



Ekenäs skärgård **–en historisk överblick**

HENRIK CEDERLÖF

► Sundharu fyr. © Richard Munsterhjelm.

Ekenäs skärgård

–en historisk överblick

TEXT: HENRIK CEDERLÖF

Med den geografiska benämningen Ekenäs skärgård avses vanligen tidigare Ekenäs landskommuns skärgårdsdel, dvs området söder om Ekenäs udde ut till holmlöst hav

Vid kommunreformen 1977 sammanslogs Ekenäs stad med dess landskommun, varvid det gamla namnet på skärgårdsdelen i formell mening blev auktoriserat. Också största delen av Snappertuna blev i samband med reformen en del av Ekenäs.

I öster gränsar området alltså till Snappertuna skärgård, och i Barösund har man passerat kommungränsen till Ingå.

I regionplaneringen ses skärgårdarna i Ekenäs och Snappertuna som en helhet. Med hänsyn till natur- och bebyggelsehistoria är de också både likvärdiga och likartade. Kommungränsen dem emellan har heller aldrig haft någon betydelse i levande liv.

Ändå bör man kunna hävda att Ekenäs skärgård har en alldeles speciell, unik prägel, kanske i första hand med tanke på områdets geografiska struktur, natur, också historia.

DEN NYLÄNDSKA skärgårdsremsan är ju rätt tunn. I långa avsnitt är det fråga om några större ögrupper och mindre holmland med omgivande bådar och klackar. Sedan möter havet. Här har istidens sprängande och slipande krafter fått nyskapande betydelse i rätt ringa omfattning.

Öster om Hangö udd finns alltså inga skärgårdsområden som ens tillnärmelsevis kan jämföras med det åboländska skärgårdshavets enastående proportioner, dess hisnande vackra vattenvidder, dess stora holmgrupper, samlade i socknar med välutrustade kyrkbyar

I skärgårdsdelen öster om Hangö udd intar i alla fall Ekenäs skärgård – såsom antytts – med en egen profil, en särställning i den nyländska

skärgårdsdelen. Detta kan sägas i första hand bero på att skärgårdsremsan fram emot höjden av Ekenäs väsentligen vidgas, når sitt största djup, med en nord-syd-utsträckning på bortåt 20 km. Här har naturen varit verkligt slösaktig. Nu möter vi en enastående omväxlande, snabbt intrycksskiftande skärgårdstyp. Hela skalan är som sagt mycket mindre än Skärgårdshavet. Det är alltså fråga om ett alldeles annat slag av tillgänglighet och närhet än i den åboländska skärgården. Fjärdarna är överblickbara, några större vatten finns inte här. Porkalafjärden i Ingå kan sägas ge en försmak av vad som möter längre västerut.

EKENÄSSKÄREN BJUDER PÅ en hart när oändlig räckvid av upplevelser och synintryck. Holmgrupperna är behagfullt utspridda över området. Några större öar möter endast i norr, nära fastlandsbrämet. Den största ön, och den sista med regelbunden fastlandskontakt – tack vare färjförbindelse – heter typiskt nog Skärlandet. I havsregionen möter några öar med tydligt utmejslad profil: i öster, invid Snappertunarån ligger den historiskt särregna och mytomspunna Jussarön, med både fyr- och lotstraditioner, och i väster, rätt nära områdesgränsen i Tvärminne ligger Hästö Busö, också den ön har varit lotsplats.

Den mellersta delen i Ekenäs skärgårdstriangel, vad man kunde kalla ett slags skärgårdens kärnområde, är till sin huvuddel tomt tydligt avgränsad och omringad av två väst-östgående farleder, av skärgårdsborna kallade "inre faret" och "yttre faret". Det är fråga om långa, påfallande raka och tydliga vattenvägar, bildade av sprickor eller förkastningar i berggrunden, som

uppstått under några av jordskorpanas tillblivelseperioder.

Det yttre faret, som tangerar Tvärminne och går vidare österut mot Barösund, kunde väl kallas en skärgårdens Kungsväg, en huvudled för sjötrafiken vid Finlands sydkust genom århundraden, säkerligen använd redan av vikingarna under deras sjöfärd i österled.

Faret har säkert varit något av en inkörsport, en presentationsväg för båtfarare, både yrkesfolk och nöjesåkare, som här fått den första kontakten med Ekenäs skärgård. De har säkerligen tjusats av denna behagfullt nyckfulla, mosaikartade bård av slingrande sund, leende innerfjärdar och behagfulla grupper av grönskäggiga holmar, ofta omgivna av små kalklippor, grynnor och grund.

Från denna huvudled har trallats upp flera syd-nordgående farleder, de västliga av dem leder till Ekenäs. Till sin geografiska form påminner skärgårdsdelen om en triangel med spetsen givetvis riktad mot norr. Tack vare det täta mönstret av farleder bör den kunna uppfattas vara tillgänglig, inbjudande näbar, lätt att göra sig bekant med. Det relativt sett korta avståndet mellan fastland och hav innebär i praktiken att man med dagens mellansnabba motorbåtstyper åker igenom den på några timmar.

DENNA VILLSAMMA, otroligt omväxlande, småskaliga (speciellt i jämförelse med Åbolands skärgårdshav) och smekamt inbjudande skärgård har dragit till sig sjöfarens uppmärksamhet genom århundraden.

Eftersom den väst-östliga huvudfarleden använts som transportled för både Sverige-Finlands krigs- och transportfartyg alltsedan början av medeltiden samt för handels- och i senare tid också nöjesfarkoster i en oöverskådlig omfattning, är det alldeles klart att båtfararna ofta ankrat upp och orienterat sig närmare in i den sällsamma övärld som de hamnat i.

