**Farleden Åbo – Helsingfors på hertig Johans tid
TEXT: ANDERS MOLIIS-MELLBERG**

Ungefär 300 år efter att kung Valdemars segelled beskrivits i det danska itinerariet fattar Jakob Teit pennan för att teckna ner beskrivningen av en annan farled, denna gång den mellan Åbo och Helsingfors. För detta ändamål använder han en ledig sida i sin bok ”*Klagomålsregister över Finlands adel*”, som han arbetar med år 1556, samma år som Gustav Vasas son Johan blir hertig av Finland.

Jakob Teit är en officersson från Tetom i Pernå, som med biskop Martin Skyttes hjälp fått tillfälle att studera i Tyskland och sedan tagit tjänst hos Gustav Vasa.

**ÅR 1555 RESER HAN** med kungen till Finland och får uppdraget att skriva en rapport om alla oegentligheter som adeln i Finland påstås ha gjort. Detta resulterar i en nästan trehundra sidor lång skrift, som förutom klagomålsärenden innehåller en mängd anteckningar om släktskap, orter och diverse rutter till lands och sjöss. Skriften finns att läsa på Arkivverkets hemsida, men är svårläst för ovana ögon. Lyckligtvis har Kustavi Grotenfelt år 1894 utgivit en tryckt tolkning av den.

Jakob Teits farledsbeskrivning har rubriken *”Leiden emellan Åbo och Jungfru sundh kortteliden bescreffen effter styrmennenes bekennelse, och annars effter rette sanning, in till Helsingfårss”.* Texten ryms på en enda helsida, och den innehåller en kedja av aderton hamnar mellan Åbo och Helsingfors

(*Bild 1)*.

Hamnarna är alla identifierbara och uppräknade i rätt ordningsföljd. De är inritade i ett sicksackmönster, som inte motsvarar de geografiska förhållandena, utan snarare ser ut att vara ett sätt att spara utrymme på pappret. Till vänster om hamnarna anges deras sockentillhörighet, och till höger har Teit skrivit kompletterande detaljer om vissa orter och deras bebyggare.

**AVSTÅNDEN** mellan stationerna är angivna i veckosjöar precis som det danska itinerariet. Däremot är avståndsnoggrannheten här betydligt sämre än i det äldre dokumentet. Det verkar faktiskt som om man använt tre olika mått i beskrivningen. Avståndsangivelserna från området mellan Åbo och Jungfrusund, som enligt rubriken är ” *effter styrmennenes bekennelse*”, följer det gamla itinerariets mått 4,4 sjömil per veckosjö, men avstånden mellan de övriga hamnarna från Jungfrusund till Helsingfors, angivna ”*effter rette sanning*”, använder ett veckosjömått som varierar mellan 3 och 4 sjömil. Randanmärkningarna om avståndet från från Porkala till Reval, 12 veckosjöar, och från Jussarö till Rågö, 14 veckosjöar, skulle för att stämma med verkligheten förutsätta en veckosjölängd kortare än tre sjömil, och verkar inte vara baserade på tillförlitliga källor.

**UNDER DE TREHUNDRA ÅR** som förflutit sedan det danska itinerariets tillkomst har mycket hänt. Danskarna har för länge sedan dragit sig tillbaka från Reval. Deras anhängare är visserligen ännu i början av 1500-talet en maktfaktor i Finland, och de försvarar bland annat år 1523 Åbo slott mot Gustav Vasas trupper, men deras gamla segelled i yttre skärgården har förlorat sin betydelse. Södra Finland har gradvis koloniserats av inflyttare från Sverige, och inomskärsfarleden från Åland via Åbo till Viborg har därigenom utvecklats till en viktig transportled inom Svea rikes östra rikshalva.

I mitten av 1500-talet befinner sig Gustav Vasa på höjden av sin makt. Han har utnyttjat reformationen till att avskaffa den katolska kyrkans inflytande, och samtidigt passat på att konfiskera dess egendomar. Nu vänder han sig emot adeln i Sverige och Finland och börjar systematiskt dra tillbaka frälsegods och andra friheter som denna samlat på sig under flera århundraden av svagt kungavälde.

