. Församlingen är samlad i en båt på väg
mot himlen med Kristus som skeppare.

Magnus har några favoriter bland
de åboländska kyrkskeppen. En
av dem är Aid i Nagu kyrka.

Att Aid härstammar från 1800-talet,
skvallrar den vit-blå-röda flaggan från
Storfurstendömet Finland i aktern om.

Nagu kyrkskepp hyllar bondese- glationen

Den riktiga, stora, Aid var en brigg byggd
i Nagu 1873. 1800-talet utgjorde själva
guldåldern för bondese-
glationen i Nagu.
Under den tiden blev fartygen större och
rörde sig ute på världshaven. Aid hade en
besättning på tio man och rörde sig i hu-
vudsak på Nordsjön och Östersjön. Men
under sina 26 år i trafik hann hon också med
några vändor till Vita havet och Medelhavet.
Fartyg av Aids storleksklass gjorde vanligen
ett par, tre fraktesor på en sommarsäsong.

Bondese-
glation innebar att flera bönder
delade på kostnader, underhåll och vinster
från ett gemensamt fartyg. Det betydde
också att skepparna byttes rätt ofta, eftersom
de egentligen var bönder och samma skep-
pare inte hade möjlighet att årligen vara ute
på sjön under bästa odlings- och skördetiden.

Aid hann med nio olika befälhavare fram
till den sista resan i juli 1899. Magnus
Sundman har för sig att Aid redan tidigare
råkade ut för ett mindre haveri i Engelska
kanalen. Närmare uppgifter lyckas vi inte
hitta, men **Janette Lagerroos** kan berätta
mer om Aids förlisning utanför Rönnskärs
båk i Bottniska viken. Janette är för tillfäl-
let kaplan i Houtskär, men bosatt i Nagu.

- Det var faktiskt min morfars far som var
den sista skepparen på Aid. Kofferdiskep-
pare, som det så vackert hette på handels-
fartyg på den tiden, berättar Janette.

Aid råkade ut för en kraftig som-
marstorm på sin väg från Kalix i norra
Sverige till London med virke i lasten.
Alla i besättningen klarade sig helskin-
nade, men skeppet gick inte att rädda.

Sjöfarten har långa traditioner i Nagu.
Från medeltiden framåt har det funnit ett
otal sjömän, båtbyggare och skeppsredare



Estoniakatastrofen ihågkoms i Pärnäs, Nagu. Foto: Cecilia Lundberg.

med Nagu som hemort. Till en början måste all handel gå via Åbo, men under 1600-talet utökades handelsplatserna både västerut mot Stockholm och österut mot Reval (Tallinn). Frakten kunde handla om allt från smör och ägg till strömming, boskap, dun och ved. Under 1800-talet nåddes guldåldern för Naguseglationen med stora fartygsbyggen och transportsträckor utanför Östersjön. Något som i sin tur krävde än större och bättre rustade fartyg.

– Aid var den sista seglande briggen från Nagu, så därför passar hon fint som kyrkskepp i Nagu kyrka, säger Janette. Miniatyren är byggd av Nagubon **Åke Sandvall**, en erfaren och anlitad kyrkskeppsbyggare. Just Aid tog fyra månader att få klar och beställdes av Nagu församling 1971. Med den ville församlingen hedra minnet av alla tappra Nagubor som genom historien har tjänat sjöfarten.

Minnet av en kär sjöman i Jurmo kapell

Den kanske mest spännande – och romantiska – legenden handlar om kyrkskeppet i kapellet på Jurmo.

– Det förekommer olika historier kring Jurmoskeppet, men den här är den bästa, så det är den vi tror på, berättar Jurmobon, företagaren och tidigare FÖSS-ordföranden **Tiina Johansson**.

Sedan barndomen har hon hört berättelsen om den svenska 1700-tals fregatten som förliste utanför Jurmo. Besättningen räddades och en av båtsmännen förälskade sig i en Jurmoflicka. För att få gifta sig med henne var sjömannen tvungen att arbeta som dräng på Lassfolks hemman i tre år. Lassfolks är också Tiinas släktgård, men hon härstammar från en annan släktgren. Det var under dessa tre år som båtsmannen byggde fartyget och donerade det till kapellet på Jurmo.

Med tanke på alla detaljer, färger och snickarglädje, kan man inte annat tro än att sjömannen var kär. Paret vidare öden är ändå dolt i historiens dunkel. I boken ”Jurmo by närmast havet” berättar **Agneta Andersson** att hon via kyrkböcker fått fram att paret bosatte sig i Pargas, men sedan slutar spåren.

– Förutom under kortare perioder då kapellet restaurerats, har kyrkskeppet hängt på sin plats i kapellet, berättar Tiina.

Det har funnits kapell på Jurmo sedan 1200-talet, på flera olika platser. Det nuvarande härstammar från 1700-talet, vilket betyder att det borde ha varit tämligen nybyggt då sjömannen donerade skeppet till kyrkan. Omgivningen, taket ovanför skeppet är prytt med blåa stjärnor, tyder på Jurmoskeppets ursprunglighet.

Det finns flera vrak än den svenska fre-gatten i vattnen kring Jurmo, eftersom Jurmoborna har ett förflutet som sjörövare. Det sågs att **Gustav Vasa** lät bränna Jurmo som straff då Jurmoborna släckte fyren och vilseledde sjöfararna. Men någon riktig smaskig vrakhistoria har Tiina inte på lager.

– Det berättades nog sjörövarhis-torier i min barndom, men vi flick-or fick inte lyssna, säger Tiina.

Av Jurmos ursprungliga sex hemman, flyt-tade två till Utö på 1600-talet. Utö har alltid fungerat mest som en tjänstemannaö, Utö-borna var lotsar och fyrvaktare. Trots otaliga skeppsbrott genom tiderna, finns det inget votivskepp i Utös bönehus. Istället pryds altaret av en tioarmad ljusstake. Ljustaken är till minne av de tio män som omkom på ångaren Park Victory julnatten 1947. Ame-rikanska Park Victory var på väg med kol till Åbo hamn. Hon ankrade vid Utö då nya or-der sa att lasten skulle till Helsingfors. Flera

grundstötningar i det hårda vädret orsakade förlisningen och de män som hamnade i det iskalla vattnet drunknade eller frös ihjäl.

Med det är vi tillbaka där vi började – sant eller ej – hur gick det med briggen Bluebird? Vad hände med rorsman Karl?

