

Tänk om administrationen av ditt företags trycksaker skulle vara

LÄTT, SNABBT OCH KOSTNADSEFFEKTIVT?

Inga försvunna trycksaker längre, inget onödigt väntande och nödlösningar.



**FRAM PRINTBOX FÖRÄNDRAR DIN UPPFATTNING
OM BESTÄLLNING AV TRYCKSAKER.**

Ta kontakt, så berättar vi hur.

Jyrki Mäkinen tel. 050 564 7779, jyrki@fram.fi eller

Jan Rosendahl tel. 050 0669 069, jan@fram.fi

FÖR EN FÄRGRIKARE VÄRLD

Oy Fram Ab | Korsholmsplanaden 37 | 65100 Vasa | (06) 320 9600 | info@fram.fi | www.printbox.fi

Skärgård

NR 3 2016 – ÅRGÅNG 39 – TIDSKRIFTEN SOM DOKUMENTERAR ETT KULTURARV

Skärgård 3 - 2016: Sol och vatten

Sol och vatten

Göteborgs södra skärgård.....	4
Nytt klimat – nya algproblem?.....	20
Sex kvartssekel segelsjöfart i Jakobstad.....	44



I detta nummer

- 2 Inledarenav Nina Söderlund
- 4 Göteborgs södra skärgårdav Peter Andersson och Ulla herlitz
- 16 "Solbak"av Titti Bruun och Bosse Mellberg
- 20 Nytt klimat – nya algproblem?av Tore Lindholm
- 26 Sjörapportenav Pia Prost
- 32 Håkan Eklund – redaktör på nya äventyrav Nina Söderlund
- 34 Vattnet på Kosterav Christian Pleijel
- 40 Nya tag i Byaboden på Emsalöav Thure Malmberg
- 44 Sex kvartssekel segelsjöfart i Jakobstadav Anders Moliis-Mellberg
- 60 Lotsarav Charlotte von Haartman
- 68 Bokhörnan: Vacker bok om okänd öav Thure Malmberg
- 70 FÖSS informerarav Carmela Johansson och Malin Ekblom
- 72 Sista bildenav Nina Söderlund

Prenumerera på Skärgård!

- Nr 1-2/2001 Rötter och identitet (80 s.) **slutsåld**
- Nr 3/2001 Skärgårdshavets nationalpark (76 s.)
- Nr 4/2001 Åland (96 s.) **slutsåld**
- Nr 1/2002 Östnyländsk skärgård (112 s.) **slutsåld**
- Nr 2-3/2002 Tidskriften Skärgård 25 år (96 s.)
- Nr 4/2002 Tid och framtid (72 s.)
- Nr 1/2003 Strandhugg i Österbotten (104 s.) **slutsåld**
- Nr 2/2003 Ekologer, eldsjälar och föränderlig mångfald (112 s.)
- Nr 3/2003 Äspingen – bortglömt kulturarv? (72 s.)
- Nr 4/2003 Vårt unika träbåtsarv (96 s.) **slutsåld**
- Nr 1/2004 Estlandssvenska Aiboland (136 s.)
- Nr 2/2004 Utö fyr- och lotssamhälle (120 s.) **slutsåld**
- Nr 3/2004 Kustliv och skärgårdskultur (88 s.)
- Nr 4/2004 Tillståndet i Östersjön (72 s.)
- Nr 1/2005 Folkloristik (72 s.)
- Nr 2/2005 Kökar (64 s.) **slutsåld**
- Nr 3/2005 Arktiska latituder (80 s.)
- Nr 4/2005 Landskap i förändring (76 s.)
- Nr 1/2006 Skärgårdens nya konstellationer (88 s.)
- Nr 2/2006 Åländska skärgårdskommuner (88 s.)
- Nr 3/2006 Ur västnyländska annaler (84 s.) **slutsåld**
- Nr 4/2006 Sibbo – hotad kulturbygd (84 s.)
- Nr 1/2007 Skärgård 30 år (84 s.)
- Nr 2/2007 Norra Kvarkens landhöjningsrike (68 s.)
- Nr 3/2007 Finska kriget 1808-09 (108 s.) **slutsåld**
- Nr 4/2007 Trettio årgångar med Skärgård (64 s.)
- Nr 1/2008 Skärgårdssamarbetet 30 år (68 s.)
- Nr 2/2008 Natur i förändring (60 s.)
- Nr 3/2008 Museer i kustland och skärgård (60 s.) **slutsåld**
- Nr 4/2008 Sydbottnisk horisont (80 s.)
- Nr 1/2009 Arkeologi (80 s.)
- Nr 2/2009 Vårt värdefullaste kapital (64 s.) **slutsåld**
- Nr 3/2009 Kimitoön (60 s.)
- Nr 4/2009 Naturfientlig populism (72 s.)
- Nr 1/2010 Skärgårdsdelegationen 60 år (100 s.)
- Nr 2/2010 Korpo, ytterst i staden (72 s.)
- Nr 3/2010 Energi och miljö (60 s.)
- Nr 4/2010 En senhöstdag i skärgården (88 s.)
- Nr 1/2011 Öborna berättar (84 s.)
- Nr 2/2011 Konst och kultur (84 s.)
- Nr 3/2011 Glesbygd i förändring (68 s.)
- Nr 4/2011 Resurslandskapet (80 s.)
- Nr 1/2012 Kaj Dahls skärgårdsarv (108 s.)
- Nr 2/2012 Mervärde i Skärgård (84 s.)
- Nr 3/2012 Skutor och farleder (68 s.)
- Nr 4/2012 Kvinnokraft (76 s.)
- Nr 1/2013 Om jakt & fångst (84 s.)
- Nr 2/2013 Från Okavango till Kuggom (76 s.)
- Nr 3/2013 Uppdrag i norr (76 s.)
- Nr 4/2013 Mat som hantverk (80 s.)
- Nr 1/2014 Skärgårdshavet jubilerar (88 s.)
- Nr 2/2014 Ur Anders Munsterhjelm's dagböcker (88 s.)
- Nr 3/2014 Föreningsaktörer i skärgård (88 s.)
- Nr 4/2014 En trend att bryta (80 s.)
- Nr 1/2015 Att dokumentera är viktigt (80 s.)
- Nr 2/2015 Hangö – mitt i havets famn (108 s.)
- Nr 3/2015 Öar och skär (88 s.)
- Nr 4/2015 Kekkonen i skärgård (72 s.)
- Nr 1/2016 Rosenholm, Lillmälö och Stundars (80 s.)
- Nr 2/2016 Skärgårdsturism (72 s.)

Prenumerera via www.skargard.fi eller anita.julin@abo.fi, tfn: (02) 215 4944.
Årsprenumeration i Finland endast 46€, utomlands 50€. Lösnummer kostar 20€/st inklusive porto. Prenumerationen är fortlöpande till den sägs upp.

www.skargard.fi

Skärgård

Nr 3-2016, årgång 39

Tema: Sol och vatten

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

Webbsida: www.skargard.fi

Ansvarig utgivare: SIÅA

Tf. redaktör: Nina Söderlund,

e-post: nsoderlu@abo.fi

Tfn: +358 (0)50 5278180

Postadress: Arken, Fabriksgatan 2G,
20500 ÅBO, Finland.

Tryck: Fram, Vasa

Layout, ombrytning och produktion:
Gosmo Print Ab

Tidskriften Skärgård utkommer med 4 temanummer per år.

Årsprenumeration (fortlöpande) kostar 46 € i Finland och 50 € utomlands. Lösnummer 20 €.

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

Ledningsgruppen för SIÅA

Utbildningsplanerare Nina Söderlund,
suppl. vicedirektör Tina Engblom.

Professor Jan-Åke Törnroos,
suppl. kommundirektör John Wrede.

Professor Kjell Andersson,
suppl. intendent Kasper Westerlund.

Docent Mikael von Numers,
suppl. professor Marko Joas.

Koordinator Katja Bonnevier,
suppl. utvecklingschef Gunilla Granberg.

Byaombud Pia Prost,
suppl. skärgårdsombudsman Sami Heinonen.

Studeringe Amanda Enberg,
suppl. vuxenstud. Charlotte von Haartman.



Pärmen:
Brännskar träbåtsdag 2015.
© Alarik Repo



© 2016 Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi

ISSN 0356-9381

Skärgård 3 • 2016 1

Exemplets makt

Detta nummer fokuserar delvis på trender och aktuella utvecklingsmönster som berör skärgården, eller åtminstone borde göra det. Det gäller denna gång inte så mycket den digitala utvecklingen utan mera sådant som berör energi, avlopp, vattenförsörjning, trafik, service och havets tillstånd (alger engagerar fortsättningsvis). För dem som hellre föredrar historia är detta nummer inget undantag, det serveras text om både segelsjöfart och lotsar. Och de som tror att artikeln som gäller en blomstrande bybutik på Emsalö och en butiksbat också är historia, har fel.

OCKSÅ ENERGIN ENGAGERAR. Alla har utgifter för värme och allt möjligt som behöver elektricitet. De flesta områden i skärgården har rekordmånga soltimmar. Därtill kommer reflektionen från havet, eller om det är isvinter, från snö och is. Brist på sol är det alltså inte. Solpaneler

har funnits en tid redan, men först nu har antalet börjat öka också i skärgården. Rör man sig till sjöss möter man allt oftare båtar som är försedda med en solpanel, och tittar man sig omkring ser man solpaneler på stugtak och vid stränder. Av förekommen anledning är det tomterna mot söder som oftast har solpaneler. Det är också lätt att se exemplets makt: det är sällan bara en stuga av flera på samma strand som har solpanel, utan om en har skaffat så har de andra också. Solenergens framfart torde lyckligtvis inte längre gå att stoppa, men ännu tar det kanske lite tid innan vi har segel som solfångare i våra båtar. Kanhända är också den lösningen närmare oss än vi tror. Men fram till dess kan vi på allvar börja dra nytta av den teknik som redan finns. Den är inte ens särskilt dyr.

Det har länge funnits en dröm om att kunna producera ett helt nordiskt temanummer av



Skärgård. Nu har insikten om att det nordiska inslaget kan skötas också på annat sätt infunnit sig: det är rentav bättre att försöka få en artikel från annat nordiskt land i varje nummer än att fylla hela numret. Så blev det denna gång, hela två artiklar berör den svenska västkusten.

NÄSTA ÅR FIRAS Skärgårds 40. årgång och även Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi blir 40 år. Då kan det vara bra att komma i håg att när båda planerades fanns en tanke om att det skulle bli ett nordiskt skärgårdsinstitut och en nordisk skärgårdstidskrift. Så blev det inte, men alltid har det nordiska spelat en viktig roll både i fråga om Skärgårds innehåll och i de projekt som Skärgårdsinstitutet deltagit i under åren.

EN LÅNG ERA vid tidskriften avslutades då Håkan Eklund slutade som redaktör i våras. Tidskriften Skärgård har under hans 15 år vid rod-

ret utvecklats till en kvalitativt mycket högtstående tidskrift. Håkan avtackades på ön Brännskär i augusti med rökt fisk, kokt potatis, kaka och vidunderlig utsikt i sällskap av Skärgårdsinstitutets ledningsgrupp, Brännskärs nya invånare Ida, en grann tupp och några kacklande höns. Men Håkan fortsätter att finnas nära Skärgård och hans kontaktuppgifter hittas i samband med ett uppslag med några bilder från Brännskär.

För er som alltid lyssnat på sjörapporten i radion och förstrött undrat var dessa platser egentligen ligger och tyckt synd om verbalt stapplande redaktörer, för er finns det en godbit i detta nummer. Och för er som knappt vet vad sjörapporten i radion är, för er är det nu tidernas chans att börja lyssna efter att ni läst vad rapporterna handlar om och hur de görs! ♦

Nina Söderlund, t.f. redaktör



Ylva, Vesta, Fröja och Silvertärnan samt katamaranerna Valö och Rivö trafikerar södra skärgården. Enbart persontrafik och en och annan cykel. Privatbilmism är förbjuden på öarna. De som får dispens att ta över bilen till när de flyttar får ta den med fraktfärjan och det är ganska dyrt dessutom.

Göteborgs södra skärgård

– så har vi det ordnat med det praktiska

TEXT: PETER ANDERSSON OCH ULLA HERLITZ, STYRSÖ // BILD: PETER ANDERSSON

Göteborgs södra skärgård

Göteborgs södra skärgård är ett smalt skärgårdsområde ca 14 km utanför Göteborgs centrum. På sex bebodda öar, Styrso, Donsö, Brännö, Asperö, Köpstadsö och Vrångö bor drygt 4.500 bofasta året om, på sommaren många många fler. Och även "sommaröar" som Vargö, Kårholmen, Knarrholmen, Stora Förö och Sjumansholmen är då fulla av liv. De flesta bosättningarna på helarsöarna är samlade i villabebyggelse på de tre största öarna i områ-

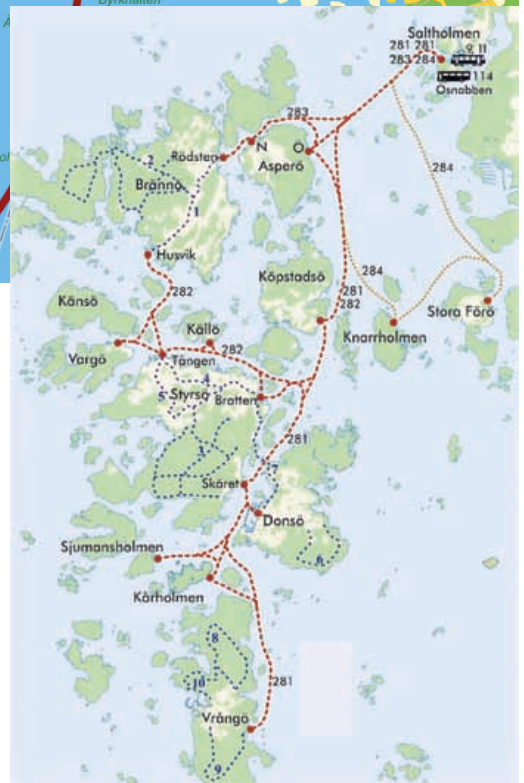
den på ca 1,5-2 km² vardera. Öarna ligger på ett område som är 9 x 4 km i yttersta kustbandet. Strax söder om Göta Älvs mynning i havet och i nordväst skymtar Vinga fyr.