Det var därför naturligt att Ekenäs skärgård i ett rätt tidigt skede blev ett objekt för sommarvärdens aktiva intresse. En av de första på plats var Ekenässkalden *Jonatan Reuter*, som redan under de första åren av 1890-talet köpte mark och byggde sig en sommarstuga i Tvärminne, Land-Björkskär.

Då hade han redan i ett par decennier – från sin utgångspunkt i Ekenäshemmet – gjort sig djupt förtrogen med skärgården, både som sommarvärd på Danskog och som entusiastisk seglare. Då han sommaren 1882 bjöd

in sin vän *Karl August Tavaststjerna* på ett flera veckors besök på Danskog, gjorde de båda blivande skalderna långa, nyfikna, ofta vågsamma segelfärder i den västnyländska skärgården och ute till havs.

Nu såddes frön av entusiasm och skaparglädje, som förvisso skulle blomma upp i en ny naturbetagenhet inom den finlandssvenska litteraturen.

DET ÄR INTE TILL FULLO klarlagt, men det är högst antagligt, att Reuters resoluta landtagning i Tvärminne rätt snart väckte intresse i konstnärskret-

"Topelius' värdfolk hade i samtliga fall den uppfattningen, att skalden inte ägnade sig åt författarskap. Han fiskade, från tidig morgon till sen kväll". Gamla fiskebragder på Rödjan, Älgö. © Richard Munsterhjelm



sar i huvudstaden. Det stod nämligen inte länge på förrän en hel koloni sommargäster hade uppstått just i västra skärgården, kanske med något av en samlingsplats i Tvärminne Södergård.

Vi talar nu om åren kring sekelskiftet. Reuter har själv i sina *Allehanda minnen* berättat om att berömdheter som *Jean Sibelius*, *Hjalmar Procopé*, *Ernst Lagus* och *Juhani Aho* mfl hade fascinerats av den säregna skärgårds- och havsmiljön. De var byn trogna under flera somrar.

Förutom Reuter var det egen- domligt nog endast Juhani Aho med sin hustru, konstnären *Venny Soldan*, som köpte mark och skapade sig ett eget sommarviste i Tvärminne. Här- om vittnar vägs skyltning i byn ännu i denna dag.

I Juhani Ahos stora produktion har sommarvistelsen i Tvärminne ve- terligen inte lämnat några spår. Han ägnade sig helhjärtat och entusiastiskt

åt sitt intresse för sportfiske och jakt, kopplade av och skrev knappast en rad. Motiven för sin omfattande prosa- produktion har han sökt och funnit i Insjöfinland.

NÅGON SEMESTERPERIOD tillbrin- ga- de också *Zachris Topelius* i Tvärminne- trakten. Han var emellertid betydligt rörligare än de andra. Han hade inlett sitt sommarboende i Ekenäs skärgård redan på 1870-talet. Vicepastor *Ernst Odert Reuter*, Jonatans far, var något av introduktör och stugförmedlare för Topelius. Denne sommarbodde på åt- minstone fyra olika ställen: som sagt i Tvärminne, på Tovö, Hermansö samt på det verkliga smultronstället, Väster- sund på Älgö – de tre sistnämnda lig- ger i mellanskärgården. Topelius' värdfolk hade i samtliga fall den upp- fattningen, att skalden inte ägnade sig åt författarskap. Han fiskade, från tidig morgon till sen kväll. Det är emeller-

tid tydligt att han därutöver gjorde anteckningar, iakttog, lagrade intryck. I flera av hans berättelser, bla i serien *Vinterkvällar*, finner man scener och skeenden, som uttryckligen anges äga rum i Ekenäs skärgård. I samband med beskrivningen av en seglats in till Ekenäs ger författaren något av en rundmålning av den västnyländska skärgården:

"Ekenäs skärgård förhåller sig till Ålands skärgård som ett stycke av stjärnkartan till Vintergatan eller som en frökens pärlband till en drottningens juvelsmycken. Men oaktat denna skärgård knappast kan kallas den andra i ordningen, glider seglarens båt mellan en sådan labyrint av skogbevuxna öar, grå bergsuddar, smala sund och lövbekransade vikar, att ingen forntidens byggmästare skulle ha kunnat uppfinna mera konstrika irrgångar."



DET ÄR LÄTT ATT KONSTATERA att Ekenäs skärgård under den period som nu varit i fråga – dvs tiden kring föregående sekelskifte – var full av liv, av händelser och verksamheter.

Området har i många generationer varit indelat i ett 20-tal byar, från Tvärminne i väster till Busö i öster. Busö har varit överlägset störst. I samband med kommunreformen 1977 överfördes Tvärminne till Hangö. Byn är alltså förvaltningsmässigt inte mera en del av Ekenäs skärgård.

Den västnyländska skärgårdsbyn har alltid varit förhållandevis liten, vanligen omfattande ett par-tre hemman. Flera byar bestod av bara ett enstaka hemman. I yttre skärgården fanns ett stort antal fisketorp. De flesta av dessa hade med möda kunnat anlägga någon odling mellan bergshymplarna,

en höäng, ett potatisland och litet grönsaker. Några stora kreatursbesättningar var det naturligtvis aldrig fråga om, mestadels hade torpen någon ko, får och fjäderfä. Huvudnäringen var tveklöst (strömmings)fisket.

De större hemmanen stod att finna längre in, på öarna närmare fastlandet. Här var fisket en binäring – som dock drevs relativt energiskt – huvudsakligen ägnade man sig åt jordbruk och boskapsskötsel.

I enlighet med den sk torparlagen, stiftad i oktober 1918, kunde fisketorpen också i Ekenäs skärgård inlösas till självständiga lägenheter och småbruk.

