



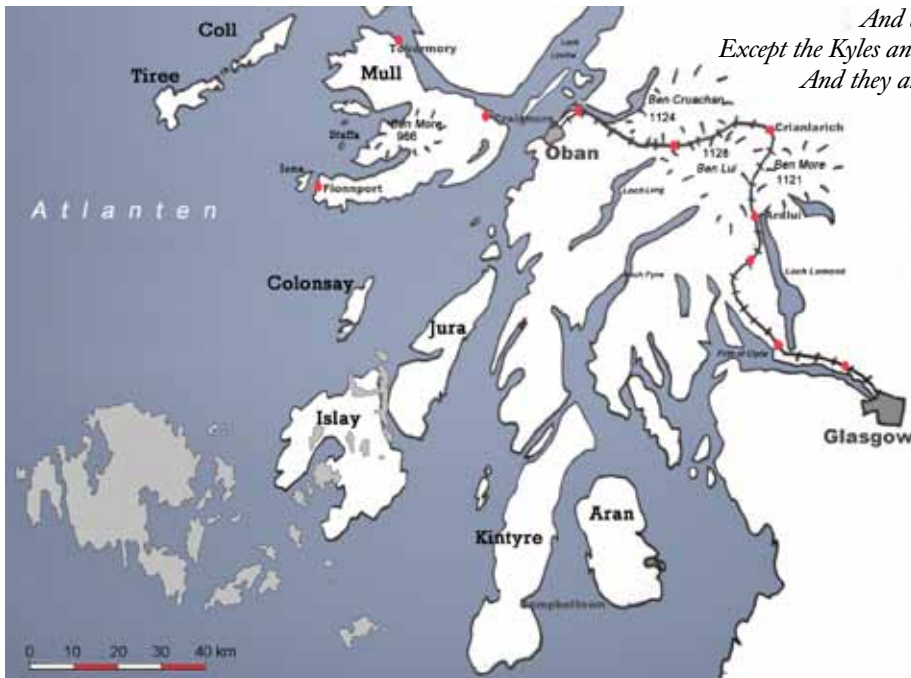
Friska vindar på Mull

TEXT: CHRISTIAN PLEIJEL

Ön Mull ligger på Skottlands västkust. Här bor 2 500 människor på en yta ungefär motsvarande staden New York men här finns inga skyskrapor, ingen McDonalds, ingen tunnelbana och inga trafikljus.

◀ Ovan: Vy strax utanför Finnport där jag bodde i B&B, i huset till höger. Mitten: Klostret på Iona. Nedan: Mike Craigie från Orkney, Pia Prost och Tiina Johansson lapar sol i Tobermory hamn.
© Christian Pleijel.

▼ Karta över Western isles med Åland inlagt som referens.



*The Earth belongs unto the Lord
And all that it contains
Except the Kyles and the Western Isles
And they are all MacBraynes*

Dock finns det en rondell, en rullande biograf samt ett överflöd av vildmark, berg, bäckar och klart, rent vatten med mycket skaldjur och fisk. Det blåser och det regnar ofta men bara en kort liten stund.

HIT KOM JAG med tåg längs världens vackraste järnväg West Highland Line från Glasgow. Sommartid är det ett ånglok som drar men så här på hösten är det ett Class 156 Super Sprinter diesel motorvagnståg. Längs linjen som byggdes i andra hälften av 1800-talet stannar man på 18 stationer innan man når Oban efter tre timmar.

På den skotska atlantkusten trafikerar det statligt ägda Caledonian MacBrayne ("Cal Mac") 22 öar med ett 30-tal fartyg. Rederiet, som ursprungligen bildades 1851 har alltid varit känt för sitt monopol på kusttrafiken, det finns en ironisk dikt om detta som bygger på Psaltaren 23 ("Herren är min herde"):

FÖR ATT MÖTA EU:s krav delades rederiet upp i två delar år 2006, en del som äger fartygen och hamnarna, och en del som opererar fartygen.

Jag reste med m/s "Isle of Mull", en 25 år gammal 90 meters 5000-tonnare som kan föra 900 passagerare och 80 bilar mellan Oban och Isle of Mull med 15 knops fart på tre kvarts timme. Överfarten är hänförande med vilda, skotska berg. Man passerar fyren Lismore och klanen MacLeans borg på en klippa utanför hamnen Craignure på Isle of Mull.

Anledningen till min resa var att ESIN skulle hålla sitt tolfte årsmöte här. ESIN är ett förbund för Europas små öar (<http://europeansmallislands.com>). Förbundets medlemmar är de olika nationernas små-ö-organisationer. På Åland är det Företagsam Skärgård, i Finland FÖSS, i Sverige Skärgårdarnas Riksförbund. Sammanlagt representerar ESIN 447 000 öbor på 1 300 öar.