Från fiske till "vanliga" jobb

Fisket var tidigare en huvudnäring, men nedgången i både jordbruk och fiske på 1960-talet medförde att många började pendla till storstaden med sina många arbetstillfällen vid varven



Karta över Södra skärgården.



Karta med båttrafiken.

Göteborgs södra skärgård



I ur och skur. Med detta elektriska fordon, med känsla av en ganska bekväm rullande fåtölj, tar man sig fram på ett enkelt och smidigt sätt. Det regnar men damen är van vid skärgårdsväder och på väg till Konsum för att handla. Snart blir korgen på styrstangen fullastad med matvaror.



Många säger fortfarande Ångbåtsbryggan fast det var många många år sedan ångbåtarna ersattes av modernare fartyg. Här vid Styrsö Bratten lägger passagerarbåtarna till liksom fraktfärjan med gods till skärgården



En raritet – moped med bensinmotor – men i helt nytt utförande. Mannen hämtar resten av familjen som kommit med skärgårdsbåten från staden. Mopedföraren ska givetvis ha hjälm och inte skjutsa frun på flaket. Med jämna mellanrum kommer poliser från staden och övervakar ordningen.

Göteborgs södra skärgård



Den här typen av fordon, elektriska golfbilar, är den vanligaste nu. Här en variant med tak och öppna sidor för lite skärgårdsfeeling. På flaket bakom sätena kan man ofta se både barn och bagage.



Förr var parkeringen vid Styrö Brattens ångbåtsbrygga fylld med bensindrivna flakmoppar. Nu är det elektriska golfbilar i många olika utföranden. Det finns en lokal trafikstadga som med en maxgräns för hur stora golfbilarna får vara.



Det senaste tillskottet är elcykeln. På ramen under sitsen hänger det avtagbara batteriet. Batteriet kan man låsa fast, men eftersom det ändå är stöldbegärligt så är det många som tar med sig batteriet in. Cyklarna går otroligt fort och varken cyklisterna eller andra som använder vägarna har riktigt vant sig vid att en cykel kan komma i mopedfart. Fordonet är givetvis mycket bra i de branta backarna på ön. Cyklisten får frisk luft, men hur går det mer motionen egentligen? Det vanligast färdssättet på ön är fortfarande den vanliga cykeln.

och bilindustrin, och nuförtiden till alla möjliga olika jobb. Idag pendlar nästan alla till fastlandet. Skolor finns till och med nionde klass, därefter pendlar också ungdomarna till utbildning på fastlandet. Och i motsatt riktning går en annan ström med inpendling till jobb i den offentliga servicen på öarna.

Det är fastlandet som bestämmer

1862 upprättades Styrös kommun – en tid municipalsamhälle – sedermera införlivad med storstaden Göteborg, men med egen stadsdelsförvaltning. Vår före detta ö-kommun är nu sammanslagen med stadsdelar/förorter på fastlandet och ingår i Göteborgs kommun. Två helt skilda kulturer, med olika förutsättningar

och förhållanden. En indirekt vald stadsdelsnämnd beslutar om frågor som berör förskola, grundskola, socialt stöd, fritid, kultur, äldreomsorg, hemsjukvård och stöd till personer med funktionsnedsättning i stadsdelen. Av nämndens 22 ledamöter kommer endast ett fåtal från skärgårdsöarna. De flesta andra frågor hanteras av kommunen centralt. Och i kommunens fullmäktige har vi ett minimalt inflytande. Även om alla ”våra” politiker från skärgården skulle rösta lika i en fråga har de inte en chans.

Men vi har snart fiber

Telefon började komma till Styrös cirka 1900, elnät etablerades 1927 och kommunalt vatten



Styrökonstnären Lars Gillis har fångat brevbäraren Pelle-Postis när han på sin gula moped åker dagens runda. Det var länge sedan och både brevbäraren och konstnären har gått bort. Tavlan tillhör Styrös Sockens Hembygdsförening.

och avlopp drogs fram 1974. Hushållssopor, som dittills hade deponerats på varje ö, blev en kommunal angelägenhet 1974 och soporna började samlas in av en lokal entreprenör för vidare transport till central förbränningsstation. Privatpersoner kan idag fritt slänga allt annat än hushållsavfall, dvs. grovsopor, vitvaror och byggnadsrester i en uppsättning containrar som är tillgängliga dygnet runt. Nu, 2016, börjar fiberkabel läggas ut av den största teleoperatören – före detta statliga Televerket. Inkopplingskostnaden är ca 21.000 kr för varje abonnent, vartill kommer abonnemang med 250-300 kr/månad.

Utmärkt med båttrafik

Det finns ingen bro från fastlandet till södra skärgården. En vägbro finns mellan de två största öarna, Styrös och Donsö, vilken byggdes 1974. Uppsvinget för Styrös som badort i slutet av 1800-talet ledde till regelbunden ångbåtstrafik. Denna skedde i privat regi fram till 1949 då kommunen tog över driften. Idag bedrivs skärgårdstrafiken på entreprenad av Styröbolaget AB, men bekostas centralt av kommunen och regionen. En personresa kostar lika mycket som vanliga resor med buss eller spårvagn i staden. På Styrös och Donsö har vi färdtjänst under dagtid som kan beställas dagen före till kostnad av vanlig färdbiljett. Pensionärer åker gratis på alla kommunala färdmedel

utom vid högtrafik. Till Vrångö som ligger längst ut tar båtturen mellan 30 och 60 minuter beroende på hur många bryggor som ska angöras och om det är vanlig båten eller snabbbåten, en katamaran som går.

Resekostnaden är alltså kraftigt subventionerad, vilket även gäller fraktfärjan. Kostnaden för att transportera en ny tvättmaskin eller kylskåp ut till anlöpsstället på varje ö är mycket rimlig för den som beställt transporten. Livsmedelsbutikerna får påfyllning flera gånger i veckan av lastbil som kommer med fraktfärjan.

Vägnät utan privatbilar

Det mesta av öarnas vägnät är privat och förvaltas av vägföreningar på varje ö. Vägarna är ganska smala, men asfalterade och sköts av lokala entreprenörer. Kostnaden för varje hushåll är cirka 1.000 kr per år. Varje vägförening beslutar vilka fordon som får köra på vägarna och privatbilar får inte framföras. En del öar tillåter inte ens cykel! Entreprenörer som rörläggare och elektriker får dispens för att kunna verka runt om på öarna. Det finns ett par markentreprenörer som har större fordon för markarbeten och tunga transporter. Transporter sköttes tidigare med häst och vagn, persontransporter med cykel och lastmoped. Numera är eldrivna golfbilar mycket vanliga med en stor variation av last/persontransportutrymme. Golfbilar och andra fordon måste parkeras på egna tom-

ten, eller på uppställningsplatserna vid båtterminalerna. Alla elfordon måste laddas från elnätet hemma på tomten.

Bilen parkeras på fastlandet

För de som pendlar långt är parkering av bil på fastlandet ett bekymmer. Visserligen går spår-vagn och snabbuss från båtterminalen på fastlandet, men många måste ha bil för sitt arbete. Eftersom bil inte får finnas på öarna är man beroende av parkeringsplats vid båtterminalen. Detta är ett problem då antalet parkeringsplatser inte motsvarar behovet, och denna fråga har ständigt varit under utredning utan att få någon bra lösning. Göteborgs kommunstyrelse verkar generellt för minskad bilanvändning och många skärgårdsbor menar att kommunen inte gör tillräckligt. Nu finns till exempel förslag på fjärrparkering långt in på fastlandet, och ett mer futuristiskt förslag om linbana.

Offentliga servicen fungerar bra

Centralt på Styrösö ligger en regionalt bekostad vårdcentral, med folktandvårdsmottagning. Vi har en centralt placerad ambulanskatamaran, som medför en egen ambulansbil. Det kommunala biblioteket finns representerat i olika lokaler. Skolor och förskolor liksom äldreboende är rimligt väl utbyggda, fast de äldre barnen från de andra öarna måste ta skärgårdsbåten till högstadieskolan på Styrösö. Ambulans, brand-

bil, räddningsbil, sopbil, färdtjänst och en taxi finns också, liksom en anropsstyrd mindre buss mellan fasta hållplatser. Man ringer och beställer hos ett call center i Moldavien och kan inte längre ange adress eller plats utan måste ange hållplatsens fyrsiffriga nummer. Förr kunde man ringa bussen direkt, men nu hamnar man hos företaget långt borta, utan lokalkännedom.

Energifrågan en utmaning

De flesta husen är numera försedda med direktverkande el, kompletterade med en eller två luft-luftvärmepumpar. Vedeldning är numera ovanligt, men en och annan har börjat investera i solpaneler på hustaket för uppvärmning av varmvatten eller i solceller för tillvaratagande av solljuset till el-produktion. Detta är emellertid fortfarande inte lönsamt och myndigheterna vill inte underlätta för privatpersoner att mata in el-energi på nätet. Att få lite ekonomisk kompensation för sin miljövänliga investering är alltså fortfarande ganska besvärligt. Öarna i södra skärgården har många soltimmar per år och med rätt politik skulle vi kunna bidra till en bättre miljö.

Hembygdsföreningen anlitar solen

Ett kuriosum är Hembygdsföreningens museum som är beläget i tre små byggnader på Styrösö. Att koppla in elabonnemang skulle vara en affär på många tusen kronor i anslutningsav-

gift, vartill kommer en hög, fast nätavgift. För att erbjuda besökare ljus har vi därför en gammal solcellspanel som laddar batterierna, vilka kopplas in till moderna lysdioder vid besök.

För att minska fukt i den ena stugan har vi monterat en luftsolångare. Det är en fönsterstor svart panel som värms av solljuset och samtidigt ges ström av en inbyggd solcell till en liten fläkt som blåser in den uppvärmda torra uteluften till museet. Denna solångare fungerar året om och tvingar bort fuktig luft från byggnaden alla soliga dagar.

Framtiden för södra skärgården

Livsbedingungen har förvisso växlat för vår lilla ögrupp genom tiderna. Från markbrytningens tid på 1500-talet, genom konfliktåren med Danmark, sillperioder, badortsepoken, utflyttningen och nu en växande besöksnäring. Faktiskt är södra skärgården det främsta besöksmålet för turister som kommer till Göteborg enligt TripAdvisor. Många oroas över den ökande turismen, men andra ser möjligheter till nya typer av försörjning. Klart är att öborna är ett segt släkte med en egenartad samhörighetskänsla som ger en krydda åt tillvaron. Se bara hur vi tar oss fram!

Göteborgs södra skärgård



Styrsö Sockens Hembygdsförening har inte råd med de fasta elnätskostnaderna utan har tidigt övergått till solceller. Den svarta tavlan till vänster på museet är solceller som driver en fläkt som drar in luft, soluppvärmd luft dessutom. Klarar sig helt utan elanslutning och ger ett mycket bättre och torrare klimat i byggnaden som står ouppvämt året om

Det lilla runda hålet är baksidan på solcellerna och där kommer den uppvärmda luften. Anläggningen kostade runt 5000 kr och Hembygdsföreningen är mycket nöjd med den nya miljövänliga tekniken





Södra skärgården har många soltimmar och fler och fler installerar solceller, eller skulle vilja det om villkoren förbättrades så man också tjänar ekonomiskt på investeringen



I ett annat av Hembygdsföreningens hus har luftvärmepump installerats. Det är en allt vanligare, billigare och behagligare metod att hålla varmt i husen.

Artikelförfattarna

Ulla Herlitz, kulturgeograf, arbetar med frågor om demokrati, ekonomi och utveckling på landsbygden.

Peter Andersson har ett förflutet inom byggbranschen i Göteborg och är mycket intresserad av hembygdens historia.

Båda bor på Styrso och är aktiva inom Styrso Sockens Hembygdsförening; hembygd.se/styrso,
E-post: skargardskultur@gmail.com



”Solbak”

TEXT: TITTI BRUUN OCH BOSSE MELLBERG

I ntresset för förnybar energi fanns redan där men efter att ha sett enorma fält med solpaneler på södersluttande marker i södra Europa beslöt vi att se lite närmare på våra möjligheter. Första tanken var att bli elproducent och bygga en solpark på 300 m² på vårt södersluttande berg i närheten av vårt hem i Korpo. Planen skrotades snabbt då det blev klart för oss hur dåligt de s.k. mikroproducenterna får betalt för den energi de producerar. En del svårlösta tekniska frågor bidrog också till att planen skrotades. Tiden är inte ännu mogen att som mikroproducent producera mera el än man själv behöver. Man skall själv förbruka det man producerar. Om man i Finland följer prisutvecklingen i Tyskland så kommer vi snart att se en massa, såväl större som mindre, solparker runt omkring oss. Varje nybyggt egnahemshus kommer att förses med solpaneler, oftast som komplement till andra förnybara energiformer. Det är bara en eventuell ny skatt som kan demolera detta.

VÅR BAGERIBYGGNAD har en ås som går i sydlig-nordlig riktning. Taket skuggas delvis på sommaren av lövträd på grannens tomt. Vår hu-

vudbyggnad, Solkulla, som är en typisk parstuga (bondgård) från tidigt 1800-tal har däremot en ås som går i östlig-västlig riktning. Taket har också en idealisk lutning och skuggas inte av träd annat än sent på kvällen då solen redan ligger så lågt, att solstrålarna inte ens når den södra takhalvan. Efter diverse googlande visade sig att det pågick ett NMT-projekt gällande energiförbättringar för småföretag. Vi tyckte det var klokast att kontakta de inhemska producenterna bl.a. för att kunna få eventuell service om problem skulle uppkomma. Hittade företaget Areva Solar Oy i Salo. Klargjorde för dem att bageriet förbrukar ca 6.000 kWh per år och att vi främst bakar under den ljusa sommartiden, att vi förbrukar mest el just då när solen är högt och länge på himlen. Vi fick en offert som bilades vår ansökan om energiförbättring. NMT-centralens positiva svar kom på fyra veckor! Paneler, inverter (boxen som ändrar solsken till el) samt montage beställdes och efter bara några veckor, den 24.6.2015 monterades 28,5 m² inhemska paneler på vårt tak. Allt gjordes på en dag.