VATTNEN I EKENÄS SKÄRGÅRD uppfattades tidigare vara anmärkningsvärt fiskrika. Någon orsak till detta förhål-

lande har inte kunnat anges, och själva uppgiften kan inte heller bekräftas, vare sig med tillgängliga statistiska uppgifter eller med andra klara belägg.

Man kan i alla fall hävda att praktiskt taget samtliga torp i yttre skärgården, alltsedan bosättning inletts i något skede under tidig medeltid, klarade sin bärning huvudsakligen tack vare ett givande fiske. Ett betydande tillskott gav jakt, främst på säl och sjöfågel.

Under den mest aktiva perioden fiskade man strömming både med not och med skötar. Notdragningen förutsatte givetvis ett utvecklat, väl organiserat samarbete, där folk från flera torp deltog. Goda, fiskrika varp omtalas på flera i ställen i skärgården, bl a både väster och öster om Skedö.

▼ Årstidernas växlingar i Ekenäs skärgård. © Richard Munsterhjelm



Ekenäs skärgård

Fram emot 1880-talet blev speciellt vassbuds-fisket mycket givande. I det nystartade lokalbladet *Westra Nyland* (grundat 1881) kunde man läsa om stora fångster bl a i Vitsandsströmmen, söder om Källviken. Så småningom blev Ekenäsvassbuden en känd och omtalad läckerhet, som kunde saluföras över stora delar av landet.

ÄNDA FRAM TILL SLUTET av 1800-talet seglade fiskarna i Ekenäs skärgård för det mesta med sin fångst över till Reval, där de alltid kunde räkna med god avsättning för sina varor, saltströmming i tunna, också fjällfisk i sump. Den största delen av fiskarna seglade till Reval med sumpbåtar. Segelsumpen användes alltså för transport av både saltströmming, förpackad i hemgjorda tunnor, vassbuk och levande fjällfisk, förvarad i sumpen. Också sälspäck, smör, skinn och ved kunde vara med i lasten. Som sagt kunde man räkna med att få avsättning för allt man hade med sig. Reval var ju en välmående, köpstark centralort och dessutom något av en inkörsport till de väldiga ryska marknaderna.

Trots ivriga efterforskningar har det inte varit möjligt att få tag på någon bild av en västnyländsk segelsump, men det finns ingen anledning att tro att den varken till konstruktion eller utseende skilde sig märkbart från motsvarande bruksbåtar i andra skärgårdar.

I den gamla Hansastaden kunde Ekenäsfiskarna för hemresan köpa allt de behövde för sin utkomst – i första hand salt, vidare spannmål, spritdrycker (ofta sk Rigabalsam, kryddat brännvin) och vin, grönsaker som ärter och äpplen, dessutom blår, lin, hampa och metallverktyg, produkter som de behövde för båtbygge och utrustning.

Överfarten till Reval kunde vid tjänlig väderlek ta 8-10 timmar i anspråk, en dagsseglat alltså. Överfart med hemkomst fick med åren karaktär av självklar rutin.

DE STATLIGA MYNDIGHETERNA såg inte gillande på Revaltrafiken. Redan *Gustav Vasa*, som hade låtit grunda Ekenäs 1527 i uttryckligt syfte att den nya staden skulle dra till sig varuseglationen på Finska viken, blev ursinnig över att hans handelspolitik slog slint. Han förbjöd därför trafiken på Reval, och förbudet upprepades av hans efterföljare.

Men ingenting hjälpte: allmogen fortsatte med sina handelsresor till Reval. I mitten av 1600-talet klagade fiskarna i Ekenäs skärgård öppet över att handelsmännen i deras egen köpstad Ekenäs inte kunde leverera de varor som var absolut nödvändiga för livsuppehållet i utskärgården. Utan möjligheter att köpa tex salt och spannmål i Reval kunde allmogen i kustsocknarna helt enkelt inte klara sig.

DET VAR FÖRST FRAM emot mitten av 1800-talet som allmogen i Ekenäs skärgård började anlita Ekenäs, både för egen varuleverans och för inköp av nödvändiga konsumtionsartiklar. Detta hängde samman med att köpstaden redan under senare hälften av 1700-talet höll på att utvecklas till en handels- och sjöfartsstad med växande ambitioner. En viktig framgång noterades år 1762, då staden med kunglig resolution fick rätt att segla på egna kölar och med egna varor till tyska hamnar. På hemvägen hade man naturligtvis i lasten konsumtionsartiklar, begärliga varor för både stadsbor och allmoge. Därmed var den torftiga och starkt hämmade uppstadsperioden ett övervunnet stadium.

Nu tog också skeppsbyggeri och redarverksamhet fart. I tilltagande omfattning började alltså skärgårdsfiskarna segla med sina fångster in till Ekenäs, där en del kunde säljas på torg och i affär. Betydande partier tex av vassbuk köptes upp av driftiga företagare, som kryddade och förpackade varan omsorgsfullt, för vidare transport och försäljning i andra delar av landet, kanske i första hand i huvudstadstrakten.

Ekenäs hade ju tack vare att järnvägs-linjen Hangö-Hyvinge öppnades för trafik hösten 1873, för första gången i sin historia fått fungerande förbindelser och på ett nytt sätt blivit en del av samfundsutvecklingen.

SÅSOM REDAN ANTYTTS finns det flera omständigheter som pekar på att Ekenäs skärgård upplevde något av en blomstringstid under de sista decennierna av 1800-talet och början av följande sekel, kanske fram till utbrottet av världskriget. Fisket gav rätt god bärning. Revalexporten gick utan hinder, och samtidigt kunde man som sagt i tilltagande mån räkna med att få både avsättning och service av alla slag i sin egen köpstad, Ekenäs.