**GUSTAV VASA** har besökt Finland på 1530-talet och vistats både på Åbo och på Raseborgs slott, men troligen inte då besökt de östra delarna av riket. År 1554 utbryter dock oroligheter vid den ryska gränsen, och dessa eskalerar under det följande året. Gustav seglar därför 1555 till Finland och anländer i augusti till Viborg för att under ett par månader personligen övervaka försvarsåtgärderna, innan han förflyttar sig i till Åbo. I januari 1556 anfaller tsar Ivan den förskräckliges trupper Viborg och belägrar staden under några veckor, men slås sedan tillbaka. Vapenstillestånd sluts i mars, för att ett år senare följas av freden i Novgorod.

Gustav Vasa tillbringar våren 1556 på Kastelholms slott, där han planerar nya åtgärder för att effektivera rikets styre. Han är inte nöjd med förhållandena i Finland och vill förstärka den kungliga närvaron i landet. I juni kallar han sin son Johan till Åbo och utnämner honom till hertig av Finland. Johan är då 19 år gammal. Han inrättar sig på Åbo slott tillsammans med sin frilla, Karin Hansdotter, och de får under de fem följande åren fyra barn tillsammans

(*Bild 2*).

**JOHAN GÖR OMFATTANDE RESOR** i sitt nya hertigdöme. En del av färderna sker till häst, exempelvis till Kumo kungsgård, invid vilken han 1558 grundar en ny stad, Björneborg. Jakob Teit följer honom och antecknar resrutterna i sin bok. Det huvudsakliga sättet att resa är dock med fartygen, som rör sig längs den finländska kusten. Hertigen låter själv bygga minst tolv olika fartyg, både för eget bruk och för försäljning. Hans stolthet är skeppet *Ursus Finlandicus* (Finska björnen), som är en 28 meters hansakogg. Enligt boken *Porin puiset sotalaivat* har modellbyggaren Karl Immonen i modern tid byggt en segelbar replik i skala 1:3½ av Ursus, men dess nuvarande öde är tyvärr okänt.
Hertigen är en flitig gäst i den finländska skärgården, och även om man inte med säkerhet kan fastställa att Jacob Teits farledsbeskrivning är avsedd för Johan, så ger den en bild av hur hans färder kunde gestalta sig. Detta gäller inte bara vilken rutt han använt, utan också vilken viktig roll styrmännen spelar.

Man bör nämligen komma ihåg att fartygen inte ännu vid denna tid har sjökort som hjälpmedel, utan är hänvisade till summariska beskrivningar som går från mun till mun.

**KARTTEKNIKEN** har visserligen utvecklats kraftigt, speciellt i Holland, och Olaus Magnus har år 1539 utgivit sin nordiska *Carta Marina*, som räknas som den första någorlunda rättvisande kartan över Östersjön. De kartor som existerar är i alla fall mera ägnade att illustrera den allmänna världsbilden än att utnyttjas som seglingshjälp. De är så allmänna och innehåller så många felaktiga proportioner att ingen skeppare kan tänkas navigera enbart efter dem, speciellt inte i den svåra finländska skärgården. De första praktiskt användbara sjökorten över området mellan Åbo och Helsingfors uppgörs först på 1650-talet av Hans Hansson, lantmätare i Åbo län. Några detaljer ur dessa illustrerar denna artikel.

**I BRIST PÅ KARTOR** har systemet med styrmän, dvs lotsar, utvecklats i takt med att skärgården befolkats. De mindre öarna i yttre skärgården saknar tillräcklig odlingsmark, och en förutsättning för ett liv på dessa är att man kan byta fisk och säl mot spannmål från större gårdar inåt landet. Lotsning av fartyg har blivit en annan inkomstkälla. Enligt John Gardberg får lotsarna år 1571 fem kappar råg för varje vecka en lotsresa varade. Senare tillkommer också skattefrihet för lotsarnas hemman. Lotsarbetet är på hertigens tid en typs linjelotsning, där styrmannen följer med fartyget en längre sträcka och får sedan i lämplig hamn husrum hos en kollega i väntan på returresa med ett annat fartyg. Teits beskrivning kan de facto vara avsedd att ange var lämpliga styrmän kunde anlitas.

**SEGELLEDEN STARTAR** från Åbo och Aura å, passerar slottet, och går söderut. Kyrksundet genom Pargas har sannolikt redan med landhöjningen blivit ofarbart för större fartyg, så leden gör en krok österut genom Hästsundet och fortsätter över Björkfjärden, ned mot Pargas port.