Solkulla. Bageriet till vänster. Foto: Bosse Mellberg.

VI ÄR NU så kallade mikroproducenter av el. Ändå har det varit dagar då bageriet inte förbrukat all el som systemet producerat. Dessa dagar har överloppsenergin levererats in i Carunas riksnät och vi har fått betalt för det. Ersättningen per kWh är dock minimal och har absolut ingen ekonomisk betydelse. Vi blir självfallet tillfrågade om investeringen i solpaneler har lönat sig. Svaret bli ofta långt och handlar om såväl ekonomi som filosofi. Lönar det sig att hämta ekologisk mjöl från kvarnen i St. Martins? Man kan också förundra sig över om det har lönat sig att segla av och an från Korpo till Strömmingsmarknaden i Helsingfors. ”Vi har kommit hit med vindkraft, vi har bakat med solenergi, vi har använt ekologiskt mjöl”, har vi kunnat berätta för mången brödspekulant som då omgående, från att ha varit spekulant, blivit kund! Priset på våra produkter ifrågasätts inte, faktiskt nästan det motsatta. Men lönar det sig med solpaneler var ju frågan. Vi tror att vi kan hålla goda priser på produkterna också i Korpo delvis beroende på de positiva associationer folk får då de vet att bageriet till 100% drivs med solenergi. Vad lönar sig egentligen? Man kan också fråga sig om det har lönat sig att flytta

från Helsingfors till Korpo, om det har lönat sig att sanera upp en gammal bondgård, ett arbete som kostat lika mycket som om man skulle ha byggt ett nytt egnahemshus i Esbo. Säljer man huset här i Korpo får man sannolikt inte tillbaka de pengar man satsat. För många människor betyder det att det INTE har lönat sig. Vi tänker i andra banor.

Självfallet har investeringen i solpaneler att göra med att få förmånlig energi, men det är för oss en betydligt större principiell fråga. Det känns otroligt bra att kunna veta att ugnarna, knådmaskinen, kylskåpen etc. drivs av den el som produceras via våra solpaneler. Vi gå redan i tankar om att lägga till 14 m² paneler på taket, inte för att bageriet behöver det, men vi kunde sänka elräkningen för vårt hushåll. Dessutom vet man ju inte när vedeldningen förbjuds.

MONTAGET AV SOLPANELSYSTEMET gjordes för ett drygt år sedan. Den 26.6.2015 vid middagstid fick vi beskedet att vi kunde ta i bruk systemet, koppla huvudbrytaren från OFF till ON. En högtidlig stund! De första dagarna kollade vi produktionssiffrorna flera gånger i dygnet, det

"Solbak"



Solkulla, solrosor, solenergi. Foto: Bosse Mellberg.

blev som en lek. Leverantören hade lovat att systemet producerar 6.545 kWh på årsbasis. Den 26.6.2016, d.v.s. detta år, ett år senare, kunde vi klockan 12.00 konstatera att bageriet producerat 6.942 kWh under sitt första år. Cirka 7 % över det som hade garanterats. Plats för skumvin! Elpriserna varierar och alla betalar lite olika pris för sin el. Men 7.000 kWh är mycket. Om en villa värms upp med t.ex. jordvärme eller fjärrvärme så behövs det likaväl el för spis, diskmaskin, tvättmaskin, torktumlare, tv-apparater och annan elektronik samt självfallet belysning. Ofta är 7.000 kWh tillräckligt för allt detta.

Kunde pengarna ha placerats bättre? Investeringen i sin helhet gick inklusive mervärdesskatt på 12.834 euro. NMT-centralens stöd var

30 %. Mervärdesskatten var dessutom avdragbar. Vi brukar säga att nettoinvestering blev ca 6.500 euro. Det känns överkomligt.

SOLPANELERNA ÄR INTE EVIGA. Våra paneler har en livslängd på 20-25 år. Mot den bakgrunden känns det som om investeringen också ur ekonomisk synvinkel skulle vara vettig. Det sannolika är att priset på solpaneler kommer att gå ner till en bråkdel av vad de kostar idag. Trots det ville vi inte vänta. Kanske vi ser en dag då man målar sitt tak med någon form av ”mönja” som ersätter panelerna. Kanske segeldukarna blir solfångare som ser till att båtens kylskåp är kallt och duschvattnet varmt. Vi följer med utvecklingen, vi lever i spännande energitider! ♦

Artikelförfattarna

Titti Bruun och Bosse Mellberg,

Korpobor sedan år 2000. Båda är mycket aktiva skärgårdsbor. Titti är bagare, Bosse är mest känd som styrelseordförande för Korpo Jazz.

Bosse Mellbergs e-postadress:
bosse@framtiden.fi





Nytt klimat – nya algproblem?

Tankar om toxiska alger i våra kustvatten

TEXT: TORE LINDHOLM

Skärgården utgör en makalös mosaik med gynnsamma habitat för en mängd olika alger.

Om prognoserna slår in kommer Finlands klimat att ändra märkbart under detta århundrade. Det förväntas en högre årsmedeltemperatur och rikligare nederbörd. Brist på tjäle och mycket regn medför kraftig urlakning av växtnäringsämnen ur markerna och periodvis kraftig belastning av kustvattnen. Varmare vatten, mera växtnäring och förlängd vegetationsperiod (kortare isvintrar) ger betingelser som kan gynna vissa mindre kända alger och missgynna sådana arter som nu är vanliga.

Algerna – en brokig samling

Växtplankton, alltså de mikroskopiska algerna i det fria vattnet, är havets gröda. I Östersjön torde det finnas ca 1000 arter av växtplankton. De tillhör tiotals olika alggrupper. I skärgården utgörs primärproduktionen dessutom av fastsittande alger, särskilt kortlivade trådformiga grön-, brun- och rödalger. Det finns bara ett fåtal långlivade arter såsom blåstång (*Fucus ve-*

siculosus) och kräkel (rödalgen *Furcellaria*) och några arter av kärlväxter. Även encelliga påväxtalger såsom kiselalger är mycket viktiga primärproducenter. De sistnämnda bidrar i hög grad till att fiskenät blir slemmiga. De tidigare nämnda trådalger ses som tofsar och klumpar ("slick") och de får ibland fiskenäten att se ut som filter. Gemensamt för alla alger är att de reagerar på många olika miljöfaktorer. En del arter gynnas i varmare och mera näringsrik miljö, andra minskar då eller slås ut. En art som trivs i varmt vatten är den giftiga fästalgen *Prymnesium parvum* som orsakade fiskdöd i flera inre havsvikar på 1990-talet.

Östersjön förändras hela tiden

Att Östersjön förändras är ingenting nytt. Efter istiden fanns inget hav, bara en väldig insjö (Baltiska issjön). Sedan kom en salt period (Yoldiahavet), följd av en ny sötvattensperiod (Ancylussjön). Därefter följde igen en mera marin period (Litorinahavet) som föregick den

nu aktuella fasen, alltså Östersjön. På 1900-talet eutrofierades Östersjön markant. När äldre personer talar om Östersjön minns de gärna tiden före 1960-talet och ett hav med ganska klart vatten. Yngre personer har endast upplevt ett annorlunda och grumligare hav. Grumligheten orsakas främst av stora mängder växtplankton, gynnade av god tillgång på växt-näring.

Cyanobakterier orsakar vattenblomning

Östersjöns växtplankton utgörs alltså av en brokig skara mikroorganismer, särskilt cyanobakterier (blågrönalger), kiselalger, guldalger, fästalger och dinoflagellater. Människans fokus har i hög grad legat på de värmeälskande cyanobakterierna, alltså de som ofta har massförekomst i juli-augusti. Deras s.k. blomningar har i långa tider noterats av sjömän och seglare och dokumenterats från satelliter sedan 1970-talet. Men fenomenet beskrevs redan för länge sedan. Carl von Linné gjorde det också, och han döpte en av Östersjöns vanligaste arter till *Byssus flos-aquae* (nu *Aphanizomenon flos-aquae*). Med "flos aquae" (vattnets blomma) avses vattenblomning eller i dagligt tal, algblomning. De cyanobakterier som bildar ytlig algblomning har små gasblåsor i cellerna. Därför stiger de lätt till ytan vid lugnt väder. Vid ytan flockas de samman och dör och ruttnar snabbt. Man skall inte röra dessa grågula, stinkande sjök. Vissa cyanobakteriearter är nämligen giftiga och hela soppan är extremt rik på bakterier. Det krävs därför uppmärksamhet, speciellt av barnfamiljer och djurägare som rör sig i områden med riklig cyanobakterieförekomst. Under kalla somrar och efter perioder med kraftiga nordanvindar är förekomsten av cyanobakterier vanligen liten.

Dinoflagellater är viktiga i alla hav

Många arter tillhörande gruppen dinoflagellater lever av fotosyntes, men en stor del av arterna kan dessutom också äta, t.ex. sluka andra alger. De kan därigenom överleva länge också

utan tillgång till sol och fotosyntes. Därtill kan de flesta bilda vilostadier (cystor) som överlever på eller i bottenlammet i många år för att vakna upp igen när betingelserna är gynnsamma. Denna "fröbank" blir givetvis inte noterad vid rutinundersökningar vilket gör att många arters närvaro kan förbli okänd. Levande dinoflagellater och överlevande cystor kan också finnas i fartygens barlastvatten och därigenom plötsligt komma till nya hav och kuster.

Dinoflagellaterna hör till världshavens viktigaste primärproducenter, men de kan också orsaka stora problem. Många arter producerar gifter som kan anrikas i djur, särskilt musslor som silar i sig växtplankton ur vattnet. Det här är problematiskt eftersom musslor av olika slag hör till mänsklighetens viktigaste proteinkällor. I ett tidigare nummer (Skärgård 1/2014) presenterades *Dinophysis acuminata*, en giftig art som är mycket allmän i Östersjön och som orsakar problem för skaldjursnäringen i många länder.

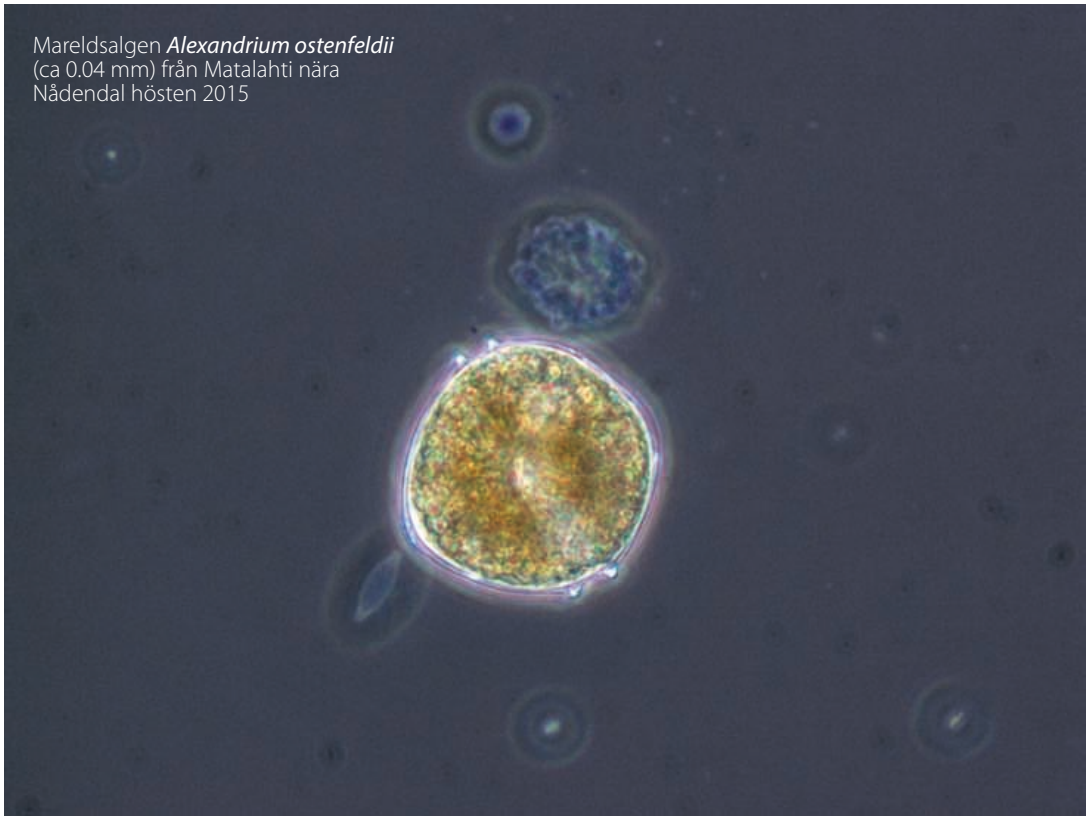
Alexandrium ostenfeldii - ett lysande exempel

Alexandrium ostenfeldii är en dinoflagellat som vid massförekomst kan färga vattnet brunaktigt. Den är ändå lättast att upptäcka på natten då den orsakar mareld. Den har alltså vad man kallar bioluminescens. Då man rör sig med båt, eller bara skvalpar om i vattnet, uppstår ett blåaktigt sken som kan vara extra starkt efter soliga dagar. Man kan roa sig med att ta hem en genomskinlig dunk (eller flaska) med vatten och vid midnatt skaka om den eller sparka till den i ett mörkt utrymme. Skenet kan vara imponerande!

Denna lysande alg har också mörka sidor. Den producerar flera typer av gifter eller toxiner, t.ex. saxitoxin. Algens toxiner kan anrikas i djur, speciellt musslor. Algcellerna kan också avge slem vid beröring. Man skall därför inte simma i vatten med mareld. *Alexandrium os-*

Nytt klimat – nya algproblem?