ÅRSMÖTET omfattar också lärande om varandras öar varför det inleddes med ett besök på Islands Bakery. Joe Reade växte upp med sina tre bröder på Mull, föräldrarna har en gård utanför Tobermory och tillverkar ost. Efter universitetsstudier bestämde han sig år 2001 för att flytta hem till Mull med sin fru Dawn och starta ett biodynamiskt bageri i sin brors garage.

Nu tillverkar han 15 000 kex ("biscuits") i timmen, har elva anställda, gör sin egen el i en vattenfåra nedanför bageriet, hämtar ved på kullarna runt omkring och har just skrivit kontrakt med Marks & Spencer (se www.islandbakery.co.uk).

Hans största problem är kostnaderna för att transportera kexen på färjorna.

I ANDRA ÄNDAN av Mull ligger den lilla ön Iona. Hit kom år 563 munken Columba med tolv följeslagare. Småningom fick han ön av kungen av Argyll och grundade här ett kloster. Hundra år efter hans död år 597 skrev Adomnan, klostrets nionde abbot, hans levnadshistoria vilket är varför vi vet mycket om detta helgon och hans verk.

Ytterligare tvåhundra år senare skövlade norska vikingar klostret – år 795, 702, 806 och 825. Ionas skatter hann föras bort i trygghet, bland annat Book of Kells, mästerverket bland keltiska handskrifter, som skrevs här.

På 1200-talet grundade benediktiner ett nytt kloster på ruinerna av det gamla. Sextio skotska, iriska och norska kungar är begravda här. Hit kommer varje år 200 000 besökare i bussar, bilar och till fots på Mulls slingrande, enfiliga vägar!



PÅ DET TOLFTE ÅRSMÖTET valdes Bengt Almkvist från Sverige till ordförande och Camille Dressler från Skottland till vice ordförande. Christian Pleijel är Ålands representant och fick i särskilt uppdrag av styrelsen att utveckla verksamheten med nya projekt. Nästa årsmöte hålls på Kökar den första eller andra veckan i september 2013.

Årsmötet avslutades med en konferens som Scottish Small Islands Federation organiserat tillsammans med ESIN. Många politiker deltog t ex Member of European Parliament (MEP) Alyn Smith från Bryssel som också är vice ordförande i Group 174, liksom parlamentsledamöter från Skottlands parlament och från parlamentet i London.

Konferensens ämne var ägande, etablering och drift av offshore vindparker på de skotska öarna. Öborna på Tiree utanför Tobermory på Mull har lånat 1,6 miljoner euro för att själva äga och driva en Enercon E44 vindturbin som genererar 2100 MWh/år. Fonden gav första året en avkastning på 22 000 € som öbor, företag och organisationer kan söka medel från men mer pengar än väntat kommer in. I år ger fonden 184 000 €, 44 projektansökningar har beviljats. Villkoren är att de är en del av kommunens långsiktiga plan och att projektet är till allmän nytta.

ÖN GIGHA söder om Mull har 150 bofasta. Här finns Skottlands första kooperativt ägda vindpark som är ansluten till elnätet. De har köpt tre styck-en begagnade Vestas 225 kW vindkraftverk för 600 000 €, producerar 21 GW per år och gjorde förra året ett nettoresultat om 112 000 €.

Ettriga små lågtryck drar in från Atlanten med skyfall som varar en kvart, sedan skiner solen igen. Det blåser på Skottlands västkust – och de gör någonting av det. ♦



Artikelförfattaren

Christian Pleijel är seniorkonsult på Vectura AB. Han är rådgivare till städer, kommuner, länsstyrelser, regionförbund och regeringar i frågor som rör transportinfrastruktur. Till hans uppdrag hör flytten av Kiruna stad, utveckling av knutpunkten Seinäjoki samt trafiksystemomläggningen av den åländska skärgårdstrafiken. Christian Pleijel är fast bosatt på Kökar.

Adress: Överboda, AX-227 30 KÖKAR

Tfn: + 358 (0) 18 55923 8 (hem),
+46(0) 70 284 7797

Skype: christian.pleijel

e-post: christian.pleijel@vectura.se

Skärgårdshavet under ytan

TEXT: THURE MALMBERG

En ny och vacker fotobok av paret Erik (foto) och Marina (text) Saanila heter kort och gott Skärgårdshavet under ytan.

Utgivare är Litorale, ett litet förlag som specialiserat sig på litteratur med havsanknytning.

Det är en både vacker och fascinerande bok de två skapat. Syftet är att ge läsaren en inblick i de landskap som döljer sig under havsytan. När fotograf Erik Saanila började dyka i Skärgårdshavet fångades han av de otroligt vackra landskap som tidigare varit dolda för honom.