(*Bild 3*)

Av Teits beskrivning kan man visserligen få uppfattningen att, såsom Tapani Tuovinen framför i boken *Finska skären*, leden till Pargas port går via Korpoström. Det verkar dock helt osannolikt att någon på väg från Åbo till Pargas port skulle ta en omväg på 30 sjömil, då det existerar en direkt led via Pargas. Nämnandet av Korpoström måste därför rimligtvis vara avsedd endast som tilläggsinformation.

Många fartyg blir liggande vid Pargas port i det smala sundet mellan Sorpo och Jermo i väntan på lämplig vind. Gullkronafjärden är besvärlig vid hård sydväst, som kan dra upp ordentlig sjö, och ett uppehåll hos skärgårdsbönderna kan därför ibland vara befogat. Pargas port tillhör Attu bol (skattekrets). Totalt finns det enligt 1530-talets skattebok 42 hemman i detta bol, och antalet ökar stadigt.

Det finns en annan anledning till att ta iland vid Jermo. Fartygen har utan problem tagit sig så här långt genom de lättnavigerade smala sunden, men nu behövs en styrman som lotsar fartyget. Har man tur kan man finna en ledig man, som anlänt från Jungfrusund med ett skepp på väg till Åbo och nu är beredd att tjänstgöra på returfärden.

Sundet mellan Jungfruholmen och Purunpääs sydligaste udde har blivit en viktig knutpunkt mellan korsande farleder, och det är naturligt att utnyttja sundets skyddade vikar för att ta igen sig före eller efter färden över Gullkrona. Här träffar man också farare från Sverige och kan utbyta nyheter med varandra.

 (*Bild 4*).

**JUNGFRUSUND** är en knutpunkt för Svea rikes skepp. Riksföreståndaren Sten Sture har bevisligen befunnit sig där redan år 1490, eftersom han författat ett brev till rådet i Reval, daterat ”*myt haste jm Juncfrowens szunde ame dage sancte Birgitte translacionis*” (I all hast i Jungfrusund på den heliga Birgittas dag, alltså 28 maj), och platsen nämns i många andra sammanhang under de följande trehundra åren. Johan III dirigerar exempelvis år 1582 en brevkurir till Jungfrusund för att där invänta kungens krigshövitsmän. Jungfrusund ingår från år 1614 i Kimito friherreskap, som har förlänats rikskanslern Axel Oxenstjerna, och denne låter år 1642 på Purunpää udde inrätta en krog, som betjänar sjöfararna. Framtill början av 1700-talet består vägen från Kimito till Jungfrusund enbart av en ryttarstig, men under Stora ofreden (1713-21) får platsen en så stor strategisk betydelse att sockenborna åläggs att bygga om stigen till en väg som tillåter hjulspann. Jungfrusund är skådeplats för strider ännu 1808, men förlorar sedan sin militära betydelse i och med att Finland blir en del av det ryska riket.

**REDAN** på Johan III:s tid är Jungfrusund också en viktig lotsplats. Det finns ett register från 1571 över ”*styrmän i Kimito skär, som har fått lön för att de blivit brukade på K. M:ts örlogsskepp och skutor, som drog av och an med K. M:ts gods mellan Stockholm och Reval, item mellan Jungfrusund, Korpoström och Alglo*”. Registret visar att styrmännen kommer från kringliggande byar; fem från Högsåra, tre från Hitis, och de övriga från Holma, Böle, Rosala, Kakskäla, Biskopsö och Purunpää.

Som farledsbeskrivningen visar är leden via Lövö krokar fortfarande huvudalternativet från Jungfrusund österut. Hans Hanssons karta från 1650 visar att samma gäller ännu hundra år senare, och det är först på 1700-talet som kartorna noterar Högsårafaret förbi Järngrynnan som led för större fartyg.

Leden passerar Lövö och går över Falköfjärden till Ängeshamn, som är en vik på Stora Ängesöns norra udde. Viken är skyddad från alla vindar utom nordost, och det är lätt att förstå att den vid behov utnyttjas som ankringsplats i väntan på överfart till Hangö. Ängeshamn är dock enligt skatteböckerna endast en naturhamn utan fast bosättning, till skillnad från de omgivande byarna Biskopsö, Vänoxa, Bolax, Hitis, Rosala och Kasnäs.