Mareldsalgen *Alexandrium ostenfeldii*
(ca 0,04 mm) från Matalahti nära
Nådendal hösten 2015



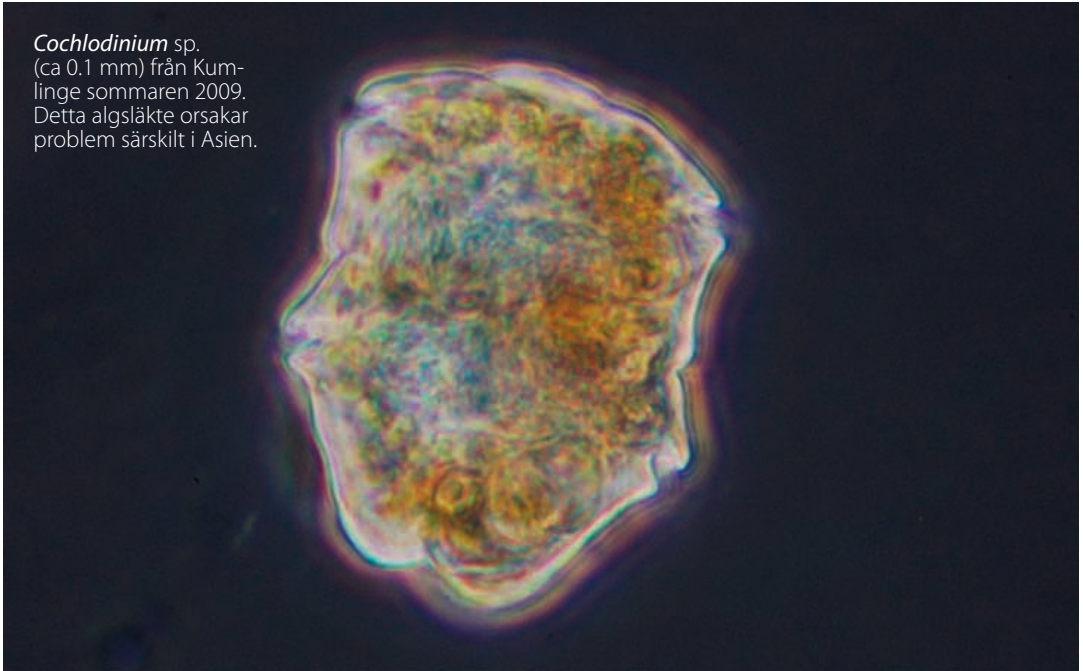
tenfeldii finns i nästan hela Östersjön, men mest i halvisolerade viksystem. Arten och dess mareld har bl.a. noterats i Föglö och Kökar, men under hösten 2015 förekom den rikligt också i närheten av Nådendal.

Karlodinium veneficum – nykomling eller uppkomling?

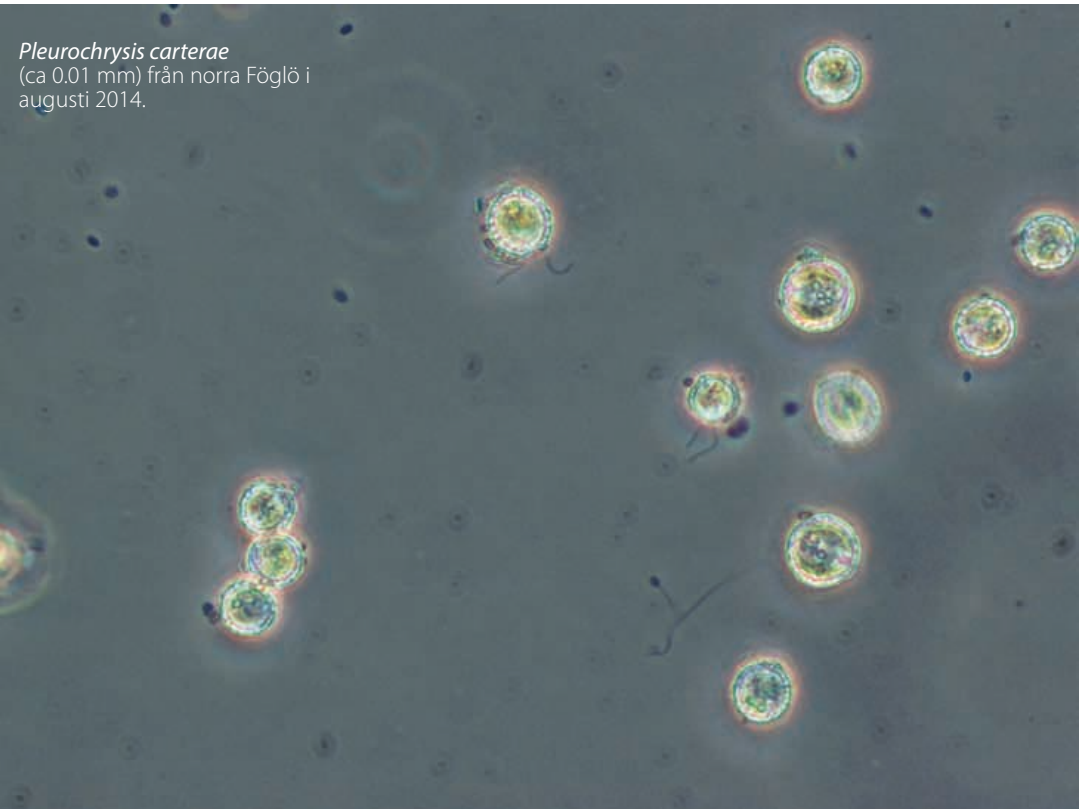
Sommaren 2015 inträffade fiskdöd i Ersöströmmen nära Ekenäs. Den förmodade orsaken var massförekomst av en giftig dinoflagellat, *Karlodinium veneficum*, som inte noterats i Finland tidigare. Det blir intressant att se om den orsakar problem igen under kommande somrar. I tropiska områden förekommer denna typ av dinoflagellater mera allmänt. Nu är den alltså värd att övervakas också i Finland.

Man kan här nämna några andra av Östersjöns dinoflagellater som, åtminstone i vissa sammanhang, är giftiga och kan förekomma i höga koncentrationer: *Amphidinium carterae*, *Amylax triacantha*, *Cochlodinium* sp., *Gonyaulax ve-rrior*, *Kryptoperidinium foliaceum*, *Protoceratium reticulatum*. ”Mördaralgen” från Katte-gatt, alltså fästalgen *Chrysochromulina polylepis* och dess släktingar *Prymnesium parvum* och *Pleurochry-sis carterae*, är också beaktansvärda. Algbeståndet kan förändras ganska snabbt och någon viktig art kan t.o.m. ha försvunnit (t.ex. bildat cyster) när eventuella effekter såsom fiskdöd upptäcks. Om man misstänker förgiftning av något slag bör man gärna ta ett vattenprov och hålla det svalt samt genast kontakta någon miljömyndighet eller annan sakkunnig.

Cochlodinium sp.
(ca 0.1 mm) från Kumlinge sommaren 2009.
Detta algsläkte orsakar problem särskilt i Asien.



Pleurochrysis carterae
(ca 0.01 mm) från norra Föglö i augusti 2014.





Algsoppa med strandaster i förgrunden 25.7 2016 utanför Björkö i Korpo. Foto: Nina Söderlund

Skärgårdens mosaik gynnar mångfalden

I skärgården finns ett otal fjärdar, vikar, flador och glosjöar, för att inte tala om alla tiotusentals hållkar. I skärgården har många slag av alger sina favoritställen och sina gömställen. Många arter återstår ännu att upptäcka. Det sker dessutom en relativt snabb artbildning hos mikroskopiska alger som ju har många (tiotals) generationer per år. När betingelserna ändras kan arternas utbredningsområde också växa, t.ex. norrut. I framtidens hav, där betingelserna förstås ännu är okända, kan vi alltså räkna med många nya arter. Pulser av saltare Atlantvatten kan också ge nya arter och nya betingelser. Vintern 2015 noterades ett tämligen stort inflöde av havsvatten till Östersjön. Mina under-

sökningar under sommaren 2015 avslöjade dock inte några drastiska förändringar i växtplanktons artbestånd på Åland. Efter salt-pulsen 1993 följde däremot en invasion av dinoflagellaten *Prorocentrum minimum*.

Vi har alltså ett brokigt spektrum av arter att beakta:

- existerande, aktiva arter (ca 1000)
- existerande arter i sediment ("fröbank")
- existerande arter som ännu inte upptäckts
- arter på väg tack vare ökande utbredningsområde (väntade)
- arter som kommer med barlastvatten (väntade och oväntade)

Forskning – men hur?

Vilken typ av forskning behövs? Det vet egentligen ingen! Resurserna är små och antalet personer med erfarenhet av algforskning är ganska litet. Skärgården och kustvattnen utgör däremot en makalös mosaik som kan vara full av överraskningar. Det som lätt torde kunna motivera(s) är t.ex. forskning kring skärgårdens belastning och eutrofiering (vattenvård), de giftiga algerna, effekter av klimatförändring, fjärranalys av kustvattnen och ekologisk algbekämpning. Men den intressantaste aspekten

kan lika väl vara djurplanktons aktivitet, fiskens och fiskets roll, sambanden mellan olika miljöstörningar och miljögifter, isvintrarnas roll, algernas virus, eller någonting helt annat! Tips från allmänheten behövs också. Uppgifter om lokal fiskdöd eller missfärgning av vattnet kan leda till ny och angelägen forskning. Östersjöns normala ytliga cyanobakterieblomning i juli-augusti och massförekomster av tallpollen (gula stråk på vattnet i maj-juni) behöver däremot inte rapporteras. ♦

Artikelförfattaren

Tore Lindholm, docent, pensionerad lektor, författare till boken "Algfenomen och algproblem", 1998, utgiven av Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi, Åbo.

Åbo Akademi, fakulteten för naturvetenskaper och teknik
Miljö- och marinbiologi,
Biocity
Artillerigatan 6, 20520 Åbo
E-post: tore.lindholm@abo.fi



Sjörapporten

TEXT: PIA PROST

Aspö: plus en grad, sydsydvästlig vind, sju meter per sekund, regn och sikten fem kilometer. Kotka Rankö: plus en, syd sex. Orregrund: plus två, sydsydväst sju...

En absolut nödvändighet eller ett mästerverk i tristess. Omdömena är många, för vi har alla hört den hundratals, om inte tusentals gånger. Sjörapporten, med vädret vid kuststationerna. Den sänds varje dag, året om. För sjöfarare är det ett stående program på dagsagendan - åtminstone var det så innan det fanns tillförlitligt mobilnät i skärgården. Ganska få av oss har något verkligt behov av uppgifterna i sjörapporten, i alla fall inte under 50 veckor av året. Vissa byter genast kanal, men många andra tycker att den känns som en meditationsramsa eller påminner om tidigare färder längs vår långa kust.

38 kuststationer räknas upp under sjörapporten. Men vad gömmer sig egentligen bakom alla dessa namn? Utö och Valsörarna är inga okända platser, medan de flesta av oss inte skulle kunna berätta så mycket om varken Nakhkainen eller Rankö. Var finns alla dessa väderöar, och vad har de för historier att berätta? Det ska vi försöka ta reda på i kommande nummer av Skärgård, med ett stort fokus på vädret och vårt klimat.

En kort historik om konsten att spå väder

Det är ingen ovanlighet att man hör folk knorra över att väderprognoserna slår fel. Därför känns det nästan som en självuppfyllande pro-

fetia att meteorologins första århundraden kantas av självmord, uppsägningar och mental ohälsa.

De fysikaliska upptäckterna under 1600- och 1700-talen ger fart åt meteorologin som vetenskapsgren. Hit hör Blaise Pascals upptäckt att atmosfärstrycket avtar med höjden, Edmond Halleys upptäckt att solens värme orsakar rörelser i atmosfärens och Gabriel Fahrenheits metod för att mäta temperatur. Den svenske astronomen Anders Celsius, som introducerade temperaturskalan, startar upp Finlands äldsta serie av temperaturmätningar i Torneå år 1737. Den äldsta obrutna mätserien av observationsdata påbörjas vid Åbo Akademi år 1748.

Synoptiska väderobservationer påbörjades i Tyskland i slutet av 1700-talet. Ordet synoptisk innebär att det på samma klockslag görs observationer på flera olika platser. När man får en samlad överblick över vädersituationen på ett större område, kan man följa väderförändringarna och beräkna fram prognoser för hur vädret kommer att bli.

UNDER 1800-TALET började förståelsen växa fram att det fanns lågtrycksområden och högtrycksområden som påverkade vädret. Men den egentliga viljan att kunna förutspå vädret föds egentligen först efter Krimkriget. I november 1854 miste den fransk-engelska flottan ett trettiofem fartyg på Svarta havet, när de allierade överraskades av en kraftig storm mitt i ett blixtanfall mot ryssarna. Efteråt började man fundera på om stormen skulle ha kunnat förutspås. Den franska astronomen Urbain Le Verrier sammanställde data från över 250 platser i



Foto: Pia Prost

Europa och kunde i efterhand visa hur stormen rört sig över Västeuropa mot Svarta havet. Ett nät av telegrafstationer hade kunnat ge larm om stormen, rapporterade Le Verrier till franska vetenskapsakademin.

Bara några år efter Krimkriget hade man byggt ut ett nät av telegraftråd i Europa, men i praktiken gjorde vädertjänsten inte så stor nytta - kunskaperna inom meteorologi var ännu så bristfälliga. Frankrikes försök att göra väderprognoser slutade med att Le Verrier fick sparken år 1870.

I STORBRIANNIEN går uppgiften till marinofficeren Robert FitzRoy. År 1861 började han sända ut telegram med varningar om annalkande stormar till 50 olika hamnar. Samma år började man göra allmänna väderprognoser för Brittiska öarna och stormvarningssystemet utvidgades till att omfatta 130 olika platser. Sjöfararna uppskattade prognoserna stort, men FitzRoy fick utstå hård kritik från den övriga forskarkåren för att vädertjänsterna inte defi-

nierades av några klara vetenskapliga principer. Knäckt av motgångarna tar han sitt liv år 1865. Det dröjde till 1879 innan reguljära väderprognoser på nytt utfärdades i Storbritannien.