Fotografierna är tagna under olika årstider på varierande vattendjup (0-25 meter) mellan Hangö och Utö. Marina Saanila har kompletterat bilder och text från dykningarna med intervjuer med sportdykare, yrkesfiskare och biologer.

NÅGRA VRAK skildras, och mest fascinerades jag kanske av bilden av en gammal roddbåt, sjunken strax under vattenytan. Vid Åspskär har strandvraket Hiekka, en strandad och övergiven liten lastskuta, fått sin synbarligen sista viloplats. Vid Svinö i Nagu ligger ett krigsvrak med förskeppet synligt från vattenytan. Och roddbåten norr om Lillmälö på bara en armslängds djup visar fören övervuxen av tarmtång, en grönalg.

Medan sikten under vatten sommartid på en del ställen är bara kanske högst en halv meter, kan den på vintern bli upp till fem meter. Bilderna från dyk-

ningar genom ett triangelformat hål i isen sätter fantasin i rörelse.

Paret Saanila berättar också om dykarklubben Tumlarna i Pargas och hur klubbens i dag över 40 medlemmar lokaliserat och dykt till olika vrak. En del av dem känner man namnet på, men vid Brännskär i Nagu finns resterna av ett skepp som kan vara från 1600-talet.

BOKEN ÄR en utmärkt present till både skärgårdsvänner och dykare. 110 sidor, inbunden i liggande format. Edward Holmberg på Stil&form som specialiserat sig på böcker med elegant layout svarar för formgivningen, och Printcon i Vanda har lyckats med den krävande tryckningen på högklassigt papper. ♦

Skärgårdshavet under ytan

Erik Saanila, Marina Saanila

110 sidor / inbunden

Utgivare: Litorale

ISBN: 978-952-5045-48-2

Utgivningsår: 2012

Cirka pris: 38 euro

Artikelförfattaren

Thure Malmberg är journalist

Adress: Centrumgränd 1 A 3,
01150 SÖDERKULLA

Tfn: +358 405 93 6269,
+358 9 2728 379

e-post: thurealmberg@yahoo.com



Vittert om fartygsnamn

TEXT: KASPER WESTERLUND

Att fartyg har namn betraktas som en självklarhet. Men vad vet vi egentligen om de namn som pryder fartygens stävar, om namnens ursprung och innebörd?

Det frågar sig Anita Schybergson i inledningen till hennes nyutkomna bok om det finländska förrådet av fartygsnamn, *Adonis och Aallotar* (SLS 2012). Schybergsons avsikt har varit att analysera de karaktäristiska dragen i det finländska förrådet av fartygsnamn, vilket hon valt att kalla nautonomastikon (av nautik 'sjö[farts]vetenskap' och onomastikon 'namnför-råd'). Med andra ord namnbildningen, namnens funktion, deras innebörd och dolda budskap samt vilka traditionella mönster namngivningen följer. Schybergson har även undersökt hur namnvalen och metaforerna i dem avspeglar idéströmningar, politiska förhållanden och historiska förlopp. Boken innehåller också en exposé över fartygsnamn internationellt, från forntid till nutid.

FARTYGSNAMN, inte minst de finländska, är en rik källa som i hög grad förbisatts av tidigare forskargenerationer även om namnforskning i sig är en etablerad disciplin. Att en dylik studie nu publiceras hos oss skall därför hälsas med glädje. Eftersom fokus i boken ligger på kustbygdernas handelssjöfart

och studien även omfattar lantmannafartygen är den av speciellt intresse för tidskriften *Skärgårds läsare*.

Schybergsons studie, som är en omarbetad version av hennes doktorsavhandling *Kognitiva system i namngivningen av finländska handelsfartyg 1838–1938* (HU 2009), avgränsas huvudsakligen till tidsperioden 1838–1938. Att avgränsningen bakåt i tiden inleds 1838 faller sig naturligt eftersom huvudkällan för det empiriska materialet, den tryckta skeppslistan *Finlands skeppskalender*, publicerades för första gången nämnda år. Andra världskriget utgjorde å andra sidan för Finlands del en brytningspunkt eftersom kriget medförde att handelsflottan decimerades svårt och förhållandena inom sjöfarten ändrades radikalt. Rumsligt avgränsas studien till finländska handelsfartyg. På grund av mera begränsad tillgång till källmaterial gäller avgränsningen i tid för lantmannafartygens del tidsperioden 1865–1938.

Det skall givetvis framhållas – och det gör också författaren – att boken inte enbart behandlar finländska fartygs "dopnamn", utan även namn på utländska sk second hand-fartyg som i finländsk ägo fått behålla, och i vissa fall återfått sina ursprungliga namn. Utländska fartyg under finländsk bekvämlighetsflagg under slutet av 1930-talet är för sin del ett intressant kapitel.