*”Gubben Stranne tog sakta sydvästen utav.
- Spara modern, kapten, denna kväll!
Nämn ej namnet på brig-
gen som har gått i kvav,
nämn ej Blue Bird av Hull, är Ni snäll!
Och kaptenen steg upp. Han
var grå, han var tärd,
stormen tjöt, knappt man hörde hans ord.
När han sa med skälvande röst till sin värd:
- Karl stod surrad och glömdes ombord!”*

En förkortad version av artikeln har ingått i St Olav Waterways nyhetsbrev 2/2018 på hemsidan www.stolavwaterway.com.

CECILIA LUNDBERG

är doktor i marinbiologi och jobbar vid Centret för livslångt lärande vid Åbo Akademi, bland annat inom projektet St Olav Waterway.

Cecilia.Lundberg@abo.fi



ARTIKELFÖRFATTAREN



Erik och Ester Boman med strömmingsskötur i medlet av femtiotalet. Foto: Privat

Bomans på Tornskär

Text: Pia Prost

Om man med båt ska åka ut på öppna havet längs Nykarleby älv, har man två alternativ. Endera tar man sikte på fyren Hällgrund och styr norrut över Torsöfjärden, eller så styr man västerut genom Aspskärsundet. Genom Aspskärsundet, oändligt fler gånger än han någonsin kan minnas, har Rolf Boman satt kurs mot havsvidderna i väster. I flera generationer har släkten Boman startat sin båtfärd vid den forna Tullstranden inne i staden och styrt sin fiskerbåt mot den lilla ön i havsbandet, Tornskär.

Sedan 1800-talets första hälft är namnet Boman starkt förknippat med Tornskär. När **Rolf Boman** år 2010 slutade fiska, tog en 200-årig era slut på ön. Eller kanske än längre. ”Släkten Boman har funnits på Tornskär sen de första stenarna steg upp ovanför vattenytan”, som Rolf anspråklöst konstaterar. Men trots att den egentliga fiskeverksamheten tagit slut, är det fortfarande ett fyrtiotal Bomän och ättlingar som tillbringar sina somrar på ön. Rolfs lillebror **Bror**, som efter många

år på Åland flyttat tillbaka till Nykarleby, bor nu ute på Tornskär en stor del av året.

NÄR MAN närmar sig ön kan man ana sig till att den för inte så länge sedan bestod av två holmar. Där holmarna växt ihop har det bildats en skyddad hamn, som bara är utsatt för vindar österifrån. Det fanns fiskarstugor på Tornskär redan på 1700-talet. Ännu på 1940-talet såg man spåren av så kallade ”svinstiar”, gjorda av sten med alla öppningar åt öster. Detta var de äldsta vind- och väderskydden, byggda långt före fiskarstugornas tid. Väggarna tätades med mossa



Rolf i sin fiskebåt. Foto: Lars Pensar

och som tak användes sälhudar eller segel. Eldstaden befann sig utanför öppningen.

TORNSKÄRS GAMLA benämningar Torngrund och Kasgrund (Karsgrund) kommer sig av den kase, senare kummel med en stång, som redan på 1600-talet visade var farleden in till staden började. Under den stora ofreden på 1700-talet fanns på Tornskär en vårdkase, som kunde ses från kyrktornet inne i Nykarleby och ge stadsborna ett par timmars förvarning om ryssarna var i antågande.

– Tornskär var också en lotsplats så länge det var seglation på Nykarleby, berättar Rolf, men ön har aldrig varit bebodd året om. Marken i sig är världelös. Ett enda stenrummel.

Under 1800-talet ökade fiskestugornas antal på Tornskär. Fiskarna Boman hade två stugor. Om vårarna övernattade även säljägare på Tornskär i väntan på bättre väder eller gynnsammare isförhållanden. Ibland kunde sälbåtlagens antal uppgå till 15 stycken, hemmahörande i olika delar av svenska Österbotten, men även från Björneborgs-, Nystads- eller Uleåborgstrakten.

UNDER 1800-TALET arrenderade fiskarna stadens enskilda fiskevatten på tre år i sänder. De bjöds ut på auktion i början av maj. År 1859 gav **Matts Boman** det högsta budet, som låg på 19 rubel och 25 kopek per år.

I kapitlet ”Fiskeplatser och fångstätt” i Nykarleby stads historia del II (1980) beskriver **Erik Birck** årsrytmen för fisket i detalj. Texten handlar till stor del om släkten Boman. Om vintrarna fångades lake i älven med mjärddar eller små lakryssjor och krok, Matts Boman hade fyra lakryssjor vid Gåshällan i åmynningen. Så snart isen gått sattes strandryssjorna ut. Först kom idar, sedan braxen och sik i ryssjorna. Forsarna i älven gav ännu under 1800-talet rika fångster av lax och sik. Till och med säl kunde man fånga i älven. En gång på 1870-talet tog Matts Bomans barnbarn **Emil** och tre andra pojkar fast en gråsälkut och fick 2 mark för skinnet. På 1950-talet hade Rolfs far en sälkut, fångad i en ryssja, till påseende för skolbarnen vid torghurrunen.

Genast efter islossningen för man ut till Tornskär. Där lade man ut strömmingsryssjor och skötar. Ofta tog man upp dem först då isen lade sig på nytt. Sik och även ål fångades i sikryssjor och på långrev.

Efter midsommar, i höbärgningstiden, begav man sig från Tornskär till Stubben för strömmingsfiske. Vid Helsingkallan låg fiskare från Munsala, Vexala, Kantlax, Monäs och Tornskär för ankar med sina öppna båtar och sov i dem. Som tidsfördriv fiskade man ålar på krok. Strömmingen rensades ibland ute på Tornskär av en båtlast med kvinnor som samlades från staden.



Rolf med sina syskon på Tornskär i mitten av femtiotalet. Från vänster Rolf, Sten, Kerstin, Bror, May och Eva-Stina. Foto: Privat

På Tornskär fångades strömmingar i skötar vår och höst. Den nyfångade färskströmmingen kokades ute på ön i en stor gryta till ”sådi”, som serverades som morgonmål. Strömmingen var rensad och kokades med salt, vatten och potatis. ”Sådin” åts tidigt på morgonen efter det att bragderna vittjats, vid 2-3-tiden. Därefter sov man ”sådvilan”.

Under senhösten packades bodarna fulla med strömmingsfjärdingar. Köpare i långa rader kom från inlandssocknarna, Lappo, Kauhava och så vidare, för att köpa fisk.

ÅTSKILLIGA GENERATIONER Bomän har bott i det gula huset med brutet tak på Frillan, ett stenkast ifrån Kuddnäs.

– Min faffa **Johan** var fosterbarn. Han blev adopterad av några släktingar som också hette Boman och som bodde här. Huset är

ombyggt i flera omgångar och ganska slarvigt lagat. Men nog står det upprätt så länge jag behöver det, och resten struntar jag i.