Mot denna bakgrund är det lätt att se att *Arvid Mörne*, den nyländska skärgårdens skald, gav en riktig och viktig miljö- och folklivsbild i en av sina dikter från sekelskiftsåren:

*Öfver de kvällslugna fjärdarna
Lysa måsarnas vingar.
Röken stiger från härdarna
I blåa, sväfvande ringar.
På fjärdar och vikar och slingrande sund
ligga flötena och flamen.
Man kastar de sista gamen
och stäfvor mot hemstrandens lund.*

(Ny tid, 1903)

Man har svårt att skaka av sig föreställningen, att avstängningen under första världskriget och den svåra och blodiga inbördesuppstörelsen som Finland därutöver måste kämpa sig igenom gjorde slut på det relativa välstånd, som Ekenäs skärgård hade hunnit skaffa sig under de föregående goda decennierna.

EN GENOMBRYTANDE, för att inte säga revolutionerande förbättring av hela transportsystemet kom då motorbåten introducerades i skärgården. Enligt samstämmiga uppgifter torde detta ha skett 1910. Pionjären var fyrvaktaren *V.V. Sjöblom* på Jussarö. Efterföljarna var flera. De kom i rask takt, med en säker början under första



▲▲ Huggorm i havsbandet.

▲ Tripp, trapp, trull.

▲ Naturens symmetri.

▼ Nyckelpigor i yttre skärgården.

▼▼ Stadsfjärden i Ekenäs. ▼ Skräntärna med unge. © Samtliga bilder: Richard Munsterhjelm.



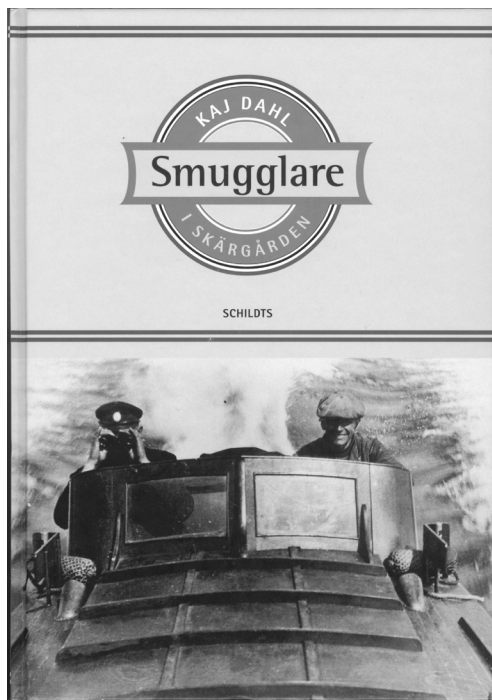
Ekenäs skärgård

världskriget. Den vanligaste motortypen var en encylindrig petroleumdriven sk *Wickströmare*, tillverkad i Vasa. Ungefär samtidigt utvecklades en västnyländsk fiskarbåtsmodell, en öppen rätt stor (27-30 fot) motorbåt med vackert utsvängd stäv, vanligen kravellbyggd och mycket sjöduglig. Motorn monterades in midskepps, med ratt och växelspak lätt åtkomliga. Båtar av denna typ producerades på flera håll i skärgården. Ett stort antal välbyggda motorbåtar tillverkades av *Emil Elgström* på Koö.

Från och med mitten av 1930-talet blev *Runar Stenlund* från Jussarö trakten mest kända båtbyggare.

Motorbåten ersatte rätt snabbt den vanliga skötbåten, med dess flerhundraåriga anor. Motorbåten användes som basfarkost i fisket, speciellt viktig för längre fiskefärder. Minst lika betydelsefull var den när det gällde att organisera transporten av mjölk och andra produkter in till Ekenäs.

Kaj Dahl, Smugglare i Skärgården. Schildts 2003.



Större transportbåtar tog också passagerare. De körde enligt fastställda rutten och anlöpte alltså flera bryggor.

DEN SÅKALLADE FÖRBUDSLAGEN trädde i kraft 1919. Den kom att i hög grad påverka mentaliteten och livsstilen i kusttrakterna. Redan före mitten av 1920-talet hade spritsmugglingen introducerats också i Ekenäs skärgård. Spritkanistrarna togs om hand av motorbåtar som åkte ut till fartyg (främst estniska och tyska) som låg ute på Finska viken och var färdiga att leverera den åtrådda varan.

Eftersom förbudslagen över huvud taget inte hade stöd i det allmänna rättsmedvetandet, kunde smugglarna räkna med ett slags tyst medhåll också i skärgården, där det inte var svårt att göra iakttagelser om den tätande trafiken.

Emellertid är den föreställningen allmänt utbredd, att spritsmugglingen just i Ekenäs skärgård inte fick den omfattningen och inte heller vållade så stora skador (sociala och/eller folkhälsoanknutna) som i angränsande socknar, både i väster och i öster. Vad detta förhållande kan tänkas ha berott på är inte närmare utrett.

Förbudslagen upphävdes med riksdagsbeslut våren 1932, efter en rådgivande folkomröstning. Trots detta fortsatte smugglingen ett gott stycke in på 1930-talet, dock givetvis i avtagande omfattning.

Det är också klart och allmänt känt att smugglingen bjöd på en hel del dramatik, också våldsamheter. En del av de mera hårdföra smugglarna var beväpnade, och det var naturligtvis också tullpersonal och sjöbevakare – i Ekenästrakten stationerade på Jussarö – som sin plikt likmätigt med hjälp av tips och egna iakttagelser försökte ta fast fribytarna med deras spritlaster.

I SEPTEMBER 1931 inträffade det mest spektakulära, också mest dramatiska intermezzot i Ekenäs skärgård. En tidig morgon kom två ynglingar från

Skäldötrakten överens om att åka ut till en spritskuta, som de visste låg i vattnen söder om Jussarö. De skulle ta in en spritlast på drygt 1 000 liter, ta den i land på ett säkert ställe och se till att de fick bra betalt av langarna. Det gick inte så bra.