FÖRFATTARENS ANALYS av fartygsnamnen speglas mot en grundlig och omfattande historisk översikt av den finländska sjöfarten 1838–1938, vilket är nödvändigt för att man skall kunna se hur fartygsnamnen föränd-

rats i relation till hur samhället och sjöfartens villkor förändrats över tid.

Vad kommer författaren fram till? Att på några rader summera författarens forskarmödor och resultat låter sig förstås inte göras. I det följande skall jag därför i all korthet lyfta fram de viktigaste rön.

Schybergson kommer fram till att det funnits ett specifikt finländskt nautonomastikon, som för sin del är ett resultat av en lång utveckling, präglad av internationella kontakter. Det finländska nautonomastikonet bär spår av såväl svenskt som ryskt inflytande. Schybergsons studie visar också klart att det funnits tydliga skillnader i namnskicket mellan stadsfartyg och lantmannafartyg samt att bygderedarna tydligt influerades av sina kolleger i städerna. En annan intressant aspekt är att kvinnonamn som fartygsnamn var betydligt vanligare i skärgården än i städerna. I sammanhanget kan det också vara skäl att lyfta fram att Schybergson slår hål på den seglivade myten om att fartyg alltid burit och skall bära kvinnonamn, låt vara att de har ett kvinnligt väsen. Tidvis var kvinnonamnen överlägsna i popularitet, men boken visar också, kanske litet oväntat, att kvinno- och mansnamnen i slutet av 1800-talet var ungefär lika frekvent använda. Mansnamnen utgör faktiskt hos oss en betydligt större grupp än i andra länder. På det finländska nautonomastikonets utveckling har nyhumanismen och fosterlandstanken haft ett starkt inflytande.

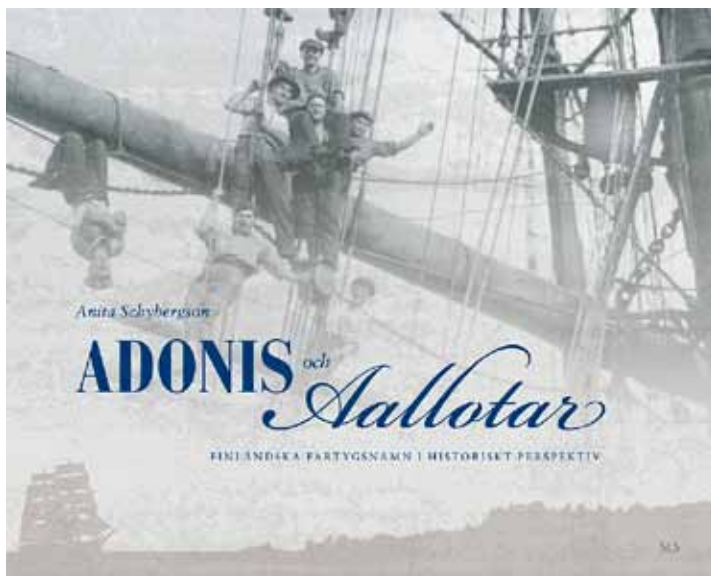
DE KANSKE ALLRA intressantaste rön presenteras i kapitlet *Namnens betydelse*, i vilket författaren anlägger

ett kognitivt synsätt på fartygsnamnen. Med hjälp av teorier om bla språkets metaforiska natur och ordens prototypiska karaktär analyserar författaren fenomen som fartygsnamnens karaktäristiska drag och vilka tanke-mönster namnen döljer. Metaforerna i författarens analyser illustreras och åskådliggörs med föredömliga figurer.

Innehåller boken några brister? Egentligen inte. Boken uppfyller klart det utstakade syftet och den svarar på de frågor som ställs i inledningen. Språket är genomgående gott och bokens layout och illustrationer är tilltalande. Att museifartyget *Sigyn* inte längre ägs av Åbo Akademi (eller rättare dess stiftelse), vilket påstås i en bildtext får passera som en lapsus.

”Nälkä kasvaa syödessä” heter det som bekant på det andra inhemska. För min egen del uppstod efter att ha läst boken en förhoppning om att författaren skulle fortsätta på samma spår och utvidga analysen av fartygsnamn till nöjesbåtar, fiskebåtar o s v. När det gäller nöjesbåtarna finns t ex ett rikt, tryckt källmaterial att tillgå i båtförteckningarna i segelföreningarnas årsböcker. I en separat artikel i den av Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi nyligen utgivna boken *Färjefart* (2012) analyserar Schybergson på ett intressant och initierat sätt hur namnen på färjorna i trafiken mellan Finland och Sverige speglat utvecklingen.