**FÄRDEN GÅR VIDARE** över Hangö Västra med kurs förbi Rysskobben mot Tjukan, och man följer den gamla farled, som mindre nöjesbåtar fortfarande utnyttjar femhundra år senare. Kapellhamnen skymtar i öster, men till skillnad från de danska föregångarna på 1200-talet styr man nu längre söderut och rundar de klippor, som landhöjningen sedan dess gjort till Hangös sydligaste udde. Lä söks bakom Kallhamnslandet eller någon av de kringliggande holmarna. Det lilla sundet på Kallhamnslandets östra sida, som av styrmännen kallas Gäddtarmen, blir med tiden en populär ankringsplats.

 (*Bild 5*)

**HANGÖ UDD** håller under Johan III:s tid på att bli en viktig knutpunkt i det svenska riket. Handelsfartygen får nu sällskap av den expanderande krigsflottan. Startskottet kan sägas gå 1561, då Klas Kristersson Horn och Lars Björnram seglar till Reval och förmår stadens råd att försvarspolitiskt ansluta sig till Sverige. Reval måste därefter skyddas, och med anledning av nya ryska hotfullheter samlas år 1563 åtta krigsskepp under Nils Karlsson Gyllenstierna i Hangö. Lars Björnrams son Hans ansluter sig till Gyllenstierna med en annan grupp fartyg från Helsingfors, och flottiljen avgår från Hangö med kurs på Reval. En annan eskader under Åke Bengtsson Färlas befäl går något senare från Hangö, styr rakt söderut mot Hapsal och erövrar staden.

Dessa följs under de efterkommande åren av många krigsflottor, ofta ledda av amiraler med finländsk härstamning. Knut Bengtsson Hård av Segerstad från Karis ligger år 1564 på Hangö redd i väntan på överfart, Herman Fleming från Pargas likaså år 1574. Bengt Severinsson Gyllenlod, född på Olsböle i Tenala, befinner sig år 1578 med amiralsskeppet Ormen i Hangövattnen. Trupptransporterna till Baltikum fortsätter under Johans hela regeringstid. År 1590 transporteras 13 000 man via Hangö, och man kan föreställa sig trängseln på de kala klipporna.

**REDAN FÖRE** Gustav Vasas tid har en del adelsmän roat sig med att rista in sina namn i Hangöklipporna. Amiral Ivar Joakimsson Fleming gör det år 1523, och hans bror Erik följer exemplet. Då Hangöudd på 1560-talet fungerar som uppsamlingsplats för krigsflottan blir hällristandet populärt igen, och bland annat Erik Flemings son Klas, som blivit flottans överbefälhavare, förevigar sitt vapen år 1568. Andra kända namn från Johan III:s tid, som finns på klipporna, är hans hovjunkare Krister Oxenstierna och dennes bror Erik, som är ståthållare i Reval, amiral Nils Birgersson Grip, amiral Arvid Stålarm och stallmästaren på Raseborgs slott, Ture Persson Ållongren. Jakob Teits bror Andreas, som är kyrkoherde i Pernå, hackar också in sitt namn under en resa år 1561. Hällristningarna fortsätter att öka i antal ända in på 1700-talet.

**JAKOB TEIT** vet berätta att Hangöudd hör till Tenala socken och har 40 skärgårdsbönder. Byarna i Hangö bol finns i huvudsak på uddens norra sida; Skogby, Vimonböle, Koverhag, Lappvik, Tronsböle, Basaböle, Öby, Sandö, Bengtsår och Hangöby, som har 6 hemman. På södra sidan finns Täktom, som nämns som en av farledsbeskrivningens anhalter. Detta är märkligt, eftersom Täktom by inte är känd för att ha någon god ankringshamn. Eventuellt bor här dock styrmän, som kan ro ut till de passerande fartygen.