Rolfs farfar var i Amerika i sju år, mellan åren 1903 och 1912.

– Faffa var en bra snickare. Innan han for gjorde han två stora tunnor – i den ena saltade de in strömming och i den andra fjällade och rensade braxnar. Totalt handlade det om ungefär 2500 kg fisk. Efter att familjen vinkat av faffa på tågstationen i Kovjoki tog de de första fiskarna och saltade av dem, först i åvatten och sen i brunnsvattnen. Varannan dag åt de braxnar på potatis och varannan saltströmming på potatis, för att få någon variation. De två tunnorna räckte i fem och ett halvt år, sen var fiskarna slut. Frun och barnen hann nog bli lite smala över kindbenen innan han kom hem.



Erik på höstfiske med "Gamla Svarten". Foto: Privat

– När affa kom hem från staterna med jenkkidollar satte de in en järnspis, byggde ut och gjorde amerikamodell på taket. Och så köpte han en motorbåt, en fem hästars Wikströmmare. Men det gick absolut inte att åka i närheten av några bragder med motorbåt på den tiden, eftersom motorerna inte gick att köra på låg växel. Han bogserade flottarna i ån med den istället.

ROLFS PAPPA ERIK JOHANNES föddes 1914 efter att Johan hade kommit hem från Amerika. Också han blev fiskare, men även amatörsmugglare och fick en viss ryktbarhet. Enligt **Börje Wilkmans** ”Jag minns min sköna stad”, som kan läsas på hemsidan nykarlebyvyer.nu, torde han ha försett stans herrar med starkvaror: ”Det berättades att han en gång när han haft sjöbevakningen i hälarna, eller rättare sagt i kölvattnet, lockat dem på grund, varpå han efter att ha lossat sin spritlast, farit tillbaka för att dra flott deras båt mot en rundlig summa.” Verk-

ligt berömd blev han för att han som första smugglare togs av sjöbevakningens nyanskafade flygplan med bas i Granskärsundet.

– Pappas bror **Gustav** reste i all stillhet till Australien när det blev olämpligt att stanna hemma, han hade nån efterlysning på sig. De smugglare som var försiktiga och inte missbrukade själva gjorde nog pengar, konstaterar Rolf, men Erik var ung. Han och Gustav hade spritgömmor på Tornskär, men de var i allmänhet så fulla när de gömde smuggelspriten att de inte hittade den sen. De var för korkade, helt enkelt.

– Erik drack bort livet sitt. Det var inte så roligt alla gånger för familjen, men jag var ganska tuff jag. Född 1944, permis-sionspojck. Det var ”rejåla laddningar” som de gjorde pojkar av den tiden. Erik tog väl skada av kriget också – inte är väl några människor alls gjorda för krig.



Erik Boman med alla 11 barnbarn utanför stugan på Tornskär i mitten av 80-talet. Foto: Privat

ENLIGT JORDANSKAFFNINGSLAGEN, för att förse frontmän med utkomstmöjligheter, avskildes Tornskär år 1956 åt fiskaren Erik Boman och hans hustru Ester.

Erik har gett upphov till ett uttryck som äldre Nykarlebybor fortfarande minns. Det kom sig av att två män hade stått och sett ut över havet, som fullständigt kokade i en hård höststorm. De trodde att ingen levande själ skulle klara sig ute på vattnet, när de plötsligt ser en båt som kämpar sig över vågkammarna. När båten närmar sig hamnen kan de se Erik Boman genom vägskummet, och väl iland frågar de hur han klarade av det? ”Nä. Jag drog ner till ‘halv maskin’.”

ROLF HAR lärt sig fiska av sin pappa. I familjen fanns det tre pojkar, men Rolf var äldst och starkast.

– Jag var så tvungen att vara med. De klarade inte av att göra nåt på egen

hand på den tiden och petroleummotorerna var bara skit. Växellådorna var odugliga. Det gick inte att köra sakta med dem, utan de stannade stup i kvarten.

– Så jag har fiskat sedan början av 50-talet, konstaterar Rolf. Men jag har däremot alltid fiskat ensam. Jag funderade ut hur jag skulle bära mig åt, och hade allt färdigt ihopsatt på bryggan på Tornskär. Jag ankrade först en lina och så förde jag ut i omgångar: den 800 meter långa och 20 meter djupa fångstarmen, ketschor och fållor. Jag hade två – en från Furuskär och en från Tornskär, rakt ut i havet.

– Jag vittjade dem tre gånger per dag: en tidig morgontur, en mitt på dan och en mycket sen. Man vittjar fiskhuset, men om det är lungt väder lönar det sig att också kolla efter fisk i framryssjan och mungarnet. Sik- och laxfällorna låg ute 100 dagar. Jag tog upp dem den 15 september, vilket var



Båthuset på Tornskär. Foto: Lars Pensar

ett farligt datum när det kom till blåsten. Det går nog att vittja i 15-16 sekundmeter, men det beror på vindriktningen och strömmarna. I stark sydvästlig ström var det svårt.

– För att vara trendig borde jag väl säga att klimatet blivit blåsigare, men under min livstid skulle jag säga att det snarast blivit lugnare. Det är som om vädersystemen skulle låsa sig på något vis.

Rolf hade is på Tornskär och hämtade också is från Grisselören, där han landade med fisken ibland. Fisken förvarades högst en dag, och en del såldes redan på kvällarna. Genom åren har han bland annat sålt till Fiskboden i Jakobstad och till fiskuppköpare vid Ådön utanför Jakobstad. Han var en säker leverantör av framför allt sik och lax.

– Innan farmandet kraschade första gången var det också bra avsättning på skräpfisk på våarna, tillägger Rolf. Under två veckors perioder fiskade jag norrar och mörtar, braxen och snorgärs. Det var ingen status i det, men det sket jag i.

Allt såldes till Farm Frys och jag kunde få ihop till 1000-2000 kilogram per dag.

Ännu för några år sedan kunde man under vinterkvällarna se ett starkt ljussken från övre våningen i huset vid älven. Det var Rolf som reparerade sina fiskebragder.

– Jag målade golvet ljusblått och satte in ljuströr, för att få så stor kontrast som möjligt. Egentligen gjorde jag mest nya fiskebragder. Men det tar sin tid. Det är svårt att klara en fälla på 800 meter under en vinter, då ska man nog jobba långa dagar.

1982 BÖRJADE Rolf fiska med sikfällor. På den tiden kom det så lite lax att det inte hade någon ekonomisk betydelse. Rolfs pappa kunde få en fyra-fem laxar per år. De var dyra förstås, men små jämfört med de laxar man kan få idag.