Adonis och Aallotar ger en nyanse-rad bild av det finländska förrådet av fartygsnamn, namnens ursprung, bakgrund och särdrag. Boken har alla förutsättningar att bli ett standard-verk. ♦



Adonis och Aallotar

Finländska fartygsnamn i historiskt perspektiv

Skrifter utgivna av Svenska litteratursällskapet i Finland nr 763

181 sidor, inbunden

Författare: Anita Schybergson

ISBN 978-951-583-243-6

Utgivningsår: 2012

Cirkapris: 38 euro

Artikelförfattaren

Kasper Westerlund är intendent för Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi och styrelseordförande i Stiftelsen för museifartyget *Sigyn*.

Adress: Sjöhistoriska institutet vid Åbo Akademi, Slottsgatan 72, 20100 ÅBO

Tfn: 02 215 4152

e-post: kasper.westerlund@abo.fi

Den sista av sitt slag

TEXT: HÅKAN EKLUND

Små fartyg byggda för passagerar- och transporttrafik längs kusterna och i insjösystem var på sin tid mycket vanliga i Finland, och i våra grannländer.

Varor, boskap, mjölk, fisk och passagerare höll trafiken igång mellan kustområden och öar. Detta innan landsvägsfärjor, vägbankar, landsvägar och effektiv privatbilmil, buss- och lastbilstrafik ännu tagit över. Och innan småbåtshamnarna var fyllda med egna nöjesbåtar av olika storleksklasser och kapacitet.

IDAG ÄR m/s J.L. Runeberg, byggd för ånga 1912 och ursprungligen döpt till Helsingfors Skärgård, ensam i sitt slag i kusttrafik i Finland. Sitt nuvarande namn fick hon efter försäljningen (en av de många) till Borgå i februari 1937. Sommaren 1961 blev fartygets sista under ånga, året därpå installerades en dieselmotor som också användes i stridsvagnar och i kraftverk.

I Insjöfinland hittas en handfull likadana traditionsfartyg, en del till och med äldre. Samtliga används för turisttrafik, numera utrustade med dieselmotorer.

DET MESTA som finns att säga om detta sekelgamla fartyg har Thure Malmberg samlat mellan två pärmor i boken "m/s J.L. Runeberg – skärgårdsbåten i våra hjärtan 1912-2012". I femtio år, dvs halva fartygets aktiva liv – hittills, har Malmberg dessutom haft förmånen och glädjen att vara resenär ombord.

På 120 sidor i 23 kapitel får vi följa med fartygets olika skeden, allt från den planerade midsommarkryssningen 1912 (som inte blev av) till 100-årsjubileum med inbjudna hedersgäster ombord i april 2012.

MEN DET HAR funnits många ödesstunder. Att fartyget överhuvudtaget

finns kvar i drift idag känns, efter att ha läst boken, som ett smärre under. I juli 1965 bogserades J.L. Runeberg i hamn efter tre haverier sedan midsommaren; det var ohjälpligt slut på trafiken. Stämningen i Borgå var pessimistisk. Borgåblandet konstaterade i en rubrik 5.8.1965 "Runebergs-trafiken upphör. Lönsamheten dålig, maskineriet slut." Se där problemen i en enda rubrik.

I Hufvudstadsbladet 5.3.1966 travesiterade signaturen Marcella (Margareta Norrmén) nationalskaldens ord.

Vår båt, vår båt, vår stolta båt,
ej under må du gå!
Vi älskar dej – vart stag, var plåt,
var aldrig pryl, var fransig tåt.
En evig fristad må du få
hos oss i Borgå å!
Vår båt, vår båt, för din skull låt
oss tåligt knopa på:
vi går på lottförsäljarstråt
och bakar kakor, plåt på plåt,
och målar paraplyer blå
för att om dej få rå!

Den avslutande strofen syftar på räddningskampen vintern 1966 när turistnämndens ordförande Lars Green hade startat en insamling för att rädda fartyget till Borgå, men deras pengar räckte inte till. När J.L. Runeberg auktionerades ut den 10.3.1966 gavs högsta budet av företagarparet Satu och Leo Vuoristo (30 250 mk), som sen i tjugo års tid höll fartyget i trafik på stamlinjen Helsingfors-Haiko-Borgå, tills nya ägare igen tog över.

STYCKET OVAN är bara en episod i denna mycket intressanta och detaljerade fartygshistorik; Malmberg har ordning på sitt arkiv. Det är många ägarskiften, öden och äventyr som

skildras in i minsta detalj och illustrationerna är många och varierande. Speciellt uppskattar jag inskannat material i form av biljetter, brev, annonser, kartor, pressklipp etc som fungerar utmärkt som historiska illustrationer och ger liv åt uppslagen. Sådant som ofta skattar åt förgängelsen, medan riktiga fotografier tenderar att leva längre. Likaså är alla intervjuer värdefulla, som journalisten Malmberg är duktig på. Speciellt de förkrigstida som berättar om ett familjesommarkoncept som inte längre finns kvar.