Leden fortsätter längs Hangöudds sydkust och passerar danskarnas gamla hamn Loviksund, som dock inte nämns av Teit. Det förefaller som om Tvärminne udde nu tagit över som etapphamn, kanske för att kustleden där möter faret från Pojoviken och den nygrundade staden Ekenäs. Tvärminne by har hela 6 skattebönder och är därmed störst i Ekenäs yttre skärgård (*Bild 6).*

**PÅ ANDRA SIDAN** av inloppet till Ekenäs väntar Hästö, som också är ett viktigt hemman i den yttre skärgården. De flesta av de större öarna är bebodda vid denna tid, så också Alglo och Busö, som är de följande etappmålen längs leden mot Barösund. Jussarö nämns som utskeppningshamn för färder till Rågö på estniska sidan, men den ingår inte som en del av huvudleden. Detta är helt logiskt, eftersom ett besök på Jussarö skulle ha inneburit en onödig omväg.

Efter Busö följer Halfskiftesö, senare förkortat till Halstö, som enligt Henrik Cederlöf fått sitt ursprungliga namn av att den ansetts ligga halvvägs mellan Stockholm och Viborg. En och en halv sjömil västerom Halstö finns en stor sten, som kallas Viborgsstenen av samma orsak.

Tostholm är följande viktiga hamn.

 *(Bild 7)*.

Detta beror uppenbarligen på att ön vid denna tidpunkt ligger centralt mellan flera leder som förenas vid ön. Inomskärslederna från Raseborg och Ekenäs mynnar ut vid Tostholm, och man kan därifrån antingen fortsätta in till Barösund eller gå söder om Orslandet mot Porkala. Man kan också ta kurs direkt mot Reval. På Tostholm bor vid denna tid tre styrmän; Lasse Tomasson, Matz Persson och Jöns Olofsson.

**FARLEDSBESKRIVNINGEN** nämner fem öar vilka kopplas till Tostholm med en klammer, nämligen *Kelköö, Finnholm, Svartöö, Amundzöö och Grundzöö*. Av dessa har Amundzöö inte kunnat identifieras. Cederlöf föreslår Andö, men konstaterar också att denna, till skillnad från Kälkö, Svartö och Grundsö, inte hör till Tostholms hemman. Cederlöf identifierar inte heller Finnholm, men det har Snappertuna fornminnesförening senare gjort. På deras hemsida framgår det att Finnholm sannolikt fått namnet efter sina tidiga bebyggare som själva kallat ön Vehkasaari. Då ön övertagits av svensktalande bönder finns det ingen anledning att mera tala om finnarnas holme, utan namnet försvenskas till Växär, som ön kallas ännu idag. Växär ligger västerom Strömsö.

Ön har fått ett specialomnämnande i marginalen: *”På Finholm haffr tillförende bott Kon:ge M:ttz landboe, och otte 10 köör, men nu haffr Oleff Jacobsson udi Ingå same öö, och fick henne i Per Swenskes tijd, efftr han haffr hans stiudotter”.*

**OLOF JACOBSSON STUBBE** är länsman i Ingå och ägare till Bollstad, som han fått som förläning år 1513. Han gifter sig med Ingeborg Henriksdotter, som är dotter till skrivaren i Tavastehus, Henrik Jönsson Skrivare, och Dorotea Kristiernsdotter Diekn. Henrik Skrivare har dött 1529 och Dorotea har gift om sig med Per Swenske, så Ingeborg är dennes styvdotter. Texten tyder på att Finnholm utgjort en bröllopsgåva, och ”Per Swenskes tijd” kan syfta på perioden 1547-1550, då han var fogde i Raseborgs län. Det är oklart varför anteckningen görs, en möjlighet är att Jacob Teit vill påtala det faktum att Per Swenske skänkt bort Hans Majestäts egendom.

**FRÅN TOSTHOLM** går farleden enligt Teits beskrivning till Bastö udd. Hans Hanssons karta från 1652 visar hur skärgården såg ut hundra år senare, och man kan se att Tostholm hör till de öar som har utritade ankringsplatser och bebyggelse. Samma gäller Bastö, som är följande etappmål*.* Hans Hanssons karta har ingen led mellan Tostholm och Bastö utritad, men den går troligen mellan Orslandet och Själö, där flera ankringsplatser är markerade. Därifrån läggs kursen mot Porkala udd och en hamn, som benämns Konungshamn.

(*Bild 8)*.