– Man säger att det kom mycket fisk förr i världen, men jag är nog av lite annan åsikt. För fem år sedan fiskade jag med specialtillstånd sikrom här i ån, strax nedanför huset. På en natt kom



Rolf Boman med Lina. Foto: Pia Prost

det 100 kilogram sik – om farsgubben fick tre sikar en natt var han nöjd.

– Överlag var fångsterna små när jag var liten. Fiskeredskapen var dåliga bomullsnät, och i början av 60-talet var det nog dåliga tider överlag. Med grävmaskinen Pikku-Jussi blev det vanligare med utdikning, vilket ledde till en “surchock” som helt förstörde vissa fiskelekplatser nära kusten. Och alla stora utsläpp från Schaumans... ja, dom var korkade förr i tiden, säger Rolf. Men

sen ändrade nät och i slutet av 80-talet var det extremt bra fiskeår; 1998 var allra bäst. Det var alla tiders rekord i Finland då.

Rolf har aldrig fiskat så mycket under vintrarna, men ibland åkte han snöskoter från stan ut till Torsöfjärden och satte nät under isen. Men nät isfiske har det inte blivit de senaste åren.

– Förr om åren hoppade jag bara upp tillbaka om jag gick igenom isen, men jag



Rolf med hunden Seppo. Foto: Lars Pensar

tvivlar att jag skulle klara det på autopilot mera. Men jag har aldrig ramlat i från en båt. Jag har haft så bra båtar att vara i. Varje gång jag går förbi min senaste båt som ligger nere i älvbranten klappar jag om den och tackar den. Jag har köpt skrovet från Monäs men byggt om den själv i början av 90-talet, den höll länge. Man säger att en träbåt ska hålla i 15 år, nu är den snart 30.

– Överlag har jag alltid varit försiktig. Man ser till att man har marginalerna på sin sida och så verkställer man. Det ska vara snabba beslut. Några gånger har jag fått skyffla strömmingen tillbaka överbord när jag fiskat ute vid Stubben. Det går alltid att fiska mer fisk, men stryker man med så är det färdigt fiskat. Inga Bomän har dött av fiskandet. En Boman har försvunnit på sjön, men han var sjöman och försvann i okända

öden i Singapore. Han var med på den första världsomseglingen i en (rysk-)finsk båt, en fyrmastad bark. Det ska finnas ett brev i nån byrålåda nånstans, där kaptenen underrättar änkan om att han är försvunnen men att de är tvungna att segla vidare. Det brevet ska jag försöka gräva fram nån gång när Mora är på resa och jag är utan störande element.

MORA HETER egentligen Watthana Ruan-grung-Boman och är Rolfs fru sedan 2003.

– Hon trivs bra i Finland den här årstiden, men inte på vintern. En månad per år åker hon hem till Thailand.

Rolf själv har också rest en hel del genom åren. Mest har resorna gått till de stora skogarna i Kanada och Alaska, där han jagat både grizzly- och svartbjörn. Träffar du på

honom på stan i Nykarleby kan du be honom berätta om den gången när hans vän hade skadskjutit en svartbjörn, så de blev tvungna att spåra björnen bland bergen. Björnen anföll, men Rolf hann sätta gevärspipan mot revbenen och trycka av. Det tog en stund innan Rolf kunde se vad som hade hänt, eftersom tryckvågen från skottet gjorde att han fick ögonen fulla av björnhår.

ROLF ÄR verkligen ingen dålig skytt. Han har vunnit ”gubbklassen” i skytte, berättar han, närmare bestämt FM i jaktskytte, vilket han också fått Nykarleby stads medalj för. Det ligger i släkten eftersom hans farfar var mästergytt. När han kom hem från Amerika underhöll han Nykarlebyborna med att skjuta glasbollar i luften med sin pistol.

Fick Rolf välja yrke på nytt, skulle han ändå välja att bli fiskare. Man är sin egen herre, säger han. Men kanske skulle han då hellre fiska i Stilla havet, vilket han fick prova på för några år sen tillsammans med den vän som han också jagade björn med. Han kände sig hemma i den gemenskapen han hade i Alaska, och åkte också dit för en kvinna skull.

– Vi var på väg att gifta oss när hon dog. Det tog flera år att komma över det.

BOMAN HÅLLER som bäst på att renovera huset. Inte i överkant, ”men så det inte ska ramla ihop i alla fall”, som han säger. Han har slutat fiska för brödfödan, men har fått en tronarvinge i **Ronny Ken-go** som fortsatt fiska utanför Tornskär.

– På somrarna är jag ute på Tornskär ett par, tre gånger på sin höjd, men på våarna bor jag där tre veckor i snitt och hjälper Ronny. Jag skulle inte vilja fiska ensam mer, balansen är inte som den varit. På höstarna kan jag åka på en nostalgitripp nån gång, men nog är det förknippat med en jävla massa arbete att vara ute på Tornskär. Jag har ju tagit ledigt nu! Jag pensionerade mig i rättan tid.

*Följande källor kan läsas på
www.nykarlebyvyer.nu:*

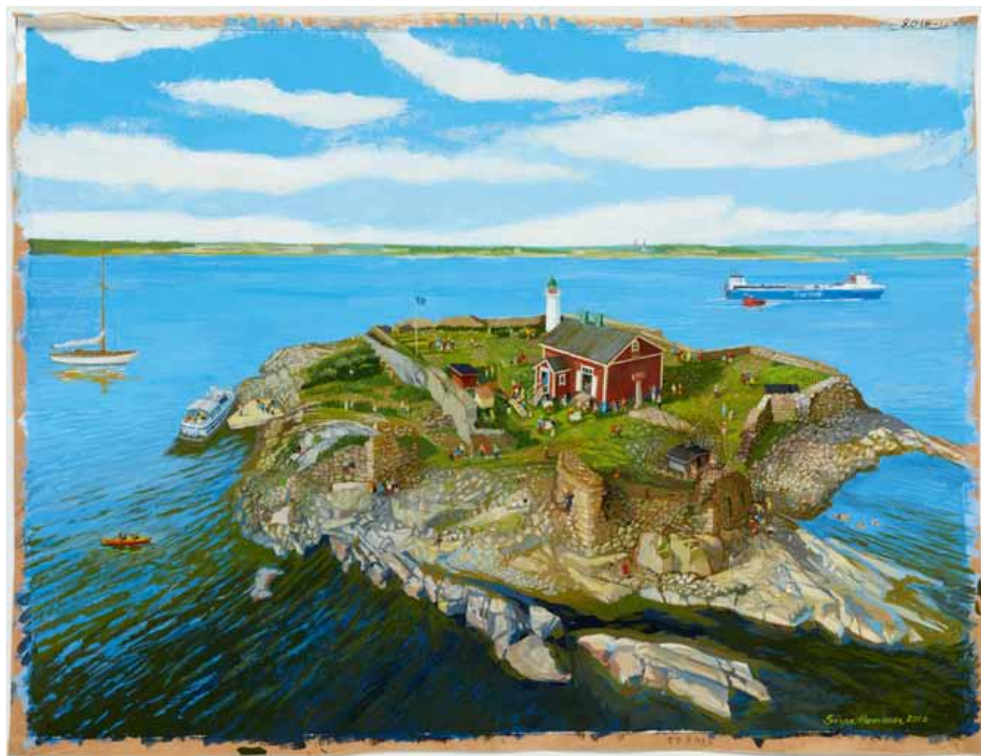
- *Tornskär och släkten Boman*
Av Woldemar Backman. Öst-
erbottniska Posten 1934.
- *Erik Birck (1980) Nykarleby stads
historia del II, sid. 394—402.*