DET ENDA som stör en aning är svårlästa bildtexter med liten font och onödigt ljus toning, annars är bokformatet och layouten mycket tilltalande. Denna bok hör hemma i alla fartygs- och sjöfartsälskares boksamling, och är en utmärkt presentbok för alla och envar med intresse för vår unika kustkultur. Må J.L. Runeberg ännu få trafikera vår sydkust i många decennier till. ♦



m/s J.L. Runeberg – skärgårdsbåten i våra hjärtan 1912–2012

Baserad på boken: J.L. Runeberg – ett fartygsporträtt (1982)

120 sidor / inbunden

Författare: Thure Malmberg

Utgivare: Rederi Ab J. L. Runeberg

ISBN: 978-952-93-0113-3

Utgivningsår: 2012

Det blev en succé!

TEXT: ANDERS FAGERLUND

Under den tid utställningen hölls öppen för allmänheten, från och med vernissagen den 13 juni till den sista augusti, besöktes utställningen "Kaj Dahls skärgårdsarv" i Sjöfartshuset i Nagu av långt mer än 3 000 personer.

Det betyder att det blev den framgång för utställningen, som vi hade hoppats på när vi planerade den i vintras tillsammans med Håkan Eklund. Bland museibesökarna har kommentarerna varit enbart positiva och förfrågningar har regelbundet kommit huruvida vi planerat att också sälja souvenirer i form av DVD-skivor med samma audiovisuella innehåll, som visats på utställningen i museet.

TIDSKRIFTEN Skärgård nr 1/2012 med Kaj Dahl (1945-2003) som tema hade en god åtgång under hela utställningen, samtidigt kunde besökarna till facila priser lösa in antikvariska exemplar av Kaj Dahls olika skärgårdsböcker som idag är svåra att hitta.

Tack vare tidskriftsnumret om Kaj Dahl har ju hela utställningen fått en positiv synlighet i både dagspress, TV och radio. Media uppföljningen har varit uppmuntrande.

Vi har planer för en motsvarande utställning i Raseborg i samarbete med tidningen Västra Nyland nästa sommar. Ekenäs var ju faktiskt Kaj Dahls födelsestad och vi vet att hans hjärta klappade varmt för den västnyländska skärgården där han också vistades sommartid.

UNDER MINA EGNA regelbundna besök och guider i Sjöfartshuset, fick jag samtidigt beställningar på kopior av olika fotografier, som finns med på utställningen. Än har det varit besökare

som på långt håll är släkt med någon avbildad person, än har det varit en person med barndomsminnen från en utskärsholme och de unika personer som bodde på holmen. Också ett aktivt intresse från vissa holmar att få en separat utställning med ett urval av fotografier från just aktuell del av skärgården har jag kunnat skönja. Det ska inte vara svårt att samarbeta kring den här typen av begäran.

Det har också framkastats olika förslag för att publicera Kaj Dahls mycket omfattande bild- och textmaterial i ny form på högklassigt papper och med modern teknik, antingen enligt hans egen uppdelning i Västnyland, Åboland och Åland eller som ett mer omfattande samlingsverk. Preliminära planer framskrider.

EN POSITIV REAKTION från besökarna har genomgående varit att man tack vare en betydligt bättre skyltning nu hittat till Sjöfartshuset från olika platser på Nagu Kyrkbacken, likaväl från gästhamnen som för bilburna från Åbo- eller Korpohället.

Samtidigt har man uppskattat att muséet nu för i år hade någonting nytt att visa upp, den kommentaren har vi hört både från sommargäster, fritidsboende och tillfälliga besökare men också från den bofasta skärgårdsbefolkningen. "Vad blir det nästa år för nytt?", har vi hört av mången besökare. Får se vad det blir?

Ansvar för den museala delen i Sjöfartshuset ligger på Pargas stad och på museiamanuens Anne Bergström-Stenbäck, som avslöjar att det redan finns planer på en ny utställning för år 2013.

FRÅN BÖRJAN HAR också vår avsikt varit att förlänga säsongen för utställningen genom att erbjuda Pargas stads skolor att antingen komma till Nagu och besöka Sjöfartshuset och Kaj Dahl-utställningen. Alternativt kan vi ta med oss en del av utställningen till respektive skola och hålla ett fördrag om skärgården och dess befolkning, näringar och historia i ljud och bild med hjälp av det audiovisuella programmet. För de svenska skolorna kan

programmet integreras i modersmåls-, bild-, historie- och närmiljöundervisningen, för de finska skolorna i motsvarande ämnen men också i språkundervisningen i svenska.