Namnet har inte blivit bestående, såsom skett med andra kungliga ankringsplatser, till exempel i Strömfors och Högsåra, men tilläggsupplysningen ”*näst til Revel*” bekräftar att det är frågan om någon av vikarna vid Porkalas sydspets, sannolikt den på Kyrkogårdsö. Johan är ju vid denna tid hertig, så hamnen är inte uppkallad efter honom. Däremot har hans far, Gustav Vasa, sannolikt varit här år 1555 på väg till Viborg, och det är möjligt att Jacob Teit namngett Konungshamn efter denna resa. Det är svårt att komma på någon annan svensk eller dansk kung som namnet kunde syfta på. Karl Knutsson Bonde passerade visserligen Porkala udd på väg till och från Reval år 1447, men han titulerades då ståthållare i Finland och blev kung först följande år.

**FARLEDEN GÅR NU** in mellan öarna vid Porkala udd, passerar genom Räfsösund, går söder om Esbo skärgård och tar kurs på Wargskär invid Sandhamn.

 *(Bild 9)*.

Innanför dessa öar, vid Helsingeforsen, ligger den lilla stad som Gustav Vasa grundat år 1550. Helsingfors har varit avsedd att bli en konkurrent till Reval, men hittills har den inte varit någon större framgång. I staden bor femhundra människor, färre än hertig Johans hov och manskap i Åbo, och fattigdomen är stor. Fartygen har svårt att manövrera i de trånga sunden norr om Kronobergsfärden, och man har redan börjat planera att flytta staden till en sydligare plats. Ingen kan ana vilket brokigt öde den lilla staden kommer att få, inte heller hur slumpen styr så att Helsingfors småningom växer förbi sina äldre och rikare grannar, Åbo, Reval och Viborg, och blir huvudstad i republiken Finland.

**MAN KÄNNER TILL** två specifika tillfällen då Johan rört sig längs Jacob Teits segelled. Den första är år 1562. Johan, då ännu hertig, har bestämt sig för att öka sitt inflytande i de baltiska provinserna genom att gifta sig med den polska prinsessan Katarina Jagellonica. För att lösa problemet med sin inofficiella familj i Åbo skänker han flera gods åt sin frilla Karin Hansdotter, bland annat Vääksy gård i Kangasala och Kapellstrand i Pargas. Dessutom kommer han överens med sin hovjunkare, Klas Westgöte, om att denne skall gifta sig med Karin. Johan kan därför utan större samvetskval vid midsommartiden avsegla till Danzig med sitt skepp Ursus Finlandicus. Båtens skeppare är Åbo-borgaren Henrik Innamaa, och hertigens närmaste män, Henrik Klasson Horn och Herman Fleming åtföljer hertigen. Sällskapet fortsätter med häst från Danzig till Krakow, Johan friar, får ja och gifter sig i oktober i Vilnius med Katarina. Hemfärden blir dock dramatisk. Paret färdas till Riga för att invänta fartyget Ursus, men på grund av dåligt väder kan skeppet inte anlända, och sällskapet blir tvunget att försöka ta sig landvägen till Reval.

**DETTA ÄR INTE** helt riskfritt. Tsar Ivan, som också hyst planer på att gifta sig med Katarina, är rosenrasande och har enligt ryktet sänt femtusen man för att genskjuta följet och lägga beslag på henne. Johans bror, kung Erik XIV är också upprörd över Johans politiska spel i Polen och skickar några av sina män till Pärnu där de lägger beslag, inte på Katarina, utan på hästarna reserverade för Johans följe. Johan lyckas i alla fall få bud till ståthållaren i Reval, Svante Sture, som låter hämta dem och ordnar med två skepp för överfarten till Finland.
Det är ovannämnde Jöns Olofsson från Tostholm, som får uppdraget att lotsa skeppen till den finska kusten och därifrån vidare mot Åbo. Överfarten blir dramatisk. Styrmannen verkar ha hållit kurs mot Ingå skärgård då en kraftig sydvästlig höststorm överraskar fartygen, som driver förbi Porkala och in i Pickalaviken. Här är de tvungna att kasta ankar. Färden fortsätter i stället med hästskjuts till Ekenäs kungsgård, där sällskapet får vila ut.

**JOHAN RIDER** senare till Åbo för att förbereda mottagandet av den nya hertiginnan, och på julafton 1561 kan äntligen Ursus Finlandicus anlöpa Åbo med Katarina ombord. Hon får ett ståtligt mottagande, och hertighovet i Åbo blir ryktbart för sitt renässansliv. Olyckligtvis blir vistelsen i Åbo kort. Ett halvår senare fängslas hertigparet av Erik XIV och förs till Gripsholm, där de hålls inspärrade i fem år, tills Johan friges i samband med broderns sinnessjukdom och utropas till kung.