PIA PROST

jobbar som koordinator på Skärgårdshavets biosfärområde och som redaktör för Tidskriften Skärgård. På vintrarna finns bopålar i Pargas, medan somrarna tillbringas vid Andra sjön utanför Nykarleby.

050-338 1710
prost.pia@gmail.com





Gustavsvärn vaknar till liv. Målning: Sirpa Hammar © Finlands Fyrällskap

Gustavsvärns historia i bok

Ur Augustin Ehrensvärds dagbok juli 1747: Två-mastade "eschaloupen" (kanonslupen) Diana för ankar "i viken vid Hangö redd", enligt boken möjligen vid Tulludden. Kungliga Biblioteket, Stockholm. Hur Eldskär utanför Hangö blev Gustavsvärn och den planerade svenska 1700-talsfästningen där först blev en fyr med mistlur och senare ett populärt utflyktsmål skildras i boken "Gustavsvärn, Hangös hamnfyr och fästningsö". Det är en fascinerande bok med många pärlor i form av gamla sjökort och kartor. Utgivare är Fyrällskapet i Finland, som också säljer boken i sitt kansli och i sällskapet's fyrar.

Vattnen vid Hangö är farliga och var förr mycket svårnavigerade. Samtidigt insåg den svenska riksledningen tidigt Hangös strategiska betydelse som ett lås och en skyddad hamn vid den stora farleden i öst-västlig riktning vid Finlands sydkust.

Innan fyrar byggts, farlederna lodats och dokumenterats och navigationen underlättats genom fyrar, radio och modern teknik, kunde det vara ett riskfyllt äventyr att runda Hangö udd till sjöss. Om det vittnar otaliga skeppsbrott genom tiderna, bland dem en förlisning för 119 år sedan:

"Till följd av rådande stark sjörök hade man kommit ur kursen och bäst som ångaren rusade fram i mörkret kän-

des en häftig stöt och fartyget rände upp på en klippa samt blef där sittande.“

Texten är tagen ur Hufvudstadsbladets referat 5 januari 1900 av engelska s/s Chinas grundstötning väster om Hangö. En del av besättningen lämnade haveristen i två livbåtar och kunde senare ta sig i land på Gustavsvärn, därifrån några enligt tidningen ”promenerade” över isen in till Hangö för att sända bud till bärgningsångaren Neptun i Helsingfors.

De som stannat ombord på China fick en desperat natt i storm och kyla. Nödraketer sköts upp och observerades i Hitis, därifrån en båt gav sig ut och lyckades rädda de återstående 16 i besättningen. En liten del av Chinas last kunde senare bärgas innan fartyget slutligen sjönk.

Om denna dramatiska händelse – en bland många på den lilla ön Gustavsvärn strax utanför Hangö – kan man läsa om i boken, som redigerats av **Johanna Pakola**, fackförfattare specialiserad på fortifikationshistoria. Den lilla ön utanför Hangö började befastas 1793 och fick en första fyr 1868, följd av en mistsiren 32 år senare.

Så här skrev jag i min anmälan av boken i Hufvudstadsbladet i april 2019:

”Jag trodde redan att jag läst allt som skrivits om våra kuster och skärgården, men där hade jag fel. Finlands Fyrsällskap samlar inte bara tekniskt intresserade fyrentusiaster utan arbetar också för att dokumentera kustens liv och historia utgående från våra fyrar. Även om fyrarna inte längre tekniskt behövs på samma sätt som för 100 år sedan har de sin givna plats också i dagens kustliv, inte minst med tanke på kulturhistorien.

För boken om Gustavsvärn har en arbetsgrupp ledd av sällskapets ordförande **Pekka Väisänen** letat bland annat i Krigsarkivet i



Augustin Ehrensvärds teckning av Diana vid Hangö. Ur Kungliga Bibliotekets samling

Stockholm. Översättningen från finska har gjorts av **Yngve Malmén** och **Kaj Eklund** och citat ur finlandssvensk dagspress återges i originalform. Layouten av **Jussi Leppänen** är elegant, och speciellt tyckte jag om **Sirpa Hammars** insprängda gouachemålningar, som livar upp det historiska materialet.”

Det är en sällsynt lækker bok, där kanske speciellt de många gamla sjökorten och kartorna fascinerar läsaren. Här märker man att Pekka Väisänens arkivgrupp varit flitig, för antalet kartor av olika typer är nästan bedövande.

Thure Malmberg

Boken kan köpas via
www.majakkaseura.fi



Foto: Anna Moa Westerlund-Rönnerberg

Människan och havet

Text: Anna Törnroos-Remes & Nina Tynkkynen

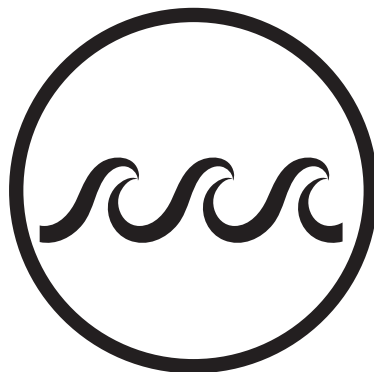
Hur förhåller vi kustbor oss till djur och natur, vad är det med naturen vi uppskattar, och vad är vårt miljöarv i en föränderlig tid?

Detta är några av frågorna som ställs när vi marinbiologer, samhälls- och religionsvetare samt kulturhistoriker inom Åbo Akademis profileringsområde HAVET möts. Vi har snabbt hittat gemensamma forskningsfrågeställningar och intressen kring det breda och nya forsknings temat "förhållandet mellan människan och naturen i en föränderlig värld". Vi befinner oss i en spännande brytpunkt där forskare från flera vetenskapsdiscipliner och intressenter i samhället, såsom miljöförvaltning, planerare och intresseorganisationer, samtidigt närmar sig detta tema, men från olika håll och på olika sätt. Det finns ett behov av denna typ av kunskap, där man kopplar samman förändringar i naturen med människans värderingar och kunskap om den. Det finns endast litet kunskap om temat

generellt, och ytterst litet när det gäller vårt förhållande till den marina miljön.