På hemvägen blev de prejade av en av sjöbevakningens snabbgående båtar, som körde fast smugglarbåten och anhöll de båda ynglingarna. Deras båt lades på släp. Nu utspelades ett skott-drama: en av smugglarna sköt kallblodigt ihjäl en sjöbevakningsmatros, som hade flyttats över till smugglarbåten. Smugglarna blev visserligen visiterade, men tydligen slarvigt, eftersom de båda nu använde handeldvapen. Också de båda andra sjöbevakningsmännen blev skottskadade. Dramat avslutades med att de båda smugglarna häktades och ställdes inför rätta.

I Ekenäs skärgård inträffade veterligen inte någon annan liknande uppgörelse med inslag av dödsvållande. Att tullmännen i flera fall fick ta i med hårdhandskarna är givet.

Spritsmugglandet i Ekenäs skärgård hade i varje händelse blivit betydelse-löst fram mot mitten av 1930-talet.

DET NITTONDE SEKLET – framför allt dess senare hälft – kom i flera avseenden att bli ett helt genombrytande, för att inte säga revolutionerande skede i den sociala och ekonomiska utvecklingen i Ekenäs skärgård.

Den gamla huvudnäringen fisket har periodvis drivits med nya metoder som gett goda resultat. Den allmänna trenden har dock gått mot sämre konjunkturer, ända därhän att man i dagens läge måste konstatera att skärgårdsfisket knappast längre kan ge utöware bärgning.

Självva detta faktum har givetvis fått flera konsekvenser. Den mest dramatiska förändringen är att yttre skärgården – låt oss säga det färjförbindelselösa området söder om Skärlandet – snabbt håller på att avfolkas. I dag, i början av det nya seklet, finns

där kvar endast ett tiotal hushåll med åretruntboare.

Det är fråga om en samhällsdel, som sett sina livsbetingelser förtvina. Någon effektiv hjälp av myndigheterna har man inte kunnat räkna med. Tvärtom har det numera lagfästa fritidsfisket ytterligare tärt på ett snabbt minskande fiskbestånd.

Orsakerna till att utvecklingen i fråga om det yrkesmässigt bedrivna skärgårdsfisket fått en så tydligt negativ huvudprägel är naturligtvis av många olika slag. Det kan vara skäl att stanna vid några viktiga etapper eller brytningsperioder.

DE FÖRSTA EFTERKRIGSÅREN på 1940-talet kom med stora förändringar i fråga om fiskemetoder och fångstredskap. En allmän uppfattning i Ekenäs skärgård är att de evakuerade fiskare från Porkalaområdet, som tilldelats fiskehemman i västra skärgården, kom med flera nyheter, som omedelbart väckte intresse och manade till efterföljd.

Det viktigaste var att storryssjan nu introducerades i Ekenäs skärgård. Det var ett fångstredskap av alldeles andra dimensioner än vad man tidigare använt i denna skärgårdsdel. Med ett djup av bortåt 20 m var storryssjan utomordentligt effektiv i strömmingsfisket och gav ofta mycket god fångst. Detta betydde att fiskarna nu kunde skaffa sig betydligt större farkoster än de tidigare omnämnda motorbåtarna. Hela näringen fick en ny prägel av effektivitet och framtidstro.

Ett slags inkomst- eller livsuppehållsgaranti fick fiskarna år 1965, då yrkeskåren anslöts till Sjömansunionen. Nu kom man sig till täckande avtal om priser och leveransvillkor, något som man tidigare bara kunnat drömma om. Några decennier senare övertogs denna intressebevakande uppgift av Finlands yrkesfiskarförbund. De frivilliga fiskargillena, ett i västra och ett i östra skärgården, har på flera sätt underlättat fiskarnas arbete, genom att effektivera hanteringen

av fisken, bl.a. låtit uppföra en fiskebrygga (Sommarö) och i allmänhet arbetat träget för att stärka sammanhållningen inom yrkesgruppen.

Under denna samma period uppfördes ett stort anlagt fiskfryseri i Ingå, med firmanamnet Söder Is. Det nya företaget kunde ta emot praktiskt taget all fisk (mest strömming) som fångades i Ekenäs skärgård. I vardagsslivet gav detta stor lättnad: fiskarna kunde räkna med att ha säker avsättning för sina produkter. Fisken togs i land vid en nyanlagd brygga på Sommarö udde och transporterades till Ingå med lastbil. Den nybyggda Baggövägen med slingan ut till Sommarö kom alltså omedelbart att få stor betydelse för skärgårdens näringsliv.

Ett mindre fryseri på Sommarö, som hade uppförts av *Osmo Kopola*, hade lokalt betydelse för avsättningen av foderfisk.

I REGIONEN HADE LAXFISKE kommit i gång redan i slutet av 1940-talet. Det fick snabbt stor omfattning. I rask takt anskaffades nya fångstredskap, dessutom introducerades betydligt större farkoster än de som tidigare varit vanliga.

Emellertid skulle det räcka ända till mitten av 1970-talet innan fiskarna fick möjligheter att köpa verkligt stora, över 10 meters havsgående farkoster, tillverkade i glasfiber och försedda med kraftiga dieselmotorer. De första dieselmotorerna togs i bruk under de sista åren av 1950-talet. Fram emot sekelskiftet kunde fiskebåtar av denna större typ ta in last på över 10 ton fisk. De hade moderna navigeringsinstrument, radio, radar och ekolod.

Åtminstone ett 20-tal båtlag var sysselsatta med laxfiske i den västnyländska utskärgården och i havsområdena på Finska viken och på norra Östersjön. Man använde för det mesta laxrevar med bete. Det var en lönande hantering, vilket tog sig uttryck i att man kunde skaffa sig ny, dyr utrustning.