I USA fick vädertjänsten en synnerligen turbulent start. Stormvarningsverksamheten för de Stora sjöarna, som inleddes 1870, slets sönder av korruption och skandaler. 1891 instiftades en nationell vädertjänst med en aktad vetenskapsman, Mark W Harrington, som chef. Han ville utveckla prognosmetodiken, men fick inga resurser för detta och avsattes senare som obekvä. Detta knäckte Harrington, som drev omkring som luffare innan han hamnade på mentalsjukhus.

I PRAKTIKEN ska det dröja till in på 1900-talet innan meteorologin blir en ansedd vetenskapsgren. På 1920-talet kom kunskapen om luftmassor och fronter, och med de första datamaskinsprognoserna 1954 tar konsten att spå väder ett stort kliv framåt. Den första framgångsrika vädersatelliten, TIROS-1, skjuts upp



Eero Yliniemi framför en nederbördsmätare. Foto: Pia Prost

år 1960. Då fick man för första gången en bild av moln och stormar ovanifrån.

Dagens meteorologi baserar sig en betydande teknisk infrastruktur. De senaste hjälpmedlen är allt mer avancerade vädersatelliter och väderradar, medan prognoserna räknas ut av superdatorer. Meteorologiskt informationsutbyte sker globalt i realtid.

Radiosända rapporter och prognoser

I Finland tillhandahålls vädertjänsterna av Meteorologiska institutet (läs mer i följande artikel). Det grundades relativt tidigt; redan år 1838 under namnet Kejserliga Alexanders Universitets (nuvarande Helsingfors universitet) magnetobservatorium. På 1920-talet ut-

vecklades radiosändningarna i Finland och väderrapporter ingick från början i programtablan. Sjörapporten började sändas så tidigt som 1926. Det var Hanko-radio som den 15 mars 1926 började sända väderrapporten för sjöfarande, tätt följd av Vaasa- och Viipuri-radio.

PÅ SVENSKA sänds sjörapporten – egentligen ”vädret vid kuststationerna” – på kanalen Vega, på finska sänds den på Radio Suomi. I bästa fall lyssnar en halv miljon finländare på sjörapporten, som är ett myndighetsmeddelande och en del av YLE:s public service-uppdrag.

Vad säger då radiopratarerna om att läsa upp den långa och smått monotona rapporten från kuststationerna. Är det en arbetsuppgift man skyr som pesten?



Harry Lonka kalibrerar mätapparatur. Foto: Pia Prost

- Nej! Tvärtom, säger Andy Ödman på Yle Vega.

HAN HAR JOBBAT med radio i över femton år, men det var först sommaren 2016 som han under tre sändningar fick chansen att läsa sjörapporten.

- Ärligt talat var jag riktigt glad och det gäller även alla andra jag talat med. Tänk att du hela livet hört om *Hangö-Tulludden*, *Bågaskär* och så vidare... och mitt i allt får man läsa det själv. För mig var det en pojkdrom som blev sann. Diskussionen om hur man ska uttala kuststationerna är sedan ett kapitel för sig, säger Ödman med ett flin, så det lönar sig att läsa igenom rapporten på förhand.

Intervju med två viktiga personer

I slutet av maj är Meteorologiska institutets Harry Lonka och Eero Yliniemi ute i fält. Väderstationen i Yltöinen i S:t Karins ska uppdateras. Solen gassar medan ingenjören Lonka kalibrerar den nya mätutrustningen. Men vackert väder är det definitivt inte alltid när väderstationerna längs kusten behöver service.

- Tio kuststationer mellan Jussarö och Nyhamn hör till mitt ansvarsområde, berättar Lonka, som till utbildningen är ingenjör. Till exempel skäret Märket, beläget precis på gränsen mellan Sverige och Finland, ligger väldigt oskyddat. Det kan vara ett stort äventyr att ta iland om det stormar ordentligt, speciellt om man anländer med helikopter.

Sjörapporten

Meteorologiska institutet ansvarar för väder-, havs- och klimattjänsterna i Finland. Vädret avläses på 204 väderstationer runt om i landet. Dessutom finns det även andra sorts observationsstationer, såsom nederbördsstationer, radar, mareografer och bojar. Längs den finska östersjökusten finns det 38 väderstationer. Det är dessa man kan höra i sjörapporten, med början från *Kotka Aspö* i Finska Viken till *Kemi Ajos* längst upp i Bottniska Viken.

Lonka ansvarar för att mätdata från ett stort område är korrekt. Det skulle räcka länge att röra sig med båt.

- Tillförlitliga väderprognoser är mycket viktiga för Gränsbevakningen. Därför bistår de Meteorologiska institutet med transport ut till de mest svåråtkomliga stationerna.

METEOROLOGISKA INSTITUTET uppdaterar informationen från väderstationerna upp till 150 gånger om dagen. Det är bland annat på Ylin-

iemis ansvar att kontrollera att uppgifterna ser korrekta ut.

- Nuförtiden är nästan alla väderstationer automatiserade, säger Yliniemi, som jobbar med statistik på avdelningen Observationstjänster. När det gäller fyrarna fungerar alla idag med automatik. De mäter åtminstone lufttemperatur, vindhastighet och vindriktning, vissa mäter även sikten. Om de nu sen inte råkat ut för några tekniska problem – då får jag se till att Harri åker ut och reparerar dem!

Orsakerna kan vara många till att det saknas det information från någon av kuststationerna. Det kan handla om givarfel, nedisning, problem med elsystemet eller i teleförbindelsen. Eller så trivs skarvar eller havsörnar väldigt bra bland mätinstrumenten. För det mesta har man inget annat val än att åka ut och kolla var felet ligger.

- Man strävar efter att miljön kring väderstationerna ska vara så lika som möjligt överallt,

berättar Lonka, men situationen till havs är en annan. Då det gäller t.ex. fyrar måste apparaturen placeras där det överhuvudtaget är möjligt. Så istället för att mäta vinden vid 10 meters höjd, vilket man vanligtvis gör, mäts den på t.ex. Russarö vid 40 meters höjd.

VAD SÄGER DÅ Yliniemi och Lonka, två av drygt 700 anställda vid Meteorologiska institutet, om konsten att spå väder?

- Det är ett faktum att det är utmanande att ge prognoser för Norra Europa. Luftströmmarna här rör sig på ett mindre förutsägbart sätt än t.ex. över Norra Amerika. För några år sedan blev jag uppringd av en bekant, som skulle ut och segla på Finska Viken. Innan han åkte iväg ville han förvissa sig om att det var utlovat bra väder. Det bekräftade jag att det var – ett halvt dygn senare bröt sommarens värsta storm ut. Det var den prognosen, säger Lonka och skakar skrattande på huvudet. ♦

Källor:

Nilsson, L-G & Nylund, Anders (2012). Sjörapporten: om väder, fyrar och skeppsbrott längs våra kuster, Norstedts.

Seppinen, Ilkka (1988). Ilmatieteen laitos 1838-1988. Meteorologiska institutet, Valtion painatuskeskus, Helsingfors.

www.ilmatieteenlaitos.fi

Artikelförfattaren

Pia Prost, FM

t.f. koordinator

(Skärgårdshavets Biosfärområde)

+358-50-338 1710

e-post: prost.pia@gmail.com

www.facebook.com/prost.pia



Håkan Eklund – redaktör på nya äventyr

TEXT: NINA SÖDERLUND

Håkan Eklund med utsikt över skog och hav. Så här trivs han bäst.
Foto: Pia Prost.



Håkan Eklund med sin avskedsgåva.
Foto: Nina Söderlund

REDAKTÖR HÅKAN EKLUND avfirades av Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi på Brännskär en strålande sommardag i augusti. Håkan har lagt ner sin själ i tidskriften i 15 år och alla läsare vet att den har utvecklats mycket under dessa år. Han har utbildat sig till fotograf, vilket verkligen har märkts i tidskriften, och han är nu lärare på flera fotokurser. Men Håkan finns kvar i närheten av Skärgård och vi har möjlighet att få ta del av hans texter och foton ibland även framöver. Särskilt nästa år när Skärgårds 40. årgång börjar utkomma skall också Håkan bidra med minnen från sin tid som redaktör.

Tack Håkan och god fortsättning! ♦



Välkomnande skylt på Brännskär. Foto: Pia Prost.



Ida Törnroos, ny invånare på Brännskär. Foto: Pia Prost.

Artikelförfattaren

Nina Söderlund, född och igen bosatt på ön Ramsö i norra Nagu. Projektkoordinator vid CLL. Ordförande för ledningsgruppen för Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi. Medlem i Nationella skärgårdsdelegationen. Adress: Hermistostigen 15, 21660 NAGU. Tfn 050 527 8180. E-post: nina.soderlund@abo.fi

Håkans kontaktuppgifter:

tfn 050-5672213,
e-post: hawk eklund@gmail.com



Foto: Christian Pleijel

Vattnet på Koster

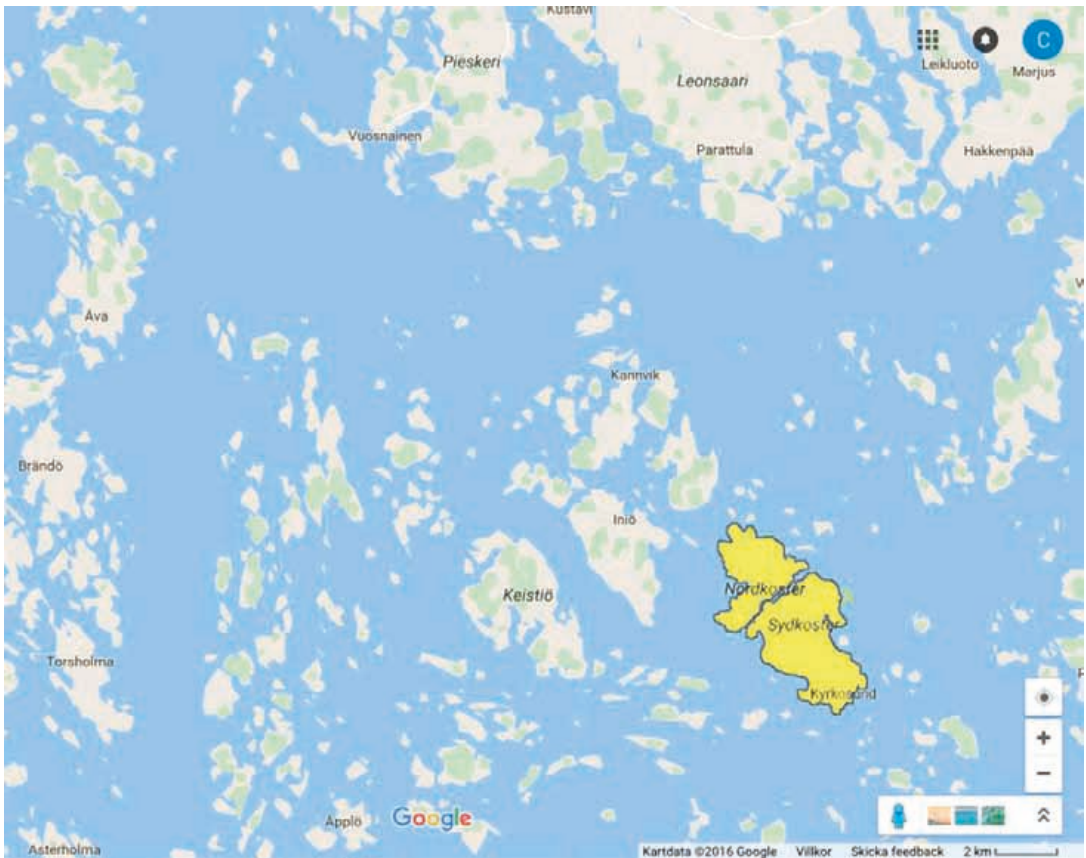
TEXT: CHRISTIAN PLEIJEL

Kosteröarna

Sydkoster och Nordkoster är två öar i Bohuslän på den svenska västkusten, nästan längst upp vid gränsen mot Norge. De ligger tätt ihop ungefär som Keistiö och Helgö i Åbolands skärgård. Sträckan till fasta landet kan också jämföras med Keistiö: de ligger fyra sjömil ut vilket är ungefär som från Kannvik till Heponiemi med den skillnaden att det är 250 m djupt i Kosterrännan.

Definitionen av en ö är: ett stycke land omflutet av vatten. Utan vattnet skulle ön inte vara en ö utan vilken kulle, by eller inlandsbygd

som helst. En ö består således både av land och det omgivande vattnet, som ur kulturell, social, ekologisk, ekonomisk och juridisk synvinkel är en integrerad del av ön. Att bara räkna öns ”torra yta” är att förminska dess värde och identitet. När det gäller Kosteröarna så är deras torra yta 8 respektive 4 km² och deras gemensamma våta yta 400 km². Detta vatten omkring Koster är känt och berömt: det är Kosterhavet, Sveriges första nationalpark under ytan, bland annat beskrivet i en vacker och välskriven bok av Stefan Edman.



"Karta" som visar att Kosteröarna har likhet med Keistiö och Helgö.

Den kommunala planeringen

Det finns också vatten på Koster och det är det egentliga ämnet för denna artikel. Koster bebos året runt av ca 350 personer, under en del av året av 1.500 personer. Öarna har 90.000 turister per år. Alla dessa människor behöver och använder vatten till att dricka, att tvätta, att spola och att vattna.