Inom detta tema har två forskningsprojekt startats under våren. **Nina Tynkkynen** (offentlig förvaltning) och hennes grupp är igång med Finlands Akademi-projektet SeaHer. Det fokuserar på miljöerfarenhet, kunskap och färdigheter - vårt så kallade "miljöarv" - som uppnås genom att leva och agera i Finlands och Östersjöns kust- och skärgårdsområden. Syftet är att studera förhållanden och interaktioner mellan olika typer av miljöarv ur specifikt klimatförändringssynpunkt. Målet är att hitta olika strategier för att främja anpassningen till klimatförändringen på olika nivåer av styrning inom samhället.

Det andra projektet leds av **Anna Törnroos-Remes** vid Miljö- och marinbiologin, som tacklar temat från den ekologiska sidan i forskningsprojektet "Vårt förhållande till djur i havet – ett nytt sätt att länka biodiversitet och människans välbefinnande". Här



The Sea

är målet att få en bättre förståelse av vilken typ av förhållande vi människor under årtionden har haft till säl, olika sjöfåglar som havsörn och ejder, strömming, flundra och så vidare.. Vi söker även svar på varför vi känner och resonerar på ett visst sätt kring djuren, vilka karaktärsdrag hos djuren som styr vårt förhållande till dem. Denna typ av kunskap bidrar till att förstå länken mellan de tjänster som naturen, och djuren i detta fall, ger oss människor i form av både mat, kulturella och spirituella tjänster. I projektet arbetar även natur- och landskapsfotografen Niclas Rantala, som fokuserar på att synlig- och medvetandegöra det nutida förhållandet mellan människan och de marina djuren.

Inom båda forskningsprojekten står Finlands skärgårdsområden, deras natur och samhällen, i fokus. Båda forskningsgrupperna ser fram emot att arbeta tillsammans med exempelvis aktörer inom Skärgårdshavets Biosfärområde och Kvarkens och Höga Kustens Världsarvsområde. Inom dessa områden finns många av projektens essentiella intressenter, såsom skärgårdsbor, fiskare, olika typer av näringsidkare, sommarbor och rekreationsidkare.

Inom de närmaste åren kommer forskningsgrupperna att ordna olika tillställ-

ningar och möten så som workshops och informationstillfällen i skärgårdsregionerna, men redan nu kan du bidra till forskningen genom att skriva ner dina tankar, minnen, berättelser och observationer av och i skärgården på portalen Loki Stories (<https://lokistories.fi>). Använd gärna hashtaggen #seaher i ditt inlägg så bidrar du till kunskapsbanken. Detta är ett samarbete med John Nurminen Säätiö. Du kan även besöka Aboa Vetus Ars Nova i Åbo under sommaren och hösten där SeaHer projektet kort presenteras och där du kan ta del av och vara en del av forskningsmaterialet som samlas in.

Intresserad av temat? Bekanta dig med oss!

HAVET: www.abo.fi/sea

SeaHer projektet: www.abo.fi/seaher

Ladda upp dina minnen och ta del av andras på Loki Stories:
<https://lokistories.fi>

Vinden Drar - 34 år med nordiska allmogeåtar

Text: Bosse Mellberg

Ar 1985 beslöt Ålands Skötbåtsförening att bjuda in nordiska vänner av traditionsåtar (allmogeåtar) till Åland för att segla runt i skärgården under en vecka. Dagtid seglade man, på kvällarna trivdes man. Intressanta föredrag rymdes också med i veckoprogrammet, som egentligen hade formen av ett "seglande seminarium". Någon fortsättning på evenemanget hade inte planerats. Den sista kvällen tog norrmännen till orda och inviterade hela sällskapet till Norge följande år för att där kunna bekanta sig med de norska åtarna och de norska kusttraditionerna. De därpå följande åren träffades man i Sverige och i Danmark. Så har det fortsatt i 34 år! Arrangörsländerna är fyra, av vilka Åland/Finland är en. Öster om Skiftet har man

träffats år 1993 på Nagu Boskär, 2002 i Katanpää i Gustavs, 2010 i Monäs nära Jakobstad och år 2018 på Brännskär i Nagu.

ÅLANDS SKÖTBÅTSFÖRENING är en registrerad förening med många järn i elden. Varje gång vi, som bor öster om Skiftet, erbjudit oss att ta arrangörsansvaret har ÅSF varit tacksam. På finska sidan har arrangemangen alltid sköts av privatpersoner då ingen lämplig förening ens existerar. Några aktiva har träffats för att planera programmet, med lämpliga föredragshållare, hantverksysslor och självfallet intressanta seglingsmål.

Med åren har Vinden Drar-veckan förändrats. Redan i begynnelsen kunde man konstatera att utgångspunkten måste vara ett fast basläger för 100-200 personer med hamn, plats för tält, toaletter, sötvatten och

Foto: Tamira Facius



Barkbåtstävling i Brännskärs hamn. Foto: Carsten Hvid

bastu. En matbutik ska inte heller finnas allt för långt från lägerplatsen. De första åren var deltagarnas medelålder ca 40 år, de unga vuxna dominerade. Idag varierar deltagarnas ålder mellan 0 och 80 år. Vi kan se familjer med tre generationer delta. Till vår glädje kan vi konstatera att framtiden ser tryggad ut. Sommaren 2018 var gruppen 25-35 åringar ca 30 stycken nordbor. Under Vinden Drar har nordiska par bildats och vänskapsband över de nordiska landsgränserna fötts. Som ett resultat av Vinden Drar har också nya nordbor sett dagens ljus!

UNDER VINDEN Drar har den öppna klinkbyggda nordiska traditionsbåten alltid varit i centrum. De första åren studerades båten närmast ur teknisk synvinkel, utan egentlig bruksanalys. Snabbt vaknade dock intresset för båten som en del av en större helhet. Formen, storleken, fribordets höjd med mera var det intressanta. Varför har båten i Norge så gles med spanter? Varför byggde Kōkarborna sina skōtbåtar med aktergavel, då man på Brändö absolut föredrog spetsgattade skōtbåtar? Varför övergav man inte rårigen i Norge? Varför föregicks motorn i Finland av spri- och/eller gaffelrigg?