Det var heller inga problem med avsättningen: laxen var fisken på modet och hade strykande åtgång. Det är en allmän uppfattning av 1980-talet var laxfiskets glansperiod i den västnyländska skärgården. Också strömmingsfiske med trål gav tidvis mycket gott resultat.

Men liksom annan glädje varade inte heller denna så länge. Det kom flera mellanperioder med dåligt fiske. En del hjälptes upp med energisk utplantering av fiskyngel, men inte heller åtgärder av det slaget blev av varaktig betydelse. Den bittra sanningen är att både lax- och strömmingsfisket i Ekenäs skärgård tynade bort vid sekelskiftet.

DEN VIKTIGASTE ORSAKEN till att denna månghundraåriga basnäring i regionen upphörde att fungera i meningsfull omfattning är rimligen den omständigheten – iakttagen överallt i våra kustvatten – att fiskstammen helt enkelt i det närmaste dog ut. Den utvecklingen, eller avvecklingen, är i sin tur uppenbarligen en följd av flera samverkande faktorer. Man kan hänvisa till den orsakskedja som kan sägas utgå från att hela vårt samhälle har förändrats. Den tilltagande urbaniseringen har direkt eller indirekt lett till genomgripande förändringar i själva samhället men också specifikt påverkat vår livsmiljö. Både industrialisering och effektiviserat jordbruk har med avrinning och avfallsutsläpp åstadkommit en katastrofal övergödning av vattnen, alldeles speciellt kustvattnen. Därmed har fiskens lekområden förorenats, den naturliga åter- eller tillväxten har betydligt försvårats.

Det är naturligtvis illavarslande att forskningen otvetydigt visar – senast i samband med omfattande undersökningar sommaren 2006 – att vattenkvaliteten tex i västra Finska viken hela tiden försämras. På stora områden är havsbotten och vattnen på lägre nivåer praktiskt taget utan syre, alltså biologiskt sett döda. För fiskets reproduktionsmöjligheter är detta givetvis ödesdigert.

Ekenäs skärgård

För kustfiskets del har dessutom det explosionsartat tilltagande fritids- och sommargästfisket blivit en konkurrerande och besvärande faktor. I stor utsträckning har fiskargillen och andra liknande organisationer slutat med sin traditionella fiskodling. I dagens läge uppfattas den inte längre som meningsfull. Någon helt tryggad av-sättning kan inte heller påräknas, skärpta fiskeregler uppfattas på många håll som hotfulla inskränkningar av näringsutövandet.

NÄR VUOKSENNISKABOLAGET i början av 1960-talet inledde gruvdrift på Jussarö, som i full produktion sysselsatte drygt 200 man, sågs denna för de lokala förhållandena väldiga investering som ett hopp för framtiden, för nya livsförutsättningar i Ekenäs skärgård. Unga karlar från skärgårdsregionerna både öster och väster om Hangö udd fick nu arbete i gruvan. För första gången i sitt liv kunde de räkna med en regelbunden inkomst, som vida översteg vad de dittills förtjänat med sitt fiske. Gruvchef var magister *Tor Stolpe*.

Såsom ovan konstaterats byggdes nu också i första hand för gruvans räkning en förbindelseväg från Ekenäs, rakt söderut, till sydsidan av Skärlandet. Den kallas Baggövägen. På dess ändpunkt, Baggöns sydudde, har på statens försorg byggts en stor brygga med parkeringsutrymmen. En av orsakerna till satsningen är den omständigheten, att bryggan används av sjöbevakningsstationen på Jussarö. Därmed hade skärgården för första gången fått goda förbindelser med sin gamla köpstad.

Men gruvan på Jussarö, med alla förhoppningar som hunnit knytas till den, blev ändå bara en parentes i regionens, speciellt skärgårdens, näringsliv. Mot slutet av decenniet konstaterades driften vara så olönsam, att verksamheten måste läggas ned. Oemotståndlig konkurrens bjöds av flera företag på olika håll i världen, som fick malm i dagbrott, praktiskt



Efter gruvans stängning 1967 fick byggnaderna förfalla. © Richard Munsterhjelm

taget vid jordytan. Gruvdriften på Jussarö lades ned i december 1967. Schakt och orter vattenfylldes, och alla anläggningar på jord lämnades öde.

I dag ägs och förvaltas Jussarö av Forststyrelsen, som anslutit ön till Ekenäs skärgårds nationalpark och färdigställt anläggningar för besökare.

På själva gruvområdet har en företagare hyrt utrymmen, som skall renoveras och ställas i ordning för att kunna ta emot turister. Flera andra investeringar planeras. Det är troligt att denna säregna, mytomspunna, historiskt intressanta ö inför havets anlete kan få en framtid som ett viktigt turistmål vid vår sydkust.

EFTER KOMMUNSAMMANLÄGGNINGAR MED Ekenäs landskommun, Snapertuna, Bromarv och Tenala, genomförda 1977 och 1993 har Ekenäs stad i dag en totalareal på 1715 kvadratkilometer. Vattenområdena omfattar 994 kvadratkilometer, det ger en strandlinje på 1671 km. Med sina knappt 5 000 fritidsbostäder (observera i skärgårdarna på båda sidor om Hangö udd) är Ekenäs landets andra som-

marstugestad, bara Kuusamo har något flera.

Såsom ovan konstaterats blev Ekenäs skärgård redan vid föregående sekelskifte föremål för huvudstadskonstnärers intresse när det gällde för dem att skaffa sig attraktivt sommarboende. På några av de större öarna i mellanskärgården (Danskog, Hermansö, Tovö) hyrde också Ekenäsbor sommarstugor av fiskare, som rimligt nog räknade med välbehövligt tillägg för sin utkomst.

Något boende i egna stugor var det vid denna tid ännu inte fråga om. Byarna var hela, utbrytningar var sällsynta.