Vattnet på Koster är inte lika känt som vattnet omkring Koster, men det är en allmän uppfattning att det inte räcker. I den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Koster från 2009 står

det att "Geologi och klimatförhållanden är sådana att det inte finns tillräckliga grundvattenresurser för att tillgodose ett växande färskvattenbehov sommartid, då nederbörden är som minst. Stora delar av öarna utgörs av berg i dagen. Möjligt grundvattenuttag från grävda brunnar är begränsat, och vattnet från dessa har skiftande kvalitet. Kapacitetsgränsen för möjligt och lämpligt grundvattenuttag sommartid är nådd och på många håll överskriden sedan länge." [1]

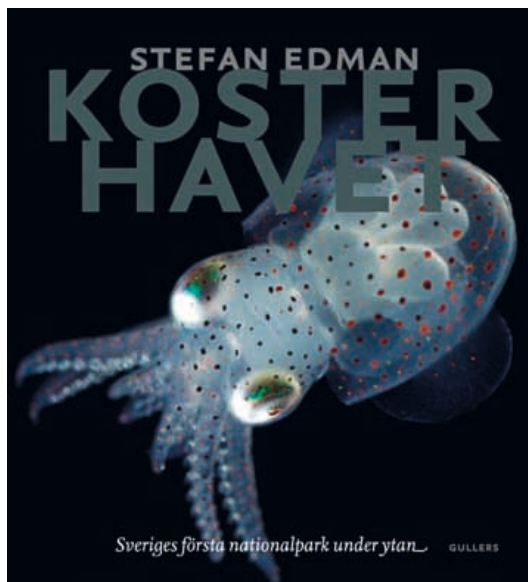


Foto: Fredrik Pleijel

Vattnet är alltså en viktig förutsättning för att ö-samhället skall kunna utvecklas. Kommunen har som nästa steg gjort en Masterplan för Kosteröarnas vatten- och avloppsförsörjning. I planen anges öarnas färskvattenbehov vara 850 m³ en högsommardag. För detta har man tagit fram två alternativa lösningar och sedan valt den ena lösningen som är att dra en överföringsledning från fastlandet, 8 km lång, som djupast 204 meter ner i Kosterrännan. Kostnaden är beräknad till 176 miljoner kronor vilket kosterborna skall betala i form av vattenanslutnings- och vattenförbrukningsavgifter.

Den lokala opinionen

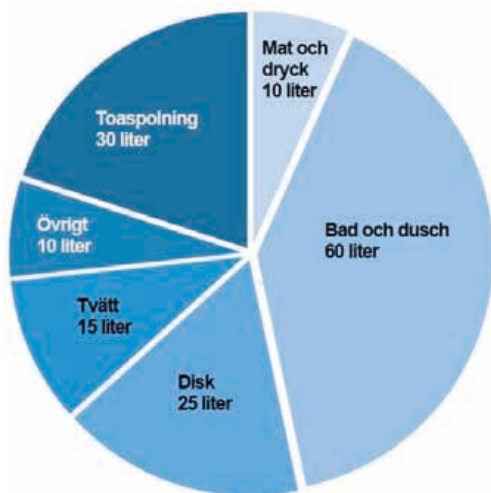
Många Kosterbor – helårs- och delårsboende – har invändningar mot kommunens val av lösning. Man anser det huvudlöst att dra en sådan ledning in i ett marin nationalpark, man anser att det inte är en hållbar, småskalig lösning, och man befärrar att inflyttningen inte möjliggörs utan tvärtom stoppas upp av de (mycket) höga framtida vattenkostnaderna. Man tror att det finns mycket mer vatten på ön

än vad utredarna anser och man anser att vattenbehovet är överdrivet.

Efter maktskiftet i senaste val har kommunen beslutat att utreda ett alternativ utan ledning, med flera lokala områdeslösningar. Det är det projekt som författaren har fått i uppgift att leda.

Vattnets tre systemnivåer

Färskvattnet på en ö kan beskrivas i tre nivåer: den understa är det hydrogeologiska vattensystemet, grundvattnet. Vi kan kalla det öns vatten, det naturliga vatten som finns på ön oberoende av människan, som växlar med årstider och nederbörd. Den mellersta nivån är människornas behov av vatten. Vi kan kalla det öbornas vatten. Mängden växlar med vårt antal och våra vanor. Den översta nivån är de tekniska, finansiella och juridiska system som vi skapar för att hämta, rena, distribuera och ta betalt för kollektiva vattentjänster. Vi kan kalla det kommunens vatten – hur vi gemensamt ordnar så att vi får vatten.



© Christian Plejel

Projektets undersökningar

Om vi vill utreda ett alternativ till överföringsledning så måste vi börja på den understa nivån: hur mycket vatten finns det? Vad "tål" ön? Det tar professor Roland Barthel vid Göteborgs Universitet reda på tillsammans med en grupp doktorander. De mäter brunnar, vattennivåer och vattenkvalitet på hela Koster och avrapporterar det i slutet av september. Redan nu kan professorn säga att grundvattensituationen på Koster varken är bra eller mycket dålig, att många brunnar är OK men sårbara för föroreningar genom ytvatten eller avloppsvatten, samt att Kosterborna har lite för dålig koll på sitt eget vatten (de skickar inte vatten på analys).

Vi måste sedan gå vidare till den mellersta systemnivån: hur mycket vatten behövs det? En ö är inte som en stad – det går inte att mäta hur mycket som rinner ur kranarna en dag, en månad eller ett år. En stor del av uttaget sker i privata brunnar: på Koster finns 1.000 brunnar varav 200 borrade. Hur ska vi få reda på hur mycket vatten som används?

I Masterplan används svensk normalvattenförbrukning som mått: 160 liter/dygn som används till olika ändamål enligt det vänstra diagrammet. Genom intervjuer och enkäter med 102 hushåll har vi kunnat fastställa att kosterbornas vattenförbrukning är 73 liter per dygn för dem som har egen brunn och 117 liter per dygn för dem som har kommunalt vatten. När vi till detta lägger turistanläggningar, andra företag och kommunal verksamhet kan vi konstatera att det totala vattenbehovet på Koster en sommardag är hälften av tidigare beräkningar.

Färgen i diagrammen visar med ljusaste färg det vatten som behöver ha den högsta kvaliteten. Ju mörkare färg desto lägre kvalitet kan vattnet ha – vem behöver egentligen spola med dricksvatten i toan?

Vattenbanta?

Kosterborna är ett synnerligen vattenmedvetna och kan tänka sig att spara ändå mera vatten till exempel genom dubbla vattensystem (klass I och klass II), tekniska lösningar, fler och mo-

Välbesökt ö-råd om vattenfrågan

STORSTIER

Naturans hörsal blev mer än full när Kostnämnden kallade till ö-råd i lördags. Information om hela det nya vattenutredningsprojektet stod på dagordningen, liksom om den nya vattenmyndigheten som ansvarar för vattenverket.

Projektledaren sammankallade utredningsrådet till ett ö-råd på torsdagseftermiddagen. Deltagarna var bland annat professor Roland Björntoft, professor Robert Bergström och professor Robert Bergström. Utredningsrådet består av sju personer som utvalts av kommunstyrelsen.

Välbesökt. Alla föreningsningar är inbjudna till ö-rådet på torsdagseftermiddagen. Ö-rådet öppnas kl. 18.00 och avslutas kl. 20.00. Ö-rådet är gratis och öppet för alla intresserade. Ö-rådet är ett viktigt tillfälle för att uttrycka sina åsikter och för att diskutera vattenfrågan tillsammans med andra. Ö-rådet är ett viktigt tillfälle för att uttrycka sina åsikter och för att diskutera vattenfrågan tillsammans med andra. Ö-rådet är ett viktigt tillfälle för att uttrycka sina åsikter och för att diskutera vattenfrågan tillsammans med andra.

Fakta: Kostervatten

- Utredningen görs med hjälp av ett utredningsråd som består av sju personer som utvalts av kommunstyrelsen.
- Syftet är att utreda vattenförhållandena i kommunen och för att utreda vattenförhållandena i kommunen.
- Utredningen ska vara avslutad senast i slutet av 2017.
- Utredningen ska vara avslutad senast i slutet av 2017.
- Utredningen ska vara avslutad senast i slutet av 2017.



Foto: Marita Adamsson

HAN SKA HITTA LÖSNINGEN

KOSTER: CHRISTIAN PEJFEL LYSSNAR IN KOSTERÖRSTER

Han gör en svepande gest mot den långa banken i Ekenäshamn.

- Har är mitt kontor, säger han.

MARITA ADAMSSON

Christian Plejfel beundrar en knallblå tröja på kostervatten och kastar sig på knä för att tacka honom när godfrågorna kommer till honom. Han lyssnar på kostervatten och svarar på frågor om vattenverket. Han lyssnar på kostervatten och svarar på frågor om vattenverket.

När Christian Plejfel projektleder för den nya utredningen av vattenverket i Ekenäshamn, svarar han på frågor om vattenverket. Han lyssnar på kostervatten och svarar på frågor om vattenverket.

Christian Plejfel har besökt alla de lägen i alla de trakter men på frågan om vattenverket i Ekenäshamn svarar han efter en stund: "Jämför det med egen hemsökt. Det är ett stort projekt och det är ett stort projekt och det är ett stort projekt."

Christian Plejfel har besökt alla de lägen i alla de trakter men på frågan om vattenverket i Ekenäshamn svarar han efter en stund: "Jämför det med egen hemsökt. Det är ett stort projekt och det är ett stort projekt."

Foto: Marita Adamsson

VATTENUTREDNINGEN. Professor Roland Björntoft berättar om utredningsarbetet och kvaliteten på vattenverket.

Foto: Marita Adamsson

VATTENUTREDNINGEN. Professor Roland Björntoft berättar om utredningsarbetet och kvaliteten på vattenverket.

Fakta: Christian Plejfel

- 1947 född i Ekenäshamn.
- 1970-1975: Uppväxt i Ekenäshamn.
- 1975-1980: Studier vid Uppsala universitet.
- 1980-1985: Arbete vid Ekenäs kommun.
- 1985-1990: Arbete vid Ekenäs kommun.
- 1990-1995: Arbete vid Ekenäs kommun.
- 1995-2000: Arbete vid Ekenäs kommun.
- 2000-2005: Arbete vid Ekenäs kommun.
- 2005-2010: Arbete vid Ekenäs kommun.
- 2010-2015: Arbete vid Ekenäs kommun.
- 2015-2020: Arbete vid Ekenäs kommun.
- 2020-2025: Arbete vid Ekenäs kommun.
- 2025-2030: Arbete vid Ekenäs kommun.

Foto: Marita Adamsson

VATTENUTREDNINGEN. Professor Roland Björntoft berättar om utredningsarbetet och kvaliteten på vattenverket.

dernare torrtoasystem, återvinning, lokala vattenverk för råvatten och havsvatten, med mera. Man tycker att turistföretagarna ska ta sitt ansvar (turister är stora vattenkonsumenter). Ett hotell på Koster kommer att installera vattenmätare på alla rum som känner på vattenpulsen vad vattnet används till (dusch, tvättmaskin, spolning) och som i receptionen visar hela hotellets vattenförbrukning – i realtid.

Koster är på väg att bli ett föredöme bland Europas öar. Inte bara vattnet omkring Koster blir berömt utan också vattnet på Koster.

Fortsättningen

Vi är halvvägs i projektet som pågår från februari 2016 till februari 2017. Utan att ens ta i

de tekniska frågorna – den tredje systemnivån – har vi funnit att det finns mer vatten på Koster än vad vi trott, och vi har nästan halverat behovet. Nu återstår att utreda hur det tekniska systemet skulle kunna se ut. Det verkar rimligt att det går att finna en lokal, hållbar, småskalig lösning på vatten- och avloppsfrågorna på Koster.

Slutliga avvägningar och beslut är inte projektets sak. Det gör kommunens medborgare genom sina valda ombud – politikerna. Du kan följa hur det går på projektets hemsida www.kostervatten.com. ♦

[1]<http://www.stromstad.se/byggaboochmiljo/samhallsutvecklingochplanering/oversiktsplan/fordjupadeoversiktsplanerfop/koster.4.389fb914148552742d456ace.html>

Artikelförfattaren

Christian Pleijel bor på Kökar. Han är föreningsaktiv, författare, konsult och mycket annat.

E-post: christian@pleijel.ax





"Dockan". Siw Ahonen är bäst känd i skärgården under sitt smeknamn. I snart femtio års tid har hon levererat varor till bryggor i skärgården öster om Helsingfors.

Nya tag i Byaboden på Emsalö

- lång rutt för sista butiksbåten

TEXT OCH FOTO: THURE MALMBERG

Ett ungt par står där i ett livligt samtal med butiksägaren Irina Hoyer-Viitala. Inget märkligt med det. Så stiger en granne från närliggande Svedjeholmen in och dras snart in i samtalet. Inget märkligt med det heller, kan man tycka.

Men det livliga samtalspråket, visserligen ett världsspråk, hör man rätt sällan i en bybutik i den östnyländska skärgården. Det var nämligen franska.

Det unga paret som kommit till Byaboden på Emsalö var ute för att upptäcka Finland, och man kan ju hoppas butiksbesöket skall ge positiva minnen.

Irina Hoyer-Viitala, som i januari tagit över rörelsen och medvetet satsat på det östnyländska namnvarianten "byaboden", har studerat på kontinenten och kan också betjäna kunder och besökande på både tyska och holländska.

FÖR NYA BESÖKARE kan det här bli en positiv överraskning i en liten glesbygdsbutik, där visserligen de båda inhemska språken sommartid också ofta får sällskap av t.ex. danska, tyska och engelska.

Byaboden avviker på många sätt från uppfattningen om en klassisk lanthandel i skärgården. Visst kan man både byta gasflaskor och köpa lokal potatis i lösvikt här, men på de välfyllda



Kosmopolit. Irina Hoyer-Viitala ger byaboden på Emsalö en internationell fläkt.

hyllorna finns också mer unika varor som tagits in enligt kundernas önskemål, t.ex. dansk currysill och saftiga kotletter från någon österbottnisk specialfarmare. Varma sockor i glada mönster levereras av ett par stickande damer på ön, konstutställningar ordnas och vid entrén sitter familjens glada nallar för att hälsa besökande välkomna.

PÅ FREDAGSMORGNARNA bjuds det på kaffe i ett butikshörn som inretts med böcker och tidskrifter. Här trivs äldre öbor och fritidsbosatta, som gärna delar med sig av både gamla bilder och egna minnen från ön. Allt detta har lett till att kunderna, som ännu i fjol inte var överhövan många bland de tomma hyllorna, nu kom-

mer i en jämn ström. Hur det skall bli under vintern återstår att se: den är alltid det stora problemet för butiker i glesbygden.

