INLEDAREN

I boken ”Finska skären” (1990) , studier i åboländsk kulturhistoria utgiven av Konstsamfundet till dess 50-årsjubileum 1990, skriver Eljas Orrman om den svenska bebyggelsens historia.
Bland mycket annat skriver han att Aspösund i Korpo är ett av de gåtfullaste och mest begrundade ortnamnen i Åbolands skärgård. Det omnämns som en hamnplats vid 1200-talsleden från Åland förbi Kökar österut och finns omnämnt i Korpoinformatorn Petrus Magni Gyllenius publicerade dagbok från omkring 1650.
Men Aspösund återfinns inte i våra dagars namnförråd och har också visat sig svårt att placera i den geografiska verkligheten. Orrman anser ändå att sambandet med Aspö måste anses klart. Han skriver att *”det enda alternativet är väl att hamnen helt enkelt har legat i det sund som förr har gått från Västerviken vid Aspö över till Torskarhamn.”* Han tror inte på Gyllenius som hade den uppfattningen att Aspösund inte skall sökas vid Aspö byland.
Men är det verkligen så? I detta nummer håller Anders Moliis-Mellberg med Gyllenius, att Aspösund INTE skall sökas på Aspö!

**LÄS HANS INTRESSANTA** artikel där han bland annat reder ut det gamla itineraiets distansenhet *ukaesio,* som på svenska kan översättas med veckosjö. En benämning som anses syfta på den tid ett roddlag orkar ro utan avbyte. Måttet är alltså ett tidsmått som innebär att den korrresponderande längden varierat kraftigt på ”var och när” måttet användes. Åsikterna om längden på en *ukaesio/veckosjö* har gått isär mellan olika itinerarieforskare, allt från att 1 *ukaesio* är 6,5 nautisk mil till att det endast är 4 nm. Anders Moliis-Mellberg har kommit fram till att 1 *ukaesio är 4,4* nautisk mil. Med det som utgångsläge har han sen granskat segelledens åtta olika etapper, och försöker lokalisera de hamnar som nämns. Resultatet är synnerligen intressant, bland annat skulle han placera Aspösund på Björkö, alltså i arkipelagen sydost om Aspö. Läs om hur han resonerat och räknat; alternativet verkar mycket trovärdig.
Han inser att tillgänglig information inte räcker till för att lösa alla gåtor som itinerariet innehåller och att hans beskrivna rutt knappas är korrekt på alla punkter heller. Men han önskar att hypoteserna skall inspirera till vidare forskning: ”Skärgården vilar fortfarande på otaliga fynd i väntan på sin upptäckare”, skriver han.

**IDAG ORDAS DET** mycket om internationella relationer. Det är vardagsmat för många att resa kors och tvärs, i arbete eller som turister. Avstånden har krympt och värden är liten.
För vår kustsvenska kultur är inte det något nytt. Ända sen grå forntid har vårt kustfolk bott centralt, längs den tidens stora vattenburna trafikleder och stått i kontakt med andra kulturer.
I långa tider var bondeseglationen en viktig inkomstkälla för många bondbyar längs kusten. I Bengt Erikssons detaljerade presentation av bondeseglaren och landsköpmannen Göran Bonde (1485-1555) får vi en intressant inblick i 1500-talets kommers mellan Helsinge och Reval (Tallinn). Långt innan Helsingfors fanns till var staden Reval (Tallinn) en blomstrande Hansastad och kulturvagga; hur många huvudstadsbor tänker på det idag?
Och Lillaskullen i Mårtensby, nära Vanda å i gamla Helsinge där Göran Bonde i tiden hade sin stora gård, är idag en anonym liten lövträdsholme i odlingslandskapet. Det är bara via arkeologiska utgrävningar som fragment av Bondes levnadstid på backen, och tiderna före honom, kommer i dagen.
Så lätt sopas våra förfäders spår bort ur landskapet; det är bara i dammiga arkiv som de lever vidare – till glädje för eftervärlden. Tack och lov.

**FRÅN KIMITO** styrdes en världsomspännande seglation från små bondbyar långt in i modern tid. För många skärgårdsbor från våra kuster var Kapstaden, Falklandsöarna och Buenos Aires välbekanta platser. I Bodil Söderbloms artikel får vi möta fem seglande skepp som dirigerades från bondbyar i Kimito. De äventyr och strapatser som fartyg och besättning var med om kan vi bara ana oss till. Att med den tidens utrustning segla på de stora haven, krävde sina män. De var verkliga sjöfarare. Just nu jobbar Bodil på en bok om en av skutorna.
Tack vare eldsjälar av alla de slag, från forskande artikelskribenter och museifolk till båtbyggare och redare, kan vi idag ta del av dessa historier. Eller än bättre, beskåda gamla båtar, fartyg och rekvisita i museer eller i form av restaurerade eller välhållna flytetyg.
Att en 100-årig f.d. skärgårdsångare som m/s J.L. Runeberg, som journalisten Thure Malmberg skriver om, trots sina många ägarbyten fortfarande är i trafik är en kulturprestation. Men det har ibland hängt på håret. Och i insjödistriktet finns ännu äldre av samma kategori. Det är fartyg med högt symbolvärde, dessutom också identitets- och imageskapande. Något att vara stolt över. Dessutom fyller de en viktig roll i den växande besöksindustrin. Eftersom det är både dyrt och olönsamt att i sig underhålla gamla traditionsfartyg har turismen blivit något av en räddande ängel.

**ELDSJÄLAR** som sätter ner ändlöst med tid att i skrift dokumentera gamla fartyg och deras livshistoria är värdefullt för samtiden och framtiden. Malmbergs två böcker om m/s J.L. Runeberg gör att den som idag reser med fartyget, och har läst böckerna, får en helt annan upplevelse än den som inte vet något om fartyget. Och att samla ihop den typ av data som boken innehåller är ett fruktansvärt tidskrävande jobb, sådant kan bara experter som dessutom är eldsjälar åstadkomma. Likadant är det med Sten Westerholms bok om Hoppet av Spithamn som i vissa stycken krävt detektivtalanger, när personer med koppling till skutan under olika epoker har spårats upp.
I motsats till många andra gamla bruksföremål förlorar ett gammalt fartyg inte sitt funktionella värde, så länge det hålls i segelbart skick.
Att idag se Hoppet igen segla i hemmavattnen längs den estniska kusten är en fröjd för ögat, och ett större under för den som känner Spithamnskutans många öden. Det samma gäller för J.L. Runeberg, när den gamla skärgårdsångaren en vacker sommardag dyker upp bakom en holme i den östnyländska skärgården. De har framtiden för sig.