Vinden Drar-miljön började snabbt intressera sig för traditionella fiskemetoder, utskärens fisklägen och andra skärgårdshantverk och inte bara båtbygge. Idag intresserar

man sig för skärgårdens och kustregionerna framtidsutmaningar, befolkningsunderlag och dess struktur, nya näringar och skärgårdens internetuppkopplingar för att inte tala om miljöfrågor. Den traditionella nordiska bruksbåten är dock alltid i centrum!

Den 1-8 juli 2018 arrangerades Vinden Drar på Brännskär i Nagu. Platsen lämpade sig utmärkt för veckan. De bilburna kunde parkera sina bilar i Kirjais på Nagu, varifrån båtfärden till Brännskär bara tar ca 30 minuter. Butiksresan till bybutiken tog ca en timme. Trots att bilvägen är så nära upplever man Brännskär som en utskärholme med dess höga berg från vilka man kan beundra horisonten. Bra bryggor och en fungerande infra är en förutsättning för att evenemanget skall lyckas. Tälten var ca 100 till antalet och bastun varm 24/7. Traditionellt byggdes också en tillfällig bastu.

MAN SAMLADES varje morgon till gemensam morgongröt, då dagens program slogs fast i detalj och arbetsuppgifter delades ut. Förutom såväl kortare som längre seglingar fick vi höra intressanta föredrag, brådfodra cafébyggnadens vägg, bygga en stenugn (ryssugn), ordna barkbåtstävling för barn och trycka Vinden Drar 2018-logon på våra t-shirts. Det bjöds på härlig musik av såväl externa artister som våra Vinden Drar-spelmän, vilka inte är få! Ungefär hälften av oss



Vinden Drar samlar gammal som ung. Foto: Markku Jussila

gjorde en seglingstur till Aspö och återvände till baslägret följande dag vid soluppgången.

TILL BRASANS språk och vindens sus har vi många gånger funderat över vad vi skulle ha gjort om vi hade fötts och bott långt ifrån vattendragen. Vinden Drar-folket förenas av något mycket djupare än den klinkbyggda nordiska bruksbåten. Den gemensamma

nämnamnaren är kanske humanismen, omhändertagandet och empatin. Någon har sagt: ”Vinden Drar är som de goda människorna råd, utan korståg, politiker, kapitalister och rasister. Man känner friheten och andlighet. Kanhända människans godhet...”.

Och så gäller Norge nästa sommar!

BOSSE MELLBERG
från Korpo var en av arrangörerna för
Vinden Drar 2018

bosse@framtiden.fi
Foto: Carsten Hvid



ARTIKELFÖRFATTAREN



I juni, juli och augusti är porten öppen alla dagar kl. 10-18. I maj och september är porten öppen vardagar kl. 10-16. Övriga tider enligt förhandsbokning. Under vintersäsongen är turistinformation tillgänglig utan personal under restaurangens öppethållningstider.

Världsarvskoordinator Susanna Lindeman och verksamhetsledare Kenth Nedergård i utställningsutrymmet Weichsel. Foto: Seppo Lammi.

Världsarvsporten har öppnats

I mars 2019 invigdes besökscentret Världsarvsporten invid Replotbron. Det är många års planerande som ligger bakom Portens öppnande, eftersom de första planerna omfattade ett Havets Hus på ön Bergskäret, ett femtiotal meter söder om Replotbro. Men planerna har kontinuerligt ändrat form och idag är aktörerna glada över att kunna öppna dörrarna till Världsarvsporten, som finns i direkt anslutning till restaurang Berny's på ösidan av Replotbron.

– Vi är stolta och glada att få välkomna alla till Världsarvsportens utställning om Kvarkens skärgård, säger världsarvskoordinator Susanna Lindeman och verksamhetsledare Kenth Nedergård. Den nya huvudutställningen Weichsel och infopunkten Littorina i aulan berättar historien om världsarvet. Hur istiden, landhöjningen, vågor och is under tusentals år har påverkat skärgårdslandskapet och människornas liv i det.

Finlands enda naturarv på Unescos världsarvslista finns i Österbotten och är ett gemensamt världsarvsområde tillsammans

med Höga Kusten i Sverige. Höga Kusten och Kvarkens skärgård är den bästa platsen i världen för att uppleva och förstå landhöjningen efter den senaste istiden. Därför har dessa områden valts ut av Unesco till den exklusiva skaran av drygt 1000 platser i världen, varav endast ca 200 är naturarv.

Kommundirektör Rurik Ahlberg poängterar att Världsarvsporten är en milstolpe som nåtts genom målmedvetet samarbete med tiotals aktörer. Världsarvsstatusen är ett starkt globalt varumärke som höjer regionens konkurrenskraft och erbjuder en närmiljö i världsklass, samtidigt som det lockar besökare från hela världen.

Världsarvsportens utställningar och byggnad har kostat 1 250 000 €. Projektet inleddes 2016 och huvudfinansierare är FAB Havets hus, NTM-centralen/ Aktion Österbotten, Korsholms kommun, Svenska Kulturfonden, Världsarvet i Kvarken rf och Forststyrelsen.

Pia Prost

Ons-sö kl 12-17

Gränslöst hav och smuggling i Rönnsås

Specialutställningen ”Gränslöst hav” på Skärgårdsmuseet i Rönnsås, västra Lovisa, visas under sommaren i samarbete med Kustfolkens museum i Viimsi, Estland. Utställningen visar de täta kontakter som, frånsett sovjettiden, rått över Finska viken. Fiske, sjöfart och handel har förenat kustbygderna i Finland och Estland, där svenska ofta varit ett gemensamt språk. Skärgårdsmuseet i Rönnsås firar sin traditionella laxsoppsfest den 7 juli, då Jukka Illman berättar om smuggling på Finska viken 1946-1994.

13-14 juli 2019

Festivalen Skärifolk på Bergö

Skärifolk hålls i naturskön skärgårdsmiljö på Bergö! Under lördagen uppträder Mänskensbonden, Tobias Tåg, Kaain, Sam's Garage och Rickard Eklund. För de yngre deltagarna blir det sagostund och workshop med Dramakollektivet Dialog, samt program med Geir Byrkjeland som är publikarbetare i Kvarkens världsarv. På söndagen blir det visor och allsång.

Mer information: www.bergö.fi eller Facebook-evenemanget Skärifolk 2019

Arrangörer: Bergö Öråd och Musikföreningen i Malax-Korsnäs.