Först under efterkrigsdecennierna i mitten av seklet växte det fram ett aktivt intresse, i första hand i Ekenäs, därutöver också i huvudstadsregionen, för att köpa mark i Ekenäs skärgård och där anlägga ett sommarviste.

Sedan accelererade stugbyggandet mycket snabbt; flera orsaker samverkade. Den allmänna levnadsstandarden steg, semestertiden förlängdes och folk fick överhuvudtaget större ekonomiska möjligheter att realisera länge närda drömmar om en liten röd

stuga vid en stilla vik, där gäddan slår i vassen. Längtan till landet tilltog med oemotståndlig kraft.

Samtidigt förelåg den situation som vi redan berört: i skärgården kämpade en krympande fiskarbefolkning med tilltagande ekonomiska svårigheter. Ungdomar flydde in till kuststäderna, där de kunde räkna med alldeles andra levnadsvillkor än i den litet förfallna stugan på hemholmen.

Frestelsen att sälja en bit mark (nästan alltid var det fråga om strandtomt) blev övermäktigt lockande. Det var många som plötsligt fann sig vara ägare till åträdd vara. Markprisen steg.

EFTERSOM UTVECKLINGEN i fråga om markägförhållanden i Ekenäs skärgård nu föreföll att börja skena iväg bortom myndigheternas kontrollmöjligheter, blev det nödvändigt för staden att sätta i gång en brett upplagd planering av hela skärgårdsområdet. Ärendet utvecklade sig sedan till den verkliga långköraren, med säkerhet en av de besvärligaste och mest mångfasetterade frågor som stadens myndigheter över huvudtaget haft att handlägga.

En delgeneralplan för västra skärgården (alltså det område som denna artikel handlar om) godkändes i stadsstyrelsen på våren 1978. Den hade utarbetats av arkitekt *Nils-Hinrik Aschan* och var säkerligen en av de första i sitt slag i landet. Den kompletterades dessutom med en naturinventering. Den har följts av flera utredningar och planer, ofta nog svårt kalfatrade av myndigheterna, som återsänt dem för översyn. Exploatering i ytterskärgården har konsekvent avvisats.

Ärendet var alltså både komplicerat och känsloladdat. Konflikter uppstod lätt, en del av dem blev ytterst segdragna. Detta berodde på att flera intressen kolliderade. Först att beakta var den omständigheten att markägarna ingalunda var någon enhetlig grupp. Som storsäljare och mycket betydande aktör i problemkomplexet uppträdde Fiskars dotterbolag Pre-

dium, som av sin huvudägare övertagit betydande markområden både i skärgården – tex på Danskog och Älgö – och på Hangö udd. Också andra bolag uppträdde som markägare med pretentioner. I varje fall kom Predium med stora och grovt tillyxade exploateringsplaner, som inte alls gick att ordna in under eller ens samordna med andra intressenters intentioner. Att man körde över stadens generalplan var givet, men kanske ännu besvärligare blev det att också statliga intressen nu trängde på och krävde livsrum.

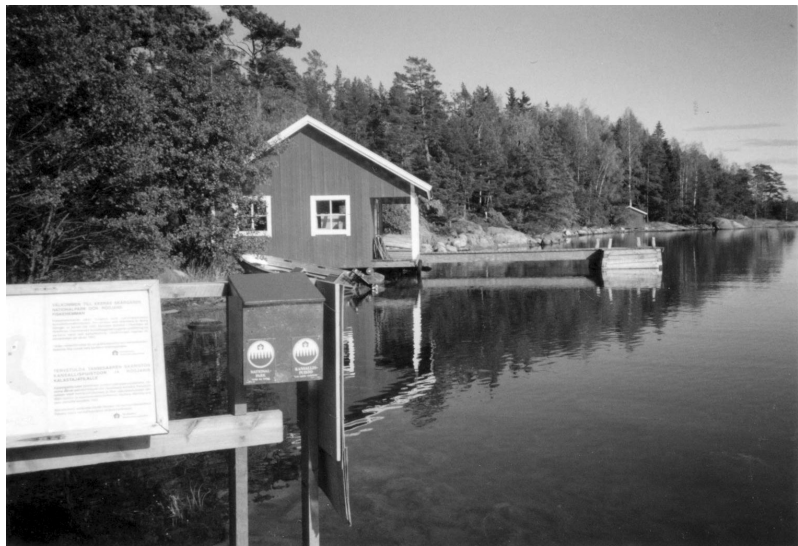
PLANEN PÅ ATT GRUNDA en nationalpark i Ekenäs skärgård hade tagit fast form redan mot mitten av 1970-talet, och ett principbeslut i ärendet fattades av statsrådet i februari 1978.

Nationalparken var, som namnet säger, av nationellt intresse, och för centrala parkfunktioner behövdes områden, bla södra Älgö och holmgrupper utanför, skärgårdspartier som ägdes av Predium. Vad som nu följde var en lång serie ofta mycket besvärliga underhandlingar mellan å ena sidan staten (Forststyrelsen) och å andra sidan markägare, i första hand Predium,

men också ägare av mindre mark- och vattenområden. I det långa loppet fick staten som den ville, men någon bilig affär blev det inte. Från lokalt och regionalt håll hävdades under hela processen den huvudprincipen, att tvångsinlösen inte borde få förekomma. Det uppfattades som självklart att mindre tomtägare inom parkområdet skulle få sitta i orubbat bo.

Ekenäs skärgårds nationalpark grundades 1989 och fick då en omfattning av 5200 ha land- och vattenområden. Här ingår också den omstridda Jussaröarkipelagen. Planer på att förstora vattenområdena i sydväst har åtminstone inte ännu kunnat realiseras.