I medlet av oktober har vi den första presentationen i Korpo för Skärgårdshavets skola och vi hoppas att de andra skolorna också under höstens lopp vill utnyttja tillfället till ett intressant avbrott i de dagliga rutinerna.

För de flesta unga skärgårdsbor är det liv, som Kaj Dahl beskriver i sina bilder och intervjuer från 1970-talet, helt obekant. Ett liv som kanske deras egna mor- och farföräldrar levde ute på de karga holmarna i skärgården, innan de omvälvande förändringarna kom. ♦

► Tack vare synlig skyltning på många ställen hittade besökarna till utställningen. Sjöfartshuset i bakgrunden. © Håkan Eklund.

▼ Håkan Eklund bekantar sig med utställningen av Kaj Dahls skärgårdsbilder. © Fotografen.



Artikelförfattaren

Anders Fagerlund är verksam inom skärgårdsturismen i Åboland, utbildad träbåtsbyggare, har tidigare jobbat med teknisk försäljning och marknadsföring i mer än trettio år.

Adress: Kastuvägen 26 B 2, 20300 ÅBO

Tfn: +358 (9) 50 585 30111

e-post: amfagerlund@gmail.com

Från Mikael's horisont

I äldre tider var det båt som gällde



© Kristina Herrgård

Vattnet förenar – tesen upprepas ofta och har blivit en kliché. Faktum kvarstår: i äldre tider var båten det redskapet som förenade land och folk.

En lekman med normalfantasi kan räkna ut att den flytande trädstammen är båtens moder, stammen urholkades och blev så småningom en snipa. Flera stockar bands samman till större enheter och så vidare.

I Österbotten finns ett odaterat, relativt välbevarat stockbåtsfynd (stenålderstyp) i Evijärvi. I Närpes är en paddel daterad till 1100-talet e Kr. De fragmentariska, förhistoriska båtfynden är inte många, men visar klart på en kontinuitet från stenåldern.

JAG ÄR SJÄLV en glad båtanvändare sedan barn-
domen och har haft förmånen att färdas med
många olika båtar – på fritiden, med vänner och i

jobbet. Sällan är tillfredställelsen över utfört arbete så stor som när bilder av allmogebåtar i fiske betraktas. Människan, arbetet, båten och naturen är förenade till fulländning.

Knappast tänker någon idag på att min hemby, Kvevlax kyrkby (Korsholm), till stora delar bestod av ett skärgårdslandskap i äldre tider. Olika båtar fanns ständigt till hands. Man fiskade i Kyro älv, i deltat och i ytterskärgården. Ökstocken användes på de oändliga fladorna som idag torkats ut av landhöjningen. Stora fiskebåtar behövdes längre ut. Känslan för vatten och båtar sitter förmodligen djupt i generna hos senare generationer. Skatan intill Kyro älv hade på 1930-talet, före muddring och invallning, kvar sin karaktär av fiskeläge. Även från Kvevlax utgick en livlig bondeseglats under 1800-talet. Skutor byggdes av flera bolag i nästan alla grannbyar; på 1500-talet ända upp till Voitbyforsen. I släkten finns åtminstone två förfäder som var duktiga bondeseglare.

TUSENTALS BILAR korsar dagligen Kyro älv utan att sakta farten, de märker inte ens att de kör över en bro. Före bronns tillkomst i början av 1930-talet bestod överfarten av en träfärja som i princip var en bred, däckad ökstock. Färjkarlen Alfred Burman förde över folk, kreatur, hästforor och ensatta bilar. Fotgängare och cyklister roddes över med en vanlig ökstock som fanns till hands jämsides.

Landsvägens tillkomst på 1860-talet innebar en ständigt ökande trafik. Gamla bron byggdes 1935 och ersattes 1973 av dagens bro. Resande i äldre tiden var hänvisade till båt. Hur detta var organiserat, och vilka ruttor som följdes, är oklart.

I det vidsträckta Korsholm fanns även kyrkan i ett skärgårdslandskap. Korsholms kyrka etablerades kanske redan på 1200-talet. De flesta anlände med båt, både från inre och yttre skären. Kyrkvägen varierade enormt från öppet hav till stenig skogsterräng. Avstånden var långa och kyrkoplikten gjorde att kyrkan besöktes regelbundet.

FRÅN KVEVLAX gick en skogsväg till Korsholms

kyrka (ruinen i gamla Vasa), en sträcka på elva km fågelvägen. Kyrkvägen var speciell eftersom den, till hälften, gick över fem träsk med öppet vatten. Träskan som låg tio meter över havsnivån är numera nästan torrlagda. Ortnamn som Hamnmossen, Hamnholmen och Viilanbackan vittnar om den forna vägen.