12 juli kl 17

Sommarfest med hållbarhetstema på Vänoxa

Andra fredagen i juli ordnar Biskopsö byalag sommarfest med temat hållbarhet. Festen hålls på Wenoxa Golf's restaurangbåt. Efter föreläsningar och diskussion om bland annat Skärgårdshavets biosfärområde, Plastfri skärgård, skärgårdsstrategin och FÖSS blir det middag och sång och musik med Trio Contrast. Transport från Dalsbruk med m/s ALVA kl. 16.30, retur kl. 23

Förhandsanmälan senast 5.7 till christel.bernstedt@gmail.com, 0400 463385

17 juli

Sommarsång i Nötö kyrka

Årets Sommarsång, som i år firar 20 år, har underrubriken ”Flickan skall uppleva historia.” Riko gav för ett halvår sedan ut en bok om sin farmor Kerstin Eklundh. Årets evenemang tar avstamp i den tid boken främst handlar om: 1891-1918, med både vokal och instrumental musik i samarbete med pianisten Henrik Wikström. Dessutom läser Riko valda stycken ur boken och berättar om dess tillblivelse. (Obs! Inte 7.7 i år)

Mera info av Riko Eklundh, 040-5194309



20 juli kl 13-16
Östersjödag på Kökar

Kökarkultur ordnar en Östersjödag med Hembygdsföreningen (hantverkardag), Ålands Natur och Miljö (klimatpanel inför lagtingsvalet), Kökar kommuns hållbarhetsprojekt Coast 4us (Cecilia Lundberg föreläser om Östersjön) samt dans- och teatergruppen "Toxic sea" (valda delar ur produktionen, som har premiär 27.7 på Kökar).

Mer info: www.kokarkultur.net



28 juli kl 17
Globaré 2.0 på Korpoström

Claes Andersson, Niklas Häggblom, Daniel Westö och Henrika Andersson presenterar Globaré 2.0: en nyskriven kabaré med den globala klimatuppvärmningen som tema. Var står vi nu i frågan? Är det fortfarande möjligt att inte bry sig och vad kan individen egentligen göra?

Arr. Korpo Kulturgille rf, biljetter: merja.fredriksson@luukku.com



27 juli
Konstfestivalen HEART FOR THE SEA på Nötö

Den 27.7 blir det familjefest på Nötö med konst, dans och musik, en festival för alla åldrar i hjärtat av skärgårdens nationalpark. Vi möts på en plats där människor strålat samman sedan årtusenden. Genom konsten kan vi skapa kontakt med oss själva, varandra och världen omkring oss. Allt på festivalen har ett ekologiskt och etiskt perspektiv.

Mer info: info@movingheart.net



17 augusti kl 11
Matglädje i Näsby, Houtskär

Matglädje är ett evenemang för hela familjen, bl.a. smagata med torgförsäljning av inhemska mat- och hantverksprodukter, hemlig kändiskock, traktorkavalkad, föreläsningar om matsvinn och plast, utgivning och försäljning av nya potatisboken, traktorkavalkad, fingerfood workshop, föreläsningar om den ädla drycken rom och premiär av Smagatans bästa produkt. Avslutningsvis äkta skärgårdsdans till tonerna av Replay.

Mer info på www.matgladje.fi och facebook



Foto: Pia Prost

Knattelabbet öppet varje dag!

Det populära Knattelabbet vid Skärgårdscentrum Korpoström ökar sina öppethållningstider denna sommar och håller öppet varje dag! I Knattelabbet får barn och nyfikna vuxna vara marinbiologer för några timmar. I år lyfts plastproblematiken fram på ett tydligare sätt än tidigare. Gäddan & gänget, Fanny och Wilma kommer att vara på plats och de väntar på att just du ska komma med på upptäcktsfärd!

Mer info: skargardscentrum.fi

Expedition Skärgårdshavet

Upptäck skärgårdsnaturen och -kulturen via Expedition Skärgårdshavet - ett äventyrsprogram för barnfamiljer i 15 besökshamnar runtom i Åboland. Utför uppgifter i hamnarna och samlar stämplarna i ditt forskarpass! Passen finns i gästhamnarna och vid turisminformationerna runtom i Åboland.

Mer info: expedition.foss.fi

Skärinytt är till för alla som vill puffa för olika evenemang av allmänt intresse i våra olika skärgårdsområden. Skicka gärna information om ditt evenemang till adressen tidskriftenskargard@gmail.com. Notera att Skärgård nästa gång utkommer i slutet av september, deadline cirka en månad innan.



Gosmos Factory Ab
ombryter tidningen
Skärgård
gosmo.fi

Foto: © Jan Bergman / Gosmos Factory Ab

Prenumerera på **Skärgård**

Tidskriften Skärgård dokumenterar det mest unika område vi har i vårt land. Även ur ett internationellt perspektiv utgör våra levande skärgårdssamhällen ett kulturarv.

Prenumerera på tidskriften eller ge den som gåva - en julklapp som räcker hela året! Fyra innehållsrika nummer kostar endast 46 euro.

Beställ via www.skargard.fi eller kontakta anita.julin@abo.fi, +358-(0)50-4096403



Själö 400 år

ÖN SJÄLÖ, nordost om Nagu kyrkby, har en unik och fascinerande historia. På Själö har det funnits fast bosättning sedan medeltiden och år 1619 gav Kung Gustaf II Adolf order om att bygga ett leprasjukhus på den avsidet belägna ön. S:t Görans hospital, där patienter med spetälska vårdades, flyttades från Åbo ut till ön. Därför firar Själö 400-årsjubileum i år.

Själö kopplas ofta ihop med en dyster historia. I början på 1800-talet förvandlades leprasjukhuset till ett mentalsjukhus, i och med att lepran så småningom försvunnit från Finland. På mentalsjukhuset vårdades främst kvinnor med varierande diagnoser, en del som i dag inte skulle tåla dagsljus. Både under lepra- och mentalsjukhustiden fördes många patienter till ön med våld och de flesta kom aldrig därifrån.

Själös historia är dock mycket mera än bara dyster. Under sjukhustiden blev de som jobbade på ön och de som vårdades där nästan som familjer. Alla tillsammans

samlades kring julborden och vårens första tecken togs emot med gemensam glädje.

År 1962 lades Själös mentalsjukhus ned. Sedan 1964 har Skärgårdshavets forskningsinstitut på Själö bedrivit tvärvetenskaplig forskning med fokus på långsiktig övervakning av havsmiljön i Skärgårdshavet och Östersjöområdet. I dag kan man se Skärgårdshavets forskningsinstitut som en pionjär inom sitt område. När man i Finland började forska i klimatförändringen visade sig Själös vattenprov, tagna sedan år 1966 med tio dagars mellanrum från samma plats och samma havsdjup, vara internationellt unika.

Utöver forskningsverksamheten drivs idag en populär gästhamn på Själö. I nästa nummer av Skärgård får du läsa mer om ön med 400 år av spännande historia!

Julia Ajanko

En av skribenterna för Skärgård 3/2019


Sista bilden