Parkens huvudändamål är att för kommande generationer bevara en representativ del av skärgården i sitt nuvarande naturtillstånd. Ny bebyggelse tilläts alltså inte. Naturvård och -skydd är centrala funktioner. För besökare ordnas information (Rödjan på Älgö är ett centrum härvidlag) och guidade turer bla till Jussarö hör till rutinerna. Parken är avsedd att också tjäna skärgårdsforskning i samarbete med Tvärminne zoologiska station.



Nybyggd hamn vid Rödjan, nationalparkens informationscentrum. © Henrik Cederlöf

Ekenäs skärgård

INGEN TVEKAN KAN RÅDA om det omdömet att nationalparken för oöverskådlig tid kommer att bevara en central del av Ekenäs skärgård i ett slags dagens naturtillstånd, där människans aktiviteter begränsar sig till att skydda, förkovra, inte förändra, allra minst exploatera. Detta är en ovärderlig tillgång.

I fråga om skyddet av natur och kulturlandskap kompletteras parken på ett mycket lyckat sätt av att den praktiskt taget gränsar (i öster) till den Kihlmanska skärgårdsmiljöstiftelsens centrala delar, vars stomme är Get-skärs hemman. Stiftelsen disponerar ett område som består av 80 ha land och 390 ha vatten. Eftersom stiftelsens målsättningar i stort sett sammanfaller med nationalparkens, kan man uppfatta dess tillkomst som ett slags utvidgning och förstärkning av parkstrukturen.

OM FÖRHÅLLET MELLAN staten och tex Predium i många fall blev mycket ansträngt, kan något decimerat men i princip ungefär detsamma sägas om stadens-planerarens relationer till en del markägare i skärgården.

En delgeneralplan för västra skärgården är numera fastställd av statliga myndigheter, och därmed är dimensioneringsgrunder och allmänna riktlinjer för stugbyggnad i princip cementerade.

Om de sk byggrätterna, som hela tiden varit den heta potatis, som bollats från den ena handen till den andra, föreligger nu ömsesidigt omfattade basprinciper som bygger på ett slags balans mellan markägarens totala areal och sträckan av strand som hans område disponerar. En del av svårigheterna att åstadkomma enighet har berott också på den omständigheten att planeringen utgår från att skärgården indelas i tre zoner – från fastland till hav – med olika klassificeringsgrunder för byggrätt. I bedömningen av områdena invid zongränserna har rimligen uppstått en del tolkningsproblem. För myndigheterna

har det varit en huvuduppgift att se till att skärgården inte blir överbyggd, därmed förslummad.

SKÄRGÅRDSPLANERINGENS målsättning har alltså varit att skapa förutsättningar för vad som brukar kallas en levande skärgård. Härvidlag har möjligheterna att bygga upp, eller främja tillkomsten av, verksamhetscentra, med uppgift att svara för en utstrålning av boende och tillväxtpotentialer. Mot den bakgrunden bör man se satsningar på områden som Sommarö, Baggö, Sannäsudd och Box. Redan i dagsläget är det mycket vanligt att skärgårdsfolk har mer eller mindre full sysselsättning med att bygga och underhålla fritidshus, förvaringsutrymmen och bryggor. Denna arbetskraft är mycket efterfrågad. De flesta medverkande har god lokal-kännet, de är skickliga hantverkare och kan sålunda ge både råd och råd.

Vinterförvaring av båtar, motorreparationer och –service är redan en långt utvecklad servicegren, med verksamheter kanske mest omfattande i Sommarö och Box.

Om möjligheterna att återuppliva fisket som ett givande näringsfång i västnyländsk skärgård kan naturligtvis ingen sia. Vad som i så fall krävs är omfattande, internationellt organiserade satsningar på att rena vattnen och därigenom gynna nya och reproduktionsdugliga fiskstammar i hela Östersjöbäcken.

DET ÄR TYDLIGT ATT servicenäringarna blir en av de viktigaste förutsättningarna för att Ekenäs skärgård skall kunna leva, helst utvecklas. Dagens och morgondagens arbets- och förbindelsesteknik kommer att ge möjligheter för folk att sköta också kvalificerat arbete i princip var som helst. Därmed blir också förutsättningarna för att utnyttja vinterbonade sommarstugor alldeles andra än vad som tidigare varit fallet. Skärgården förändras, den blir jämförbar med landsbygd.

Förbindelserna är inte längre något problem. Skärgårdens första svärfarkost finns redan på Sommarö.

Ekenäs skärgård blir naturligtvis aldrig vad den en gång har varit. Övergripande viktigt förefaller det att vara att skärgården kan uppfattas som, också leva som, ett bosättnings- och rekreationsområde, i delvis ny betydelse. Produktionen av tjänster blir kanske den viktigaste näringen.

ENLIGT EN SEGT rotad tradition skulle *Gustav III* vid en av sina många färder längs vår sydkust någonstans i Ekenäs skärgård ha utropat: "Denna är en av de vackraste trakter i hela mitt rike."

Ett auktoritativt utlåtande, som kan understödjas av andra än kungligheter. ♦

Muntliga källor

Sven Stenlund, Ekenäs (fiske) och Väinö Sahlstedt, Ekenäs (planering)

Artikelförfattaren

Henrik Cederlöf är fil.dr, professor h.c. och har bl.a. gett ut böckerna *Ekenäs stads historia*, del IV (1993), *Farleder och lotsplatser i Ekenäs skärgård* (andra uppl. 1989), *Nylands brigad och Dragsvik garnison* (1996), *Skärgård* (1994), *Nyländska öden III* (1972), *John William Nylander – aktivist och författare* (1997), *Ursvensk – ett liv i modersmålets tjänst* (2004).

Adress: Rosenvägen 17,
10600 EKENÄS

Tfn: 019-2411842, 040 7432988.