Vid Viilanbackan har begravningsfolket vilat. Över träskan färdades man sommartid givetvis med båt – och det behövdes många. Knappast kunde båtarna dras genom skogspartierna. Vägen var långsam sommartid och snabb på vintern. Det finns inga uppgifter om hur båttrafiken var ordnad, rimligtvis måste någon form av samfällid organisering ha funnits. Vägen användes under flera hundra år, åtminstone fram till Vasa brand 1852. Som vinterväg användes sträckningen ännu längre.

KVEVLAX FICK EGEN kapellkyrka år 1692. Kyrkan byggdes i väglöst land, om man med väg menar en banad landsväg. Landsvägen från Kvevlax till Vasa (grundat 1606), via Veikars, byggdes i slutet på 1700-talet, till nya Vasa på 1860-talet. Skogsvägen blev ändå inte överflödigt, staden skulle besökas och landsvägen var dubbelt längre. Ursprungligen torde kyrkvägen ha startat i Maxmo och Vassor. Den kortaste seglingsrutten gick längs Kyro älv, Biskopsholmen, Kvevlax – och slutligen genom träskan. Även byarna Österhankmo och Västerhankmo har använt samma rutt. Ortnamnet Kyrkfaret finns belagt både i Österhankmo och i Kvevlax. Farleden, inomskärs, var snabbseglad för skötbåtar med sprisegel.

I VASSOR ute i älven ligger Likören, nämnd som begravningsplats. Prosten Olavus Bratt skriver 1674 om Lijkören ”där ähre många dödes kroppar fordom nedlagde och begrafne”. Möjligen rör det sig om tillfälliga begravingar. Likören består av sand med små gropar, de flesta förmodligen efter småskalig sandtäkt. På finskt håll är många liknande tillfälliga begravningsplatser dokumenterade, ofta på holmar i sjöar. I inlandet var avstånden till kyrkan enorma och man begravde tillfälligt för senare kyrkobegravning. Transporten skedde enligt rådande förhållanden, vintertid eller sommartid med båt.

LÄNGS GAMLA KYRKVÄGEN har på senare tid gjorts arkeologiska fynd. Under dikningsarbete på

Hamnmossen hittades båtfragment (odaterade). Bordläggningen är svårtolkad men ett smäckerat årfragment kan ge fingervisning om båtstorleken. Öskaret är helt intakt med okänt bomärke och spår efter verktygen som använts. Dokumenterade, små boplatser har funnits längs vägen. Nyligen hittades vid en skogsavverkning en okänd bosättning på Hamnholmen. På den tidigare kringflutna holmen finns odaterade synliga lämningar efter en liten stuggrund, två ovala nedgrävda grunder, en möjlig båthamn samt två fossila åkrar.

Platsen för insjöbåtar är märkligt osannolikt, tio meter över havet i skogen – omgiven av skärgård och hav. ♦



Kolumnförfattaren

Mikael Herrgård är dokumentärfotograf med fornlämningar som specialområde.

Adress: Österhankmovägen 689,
66560 ÖSTERHANKMO.

e-post: mherrgard@hotmail.com



Birgit Eldh, Spithamn, Estland 11.9.2012. © Håkan Eklund

Birgit har plockat fram en bild av morbrodern som var matros på minfartyget Suurop; en ung man med fina anletsdrag. Som kustsvensk avtjänade han sin värnplikt i den estniska flottan. Efter att Röda armén ockuperat Estland 1940 hörde de aldrig av honom mera; ett av de otaliga människoöden som försvann i kriget.

SJÄLV FLYDDE Birgit Eldh med familjen (hon var då fyra år gammal) undan kriget i egen båt en mörk februarinatt 1944. Först över till Hangö och sen (med finska myndigheters överseende) över till Sverige. Tyskarna ville ha hennes pappa Valdemar in i Hitlers armé för att slåss mot ryssarna, innan det hade han fått gömma sig för Röda armén, som ville det motsatta, att han skulle slåss mot tyskarna ...

Birgit Eldh är alltså estlandssvensk, född ute på Spithamnsudden i Estland som ligger rakt söder om Hangöudd.

I ett knappt halvsekel höll sen sovjetimperiet Spithamns udden (och hela den estniska kusten) som förbjudet gränsområde. Byn raderades ut för att ge plats för radarstation och specialvapen riktade norrut...

EFTER ETT YRKESLIV i utbildningens tjänst på Gotland har hon som pensionär flyttat tillbaka till sitt Spithamn och låtit bygga sig ett rött hus med vita knutar på fädernemaken. Nu är hon en av fyra som bor där året runt, de övriga tre är ester. Sommartid är det annat, då är det folk i de 17 svenskhus som byggts sen självständigheten 1991; alla som bodde där före kriget har fått tillbaka sina marker. ♦

Håkan Eklund

Sista bilden 