Butiker har det funnits på Emsalö sedan slutet av 1800-talet och ännu på 1960-talet låg två butiker intill varandra mitt på ön. 1964 öppnades Firma Karl Englund i Bengtsby och 1983 övertogs butiken av svärdottern Tuula Englund som fortsatte rörelsen i den tidigare småskolan. Hon äger fortfarande den butiksfastighet Irina Hoyer-Viitala nu bestämt sig för att ge ett nytt och energiskt liv.



Barnvänligt. Här sitter nallarna på rad för att hälsa kunderna välkomna till den gamla småskolan på Emsalö.

Långa dagar för m/s Christina

En butiksverksamhet som numera är unik i Finland men håller vinterpaus varje år är butiksbooten m/s Christina från Björnsö i nuvarande Helsingfors skärgård. Säsongen är kort men intensiv med Björnsö butik (öppen året runt) som bas. När Vera och Holger Winberg 1963 började med sin första butiksboot låg hemhamnen ännu i Sibbo, men för tio år sedan inkorporerades området med huvudstaden.

Nu är det deras dotter Siw "Dockan" Ahonen som tillsammans med kusinen Ensio "Enska" Mäntylä som skeppare driver butiksbooten. Christina är den tredje booten i hennes regi, byggd i Summa 1972. Den förhöjdes efter de

första årens trafik, som visade att mer utrymme ombord och på däck krävdes, bl.a. för att få plats för gasflaskor, mullsäcker och korgar med drycker av olika slag.

FEM DAGAR I VECKAN under sommarsäsongen lägger Christina till vid bryggor mellan östra Helsingfors, och Rågsjärn i västra Borgå skärgård. Tisdagar och torsdagar är de längsta arbetsdagarna med Norra Mälaren i Sibbo som startpunkt strax före 9 och Stora Iglo söder om Kallvik i östra Helsingfors som sista hållplats vid 18-tiden. Däremellan hinner Christina med två bryggor på Pörtö i Borgå yttre skärgård.



Christina. En präktig träbåt från Summa är flytande sommarbutik mellan Helsingfors och Borgå

Dagarna börjar ofta strax efter fem på morgonen och först mot kvällen är man hemma igen. Då skall båten städas och tömmas på returgods och tomma gasflaskor för att sedan under morgontimmarna lastas på nytt med allt från ficklampsbatterier till mjölk och blomstermylla i tunga säckar.

BUTIKSBÅTAR har det tidigare funnits i regionen, bl.a. just på Emsalö, som dessutom haft besök av butiksbilar i olika repriser. Deras tid är av allt att döma nu definitivt förbi, men Christina knogar på; för barnen vid de många bryggorna är en glass ombord dessutom ofta dagens höjdpunkt. ♦

Artikelförfattaren

Thure Malmberg

Journalist

+358405936269

Winter: Centrumgränd 1 A 3,
01150 SÖDERKULLA

Summer: Fågelviksvägen 26,
06950 EMSALÖ

Finland



Sex kvartssekel segelsjöfart i Jakobstad

TEXT: ANDERS MOLIIS-MELLBERG

Den österbottniska segelsjöfarten har långa traditioner. En av städerna, där dess betydelse varit stor, är Jakobstad. Staden grundades 1652, men förstördes totalt under Stora ofreden. Stadens återuppbyggnad och utveckling till en tillfällig position som en av Finlands rikaste städer skedde under den efterföljande hundrafemtioårsperioden och var baserad på handel med egna fartyg. Den drivande kraften var stadens handelshus och de släkter, som drev dessa. I det följande beskrivs utvecklingen under denna period sedd ur två släkters synvinkel, nämligen familjerna Malm och Mellberg. Att det blev just dessa kan bero på att de råkar vara artikelförfattarens förfäder.

1725-1750.

Återkomsten

Då Sverige och Ryssland äntligen slöt fred i Nystad år 1721 befann sig Finland i spillror. Under den period, som kallas Stora ofreden hade ryska kosacktrupper härjat i landet och en stor del av kuststädernas invånare flytt till Sverige. Många, som varit tvungna att stanna, hade dödats. Situationen kunde likställas med vad som i våra dagar skett i Syrien.

Jakobstads befolkning, som efter fredsslutet började återvända till sin hemort, fann sin stad totalförstörd. Situationen var så illa, att gamla-karlebyborna, som klarat sig litet bättre, lär ha gjort en hemställan till kungen om att Jakobstad inte skulle återuppbyggas, utan utvecklingen koncentreras till deras stad istället. Detta avslog, men det tog lång tid innan jakobstadsborna glömde grannstadens försök.

Tjärmonopolet avskaffas

Den svenska regeringen insåg nu vikten av stimulansåtgärder. Handeln, som före kriget varit starkt reglerad, blev friare, och befriades från vissa skatter. Det svenska Tjärmonopolet, som hittills haft ensamrätt på att köpa upp tjära från kuststäderna, avskaffades, och trots att

Stockholm fortfarande var enda tillåtna destinationshamn steg priserna kraftigt. De handlande, som verkat i Jakobstad före kriget, hade lidit svåra förluster, och få av dem förmådde trots lättnaderna återuppta sin gamla verksamhet. I stället flyttade nya entreprenörer in.

Nya aktörer i handeln

Den främsta köpmannen på orten blev nu Bastian Böckelman, som kom från Åbo. Då han dog 1732, gifte hans änka om sig med Lars Blom, som drev affärerna vidare. Han blev senare också borgmästare.

För att få anställning på handelshuset krävdes en viss räkne- och skrivkunnighet. En, som tydligen klarade proven var Matts Nyman, som var född 1698 på Småbönders i Terjärv.

En annan var Olof Mellberg, som var född år 1700 i den lilla byn Mellberg i Medelpad. Om flytten till Jakobstad berodde på kärlek eller äventyrlusta är inte känt, men han fick arbete som handelsbetjänt i staden och gifte sig år 1728 med Beata Mattsdotter. Bröllopet stod på Storsandsund gård i Pedersöre.

En handelsbetjants huvudsakliga uppgift att köpa in tjära och virke av bönderna. Handelshusen organiserade sedan exporten, som sked-

de på stadens fartyg. Till att börja med var tillgången på tjära god, men i takt med att volymerna växte blev konkurrensen om leverantörerna större. År 1730 insåg Olof att han, tack vare sina goda kontakter till bönderna, kunde starta en egen handelsrörelse.

Början var mycket blygsam. Den första tiden köpte han årligen in ett femtiotal tjärtunnor, som han sedan exporterade. Detta kan jämföras med Lars Blom i handelshuset Böckelman, som skeppade ut över tusen tunnor varje år. Olof insåg snart att en av hemligheterna med tjärhandeln var att låta bygga egna fartyg, vilka ibland kunde säljas skattefritt i Stockholm då lasten tömts. Två handlanden med liknande ideer var Hindrich Asp från Pedersöre och Carl Bäck från Terjärv. Tillsammans med Olof Mellberg ansökte dessa år 1731 hos landshövdingen att få bygga två fartyg i storleksklassen 65 fot, med en bärighet på ca 260 ton. Fartygen sjösattes nästa vår och kunde avsegla till Stockholm lastade med tjära och bräder. Ägarerna turades själva om att föra befålet ombord, i början assisterade av litet erfarnare styrmän.

Fartygen såldes sannolikt relativt snart, eftersom Olof både år 1734 och 1735 lät sjösätta nya byggen. Detta var han inte ensam om. Matts Nyman, som hittills stannat på land, gav

Segelsjöfart i Jakobstad

sig också in i rederinäringen, precis som många andra.

Hattarnas krig

Framtill 1740 byggdes 37 fartyg på varven i Jakobstadsnejden, och tillväxten kunde ha fortsatt om inte rikspolitiken satt käppar i hjulen. Den svenska regeringen, under ledning av det så kallade hattpartiet, förklarade år 1741 åter krig mot Ryssland i hopp om att kunna återta sina förlorade områden. Den svenska armén blev snabbt oskadliggjord, och ryssarna ockuperade än en gång Finland. Befolkningen behandlades denna gång något bättre, och ingen massflykt utbröt. Fred slöts i Åbo efter några år, och livet återgick till den normala. Kriget hade dock medfört stora problem för handelshusen i Jakobstad, och många av dessa återhämtade sig aldrig. Under 1740-talet byggdes endast fyra fartyg i staden.

1750-1775.

Tillväxten

Från och med 1750 började handeln och skeppsbyggnaden växa på allvar. Konkurrensen om tjärulevererande bönder ökade igen, och inköpsmetoderna var många. År 1755 såg sig till exempel borgarna tvungna att be magistraten begränsa mängden brännvin, som säljarna bjöds på i samband med affärerna.

Familjerna

Olof Mellberg hade börjat samarbeta med Matts Nyman, och de lät bygga några fartyg tillsammans. Matts dotter Maria gifte sig med Nils Malm, hemma från Nykarleby, och denne tog gradvis över svärfaderns lönande verksamhet.

Olof och Beata Mellberg hade fått åtta barn, men endast tre nådde vuxen ålder. Dottern Anna Catharina gifte sig med Petter Teliin, som blev delägare i svärfaderns handelshus. Systemen Beata Magdalena gifte sig med en lo-

vande ung man, som hette Anders Chydenius. Han var intresserad av ekonomi, men prästvigde sig och blev kyrkoherde i Gamlakarleby. Annas och Beatas lillebror hette Johan, och han arbetade från unga år i faderns handelshus.

Färder till Stockholm

Både Olof och sonen Johan hade blivit vana skeppare, och färderna till Stockholm gjordes regelbundet varje sommar. Den 12 juni 1764 avseglade Johan med Patrioterna, en snau som lastade cirka 200 ton tjära, beck och virke. Destinationen var naturligtvis Stockholm. Återresan skedde i juli, och den 2 augusti företogs en ny färd, denna gång med Olof som skeppare. Rutten mellan Stockholm och Jakobstad gick norr om Åland till Lököhamn (Löykki) utanför Raumo, som var en samlingsplats för jakobstadsfartygen. Därifrån gick den längs den finländska kusten upp mot Vasa tills den grunda steniga skärgården kom emot. I höjd med Kaskö gick man därför ut på fritt vatten och tog kurs mot ett landmärke på svenska Holmögaddarna. Från Holmön tog man kurs rakt österut mot Torsön utanför Nykarleby och följde sedan kusten till Mässkär, där infarten till Jakobstad låg.

Vid Olofs hemresa från Stockholm hade näterna blivit mörka, och landmärket på Holmögaddarna var svårt att urskilja. Han var nära att segla upp på land, men lyckades väja undan i sista stund. Då Olof kom hem visade det sig att också handlanden Johan Sneckendahl hade råkat i svårigheter vid båken. Borgarna i Jakobstad vände sig därför till landshövdingen och anhöll om att Holmögaddarna skulle förses med en brinnande eld från och med mitten av augusti varje år. Detta beviljades, och en fyrbåk placerades ut.

Handeln utvidgas

Handeln blomstrade på 1760-talet, men sjöfarten var fortfarande begränsad till Stockholm som destinationshamn. De österbottniska stä-

dernas representanter försökte ta upp frågan vid varje riksdag. År 1765 blev Anders Chydenius riksdagsman. Trots sin prästtjänst tog han aktivt del i denna debatt. Han delade ut en broschyr till riksdagsmännen där han satiriskt kritiserade regeringen och vederlade argumenten mot stapelfrihet. Detta ledde till att en arresteringsorder utfärdades, något som hans vänner dock lyckades annullera. Arbetet gav till slut resultat, och samma år utvidgades rätten för städerna i Österbotten till att segla på alla östersjöhamnar.

Förutom tjära och virke hade nya exportvaror tillkommit. Tjäran användes ju främst till att impregnera träytor och tågvirke, men den var för lättflytande för tätning av skrov. Stadens främsta handlande, till vilka Olof Mellberg och Nils Malm nu räknades, fick därför privilegiet att inrätta ett kokeri, där tjäran förädlades till beck. En annan form av träförädling var bränning av lövträd till pottaska, dvs. kaliumkarbonat, som användes i såpa och glasmassor.

Tobakens intåg

Importen var på denna tid blygsam. Förutom salt var tobak en av de större artiklarna, och den svenska regeringen försökte därför få igång inhemsk tobaksodling för att öka självhushållningsgraden. År 1751 planterades de första tobaksplantorna av borgarna i Jakobstad. Skördarna blev i alla fall små under de kommande åren, och man insåg småningom att enbart odling av tobaksblad inte var lönsam, utan man måste även kunna spinna dem till rökbara produkter.

År 1762 grundade tio av Jakobstads borgare därför ett tobaksspinneri. Olof Mellberg hade tre aktier av totalt 28. Bland övriga aktionärer kan nämnas Lars Blom, Nils Malm och bröderna Böckelman. Grundarna deltog aktivt i verksamheten, men deras arvingar hade mindre intresse. Undantaget var Nils Malms svärson Adolph Lindskog, som gradvis köpte upp alla aktier. De sista aktierna inlöste han år 1801

av Johan Sneckendahl och Anders Chydenius och drev sedan verksamheten med framgång tills sonen Carl Salomon övertog den på 1820-talet.

Jacobstads Wapen

År 1767 lät Olof Mellberg bygga ett fartyg, som skulle bli hans sista. Nils Malm och Johan Sneckendahl kom med som partredare med en fjärdedel var. Skeppet fick namnet Jacobstads Vapen. Det var en 25 meters galeas, vars ritningar kanske var gjorda av den kända konstruktören Fredrik af Chapman, som hade besökt staden tio år tidigare. De sista handelsrestriktionerna hade avskaffats under byggåret, och Olofs svärson Petter Teliin kunde segla ut genom Öresund med en tjärlast till Amsterdam. Han fick tydligen genast ett gott anbud på skeppet, eftersom han sålde det på samma resa. En replik av fartyget har som känt sjösatts i Jakobstad år 1994. (*Bild 1*)

Två år senare dog Olof Mellberg i slag. Sonen Johan övertog handelshuset, men även han avled plötsligt, endast tre år senare, 33 år gammal. Hustrun Elisabeth blev ensam med tre minderåriga söner, Olof, Johan och Pehr. Hon övertog verksamheten med hjälp av husets unga handelsbetjänt, Jacob Wikander, som hon också gifte sig med. Inte heller han blev gammal, och från och med 1780 skötte Elisabeth Mellberg ensam husets affärer.