**DET ANDRA** tillfället då kung Johan III bevisligen utnyttjar den av Jakob Teit beskrivna segelleden är år 1589. Han gör överfarten till Estland från Porkala udd i början av augusti tillsammans med en stor skara svenska adelsmän. I Reval väntar sonen Sigismund, som några år tidigare valts till kung av Polen, med sina rådsherrar. Johan försöker övertala honom att abdikera och följa med till Sverige för att bli tronföljare där. Sigismund tvekar, men rådsherrarna övertalar honom att stanna i Polen, och Johan får besviken återvända till Sverige, där han dör tre år senare. Sigismund blir nu trots allt även svensk kung, men bara tillfälligt. Några år senare är det Johans yngre bror Karl som tar makten och utropas till kung. Teits segelled blir ännu viktigare under kung Karl IX:s styre, men det är en annan historia.

**OCH JACOB TEIT** själv? Han återvänder redan i slutet av 1550-talet till Stockholm och tar där tjänst hos den då nykrönta kungen Erik XIV. Som medlem av kungens höga råd dömer han många av hertig Johans anhängare till stränga straff, vilket denne inte kan förlåta honom. Då Johan blir kung förvisas Teit tillbaka till Finland, där han slutar sina dagar som stadsskrivare i Åbo. Hans glansdagar som Gustav Vasas och hertig Johans högra hand i Finland glöms bort, men hans farledsbeskrivning finns kvar för eftervärlden.

**Artikelförfattaren
Anders Moliis-Mellberg** är en sjöhistorisk intresserad diplomingenjör som sedan mitten av 1970-talet verkat på olika poster inom den europeiska stålindustrin. Fritiden tillbringas i skärgården.

Adress: Idvägen 9 A, 02170 ESBO
Tfn: +358 (0)40 5343752
e-post: moliis-mellberg@kolumbus.fi

Litteratur

Henrik Cederlöf, Farleder och lotsplatser i Ekenäs skärgård, Ekenäs tryckeri 1989.

Svante Dahlström, Gullkrona, Ekenäs tryckeri 1970.

Ulla Ehrensvärd och Kurt Zilliacus, Farlederna berättar, Konstsamfundet – Söderströms 1998.

Kustavi Grotenfelt (red) Jakob Teitts klagomålsregister emot adeln i Finland år 1555 – 1556, Todistuskappaleita Suomen historiaan V, 1894.

Snappertuna fornminnesförenings hemsida <http://www.snappertuna.surfnet.fi/>

Jacob Teit, Suomen aatelistoa vastaan tehtyjä valituksia 1556, Arkivverkets digitala arkiv <http://digi.narc.fi>

Lars Ericsson Wolke, Johan III: en biografi, Historiska media 2012.

Bildtexter

Bild 1. Jacob Teits farledsbeskrivning med textförtydliganden. Arkivverkets Digitalarkiv

Bild 2. Målning av kung Johan från 1582 av [Johan Baptista van Uther](http://sv.wikipedia.org/wiki/Johan_Baptista_van_Uther%22%20%5Co%20%22Johan%20Baptista%20van%20Uther)

Bild 3. Pargas skärgård. Detalj ur Hans Hanssons sjökarta från 1650. Finlands Riksarkiv

Bild 4. Kimito skärgård. Detalj ur Hans Hanssons sjökarta från 1650. Finlands Riksarkiv

Bild 5. Hangö udd. Detalj ur Nils Strömcronas sjökarta från 1723. Svenska Krigsarkivet

Bild 6. Tvärminne. Detalj ur Nils Strömcronas sjökarta från 1723. Svenska Krigsarkivet

Bild 7. Ingå skärgård. Detalj ur Hans Hanssons sjökarta från 1652. Ingå kyrkoarkiv

Bild 8. Porkala udd. Detalj ur Jonas Hahns sjökarta från 1751. Sjöhistoriska museet

Bild 9. Helsingfors. Karta från 1646, sannolikt av Hans Hansson. Svenska Riksarkivet

Bild 2 är lånad från Wikipedia, och underlaget till bilderna 3-9 är skannade ur boken Farlederna berättar