1775-1800.

Ut ur Östersjön

Liberaliseringen av sjöfarten fortsatte, och under 1770-talet fick man äntligen passera Öresund för att segla ut ur Östersjön. Varje gång man passerade Helsingör måste man dock gå in och betala den tull, som de påpassliga danskarna infört redan på 1400-talet.

Det amerikanska frihetskriget utbröt år 1775 och utvidgades till en konflikt mellan England



Bild 1. Repliken av Jacobstads Vapen. Foto: Jakobstads museum.

och Frankrike. Efterfrågan på fartyg och tjära steg till nya nivåer, och redarna kunde göra stora förtjänster så länge kriget varade. Förutom Nordsjöhamnarna seglade man till Medelhavet med tjära och bräder, samt tog saltlast i retur.

Första resan till Ostindien

Efter fredsslutet mellan England och Frankrike försämrades konjunkturen, och många mindre redare råkade i svårigheter och fick sälja fartygen till underpris. Nils Malm hade övertagit sin svärfar Matts Malm verksamhet efter dennes död, och han hade resurser att utvidga handeln utanför Europa. Samma gällde några andra stora handelshus, Sneckendahl, Ham-

berg och Roos. De längre färderna krävde dock större fartyg och risken för skeppsbrott och sjöröveri ökade. Samägande av fartyg, som redan tidigare varit allmänt på grund av kapitalbrist, blev nu ännu vanligare, nu för att sprida riskerna.

Det första samägda fartyget, fregatten Concor dia, avseglade år 1782 från Jakobstad med destination Batavia (nuv. Djakarta) i Indonesien, och det återvände till Amsterdam 1784. Kaptenen, Claes Breitholtz, lär i Batavia ha frågat vad passadvindar var för något. Han hade utan att känna till vindförhållandena på Indiska oceanen av en ren slump valt en rutt med medvind. Det ekonomiska utfallet av resan blev

trots segellyckan en besvikelse. Resan krävde också sju besättningsmäns liv.

Släktbanden förstärks

Nils Malm hade verkat som handlande och rådman till år 1778, och han dog 1785. Hans hustru Maria, ”Stor Malmskan”, fortsatte handeln tills sönerna övertog den. Bland syskonen Malm var det Pehr, som fick överta ledningen av handelshuset. Han hade inte fått någon handelsutbildning, utan lärt sig yrket genom att hjälpa fadern. Både han och hans bröder Matts, Johan, Niclas och Kilian etablerade sig som handlande i staden. (Bild 2)

Handelshuset Malm och Mellberg var inte vid denna tid de största, men trots detta kom speciellt familjen Malm att bli en central faktor i staden. Likt forna tiders frälseläkter skedde detta genom giftermål. Nils Malms sju barn gifte sig nämligen med ättlingar ur familjerna Sneckendahl, Steen, Böckelman, Lindskog, Hamberg, Roos och Kindman, alla framstående handelshus. Olof Mellberg dy. gifte sig med Anna Böckelman och hans son Carl Johan senare med Kilian Malms dotter Johanna. Olofs bror Johan gifte sig med Matts Malms dotter Maria. Det fanns alltså ett tiotal familjer med släktband och gemensamma ekonomiska intressen.

Gustav III:s ryska krig

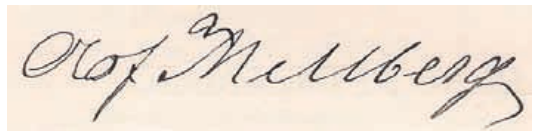
Välståndet i Jakobstad hade stigit år för år fram till år och skulle kanske ha fortsatt så, men år 1788 var det dags för krig igen. Kung Gustav III såg en möjlighet att förstärka sin ställning genom att plötsligt anfälla Ryssland. Detta kom som en fullständig överraskning för Jakobstads köpmän, vilka var tvungna att sälja laster och fartyg till dåliga priser för att dessa inte skulle bli liggande i hamn eller tagas som krigsbyte. Lyckligtvis varade kriget endast två år och trots att Sverige åter förlorade, ledde det inte denna gång till en rysk ockupation. Stadsborna kunde åter börja bygga upp sin verksam-



Bild 2. Pehr Malm (1768-1827). Foto: Jakobstads museum.

het. Kriget och konjunkturerna hade i alla fall tvingat många köpmän att upphöra med verksamheten, och de med släktband kopplade handelshuset blev rätt dominerande.

Olof Mellberg dy. hade år 1793 tillsammans med bröderna övertagit familjens handelsverksamhet efter modern Elisabeth. (Bild 3) Han hade börjat försiktigt, men efter sekelskiftet lät han bygga ett flertal fartyg, som idkade handel på Östersjön och Nordsjön. Det var endast Pehr Malm och dennes sväger Adolph Lindskog som hade en större flotta.



Något om segelfartygen från Jakobstad 1725 - 1875

Fartygens antal och konstruktion

Skeppsbyggartraditionen i Jakobstadsnejden har anor från tiden före Stora ofreden. Ett skeppsvarv grundades i staden redan på 1660-talet, vilket bidrog till att utveckla byggnadstekniken. Det finns inga uppgifter om fartygens antal och typer före Stora ofreden, men från och med 1725 är statistiken bevarad. Följande tabell visar antalet byggda fartyg fram till 1874:

	1725	1750	1775	1800	1825	1850	
	- 1749	- 1774	- 1799	- 1824	- 1849	- 1874	Summa
Jakter, slupar		3	16	2	2	12	35
Galeaser, skonare		15	30	26	19	19	109
Briggar, snauer		26	93	43	19	1	182
Fregatter, barkar		2	49	14	29	28	122
Okänd typ	52	80	14	5			151
Summa	52	126	202	90	69	60	599

För perioden 1725 – 1765 finns inga uppgifter om fartygstyperna. Man vet dock att största delen var 15-25 m långa. Alma Söderhjelm talar om både "skutor" och "skepp". Skutorna var sannolikt gaffelsegelriggade och de större skeppen förde råsegel.

Traditionellt hade fartygen i Bottenhavet varit klinkbyggda. I en klinkbyggd båt överlappar bordläggningssplankorna varandra och bildar ett självbärande skrov. Då fartygen växte i storlek fick denna konstruktion hållfasthetsproblem, och man övergick gradvis till kravellbyggen. I dessa ligger plankorna sida vid sida fästade på en styv stomme. Skeppsvarven i Jakobstadsnejden, bröderna Mommas varv i Jakobstad och Kronans varv i Kronoby hade redan före Stora ofreden infört denna teknik och kunde bygga fartyg "på holländskt manér". Kunskapen att bygga på detta sätt blev en framgångsfaktor efter krigsslutet 1721, och tjugo år senare var tekniken helt dominerande vid fartygsbyggen över tjugo meter.

Skrovmaterialet var furu, vilket innebar känslighet för röta. Den traditionella metoden att förhindra detta var, förutom tjärbestrykning, att på jungfruseglatsens återresa ta ombord en saltlast, som sedan impregnerade fartyget invändigt. Till en början var fartygens livslängd ett mindre problem, men då fartygen växte i storlek och blev mera värdefulla blev olika metoder att förhindra rötan viktigare. Då man på 1800-talet började segla i varma salta vatten blev skeppsmasken ett större problem, och man började därför beklä skroven med kopparplåt. För detta krävdes en torrdocka, och fartygen seglades ofta för detta ändamål till England, där sådana fanns.

Fartygens lastkapacitet beräknades i läster, ett mått som varierade med lastens beskaffenhet och tullmyndigheternas beslut. En läst var antingen ett volym- eller ett viktmått, beroende på vilkendera som begränsade lastförmågan. Flottan i Jakobstad använde små läster, enligt vilka en läst motsvarade två ton järn eller 12 tunnor tjära. Eftersom vikten begränsade järnlasten kan man sluta sig till att 1 läst kan omräknas till 2 moderna dödvikton (dwt).

På 1700-talet byggdes fartyg med en lastkapacitet mellan 75 och 150 läster, det vill säga 150 – 300 dwt. Storleken begränsades av den dåvarande skeppsbyggnadstekniken, men den var sannolikt helt tillräcklig för Östersjötrafiken. På 1800-talet utvidgades verksamhetsområdet till världshaven, och större fartyg blev en förutsättning för konkurrenskraften. Snittstorleken fördubblades, och efter 1860 byggdes fregatter och barkar som kunde ta laster upptill 1200 dwt. Här började man närma sig gränsen för storleken på segelfartyg av trä.

Rederiverksamheten var ingen dans på rosor, risken för skeppsbrott och kapningar var stor, speciellt då seglingen på världshaven blev allmän. Under 1700-talet gjordes vanligen endast några korta resor per fartyg innan det såldes, och därför syns inte alla skeppsbrott i statistiken. Då fartygen på 1800-talet låg ute under många år förlorades över en tredjedel vid olyckor:

Period	Antal fartyg	Antal skeppsbrott	%
1775-1799	202	14	7
1800-1824	90	21	23
1825-1849	69	25	36
1850-1874	60	21	35

Sammanfattning av fartygstyper och exempel från våra dagar

Båttypen definierades främst efter riggen, även om fartygets storlek och form också varierade hos de olika typerna.

En **slup** hade en mast, ofta med en förlängning i toppen. Storseglet var av gaffeltyp, ovanför fanns ett toppsegel. Dräktigheten eller lastkapaciteten var omkring 50 dwt. En **jakt** hade ungefär samma typs rigg som slupen, men var något större. Dräktigheten var 60 – 100 dwt. Ett par exempel från nutiden är jakten **Eugenia**, hemma i Dragsfjärd, 16,3 m lång och jakten **Alexandra**, hemma i Borgå, 21 m lång (båda replikbyggen med gamla förebilder).

En **galeas** var tvåmastad med gaffel- och toppsegel. Dräktigheten hos jakobstadsgaleaserna varierade från 30 till 100 dwt. Exempel från nutiden är replikbyggena **Albanus**, hemma i Mariehamn, längd 21,3 m, och **Jacobstads Wapen**, hemma i Jakobstad, längd 25 m, samt den restaurerade 22 meters galeasen **Hoppet**, hemma i Spitham, Estland.

En **skonare** hade två eller flera master, antingen lika långa (slätmastad) eller med andra masten som längre stormast. Den förde gaffel- och toppsegel. Dräktigheten 50 – 200 dwt. Ett exempel är slättriggade skonaren **Linden**, ett 49 meters replikbygge hemma i Mariehamn.

En **brigg** hade två master med råsegel. Den aktere masten hade även ett gaffelsegel (briggsegel). Briggarna, som byggdes i Jakobstad växte med åren från 70 till 300 dwt. Ett modernt exempel på en brigg är **Tre Kronor**, ett replikbygge hemma i Stockholm. Längden är 45 m.

En **snau** påminde om en brigg, men det aktere gaffelseglet satt på en separat mast tätt intill stormasten och kunde därför göras litet större. Dräktigheten var 100 - 300 dwt. Vraket **Vrouw Maria** utanför Borstö är sannolikt en 26 m lång snau från 1700-talet.

En **fregatt** var tremastad, fullriggad med råsegel och med ett extra gaffelsegel på aktermasten, mesanen. Dräktigheten för jakobstadsflottans träfregatter var 200 – 1000 dwt. Ett exempel på en existerande fregatt är stålfartyget **Af Chapman**, som ligger för ankar vid Skeppsholmen i Stockholm, längd 88,4 m.

En **bark** hade tre eller flera master, riggad som en fregatt, men med mesanen enbart gaffelriggad. Dräktigheten för barkarna i Jakobstad var på 1700-talet kring 300 dwt och växte under 1800-talet upp till 1200 dwt. Detta räckte ändå inte till för att konkurrera med stålfartygen, som kunde ta upp till 4000 dwt. Exempel på barkar är **Sigyn**, som ligger ankrad i Åbo, byggd av trä, tremastad och 45,5 m lång med dräktigheten 500 dwt, samt **Pommern** i Mariehamn, fyrmastad och 95 m lång, byggd av stål. Pommerns displacement (totalvikt lastad) är ca 4000 ton.

1800-1825.

Stadslivet blomstrar

I början av 1800-talet var Jakobstad relativt sett den mest välmående staden i Finland. Där bodde ca tusen personer, varav tvåhundra hade eget hus. Societetslivet blomstrade. År 1802 gästade den stockholmske sockerbagaren Zacharias Halling staden för att lära fruarna baka konfekt och bakelser. Han var sonson till sockerbagare Jean Halling, som omnämns i Fredmans epistlar, och liksom sin far och farfar var kunglig hovleverantör. Pehr Mellberg skrev ner recepten i sin skrivbok, som ännu finns bevarad. De innehåller många för tiden sällsynta ingredienser, såsom citronolja, sötmandel och kanel.

Till sällskapslivet hörde också skrivandet och framförandet av dikter i olika format. Även om kvaliteten på dessa kanske inte alltid var den bästa kan de ha haft en viss betydelse för den finländska litteraturen. Johan Malms dotter Anna Maria var gift med sjökaptan Lorenz Runeberg, och år 1804 födde hon en son som fick namnet Johan Ludvig. Den unge Runeberg fick från barnsben delta i soaréerna och där uppleva vid att man uttryckte sig vittert på vers.

1808-1809 års krig

Napoleon hade år 1799 tagit makten i Frankrike, vilket till en början mottogs positivt i det svenska riket. Redarna Malm och Mellberg lät tillsammans bygga en fregatt, som döptes till Buonapart. Då Frankrike och England åter rådde i krig år 1804 var namnet inte lämpligt vid segling i engelska vatten, och fartyget döptes om till Patrioten.

År 1808 utbröt det krig, som Johan Ludvig Runeberg skulle bli den främsta skildraren av. Kriget fick avgörande konsekvenser för Finlands fortsatta utveckling på lång sikt. Landet blev en del av det ryska riket, visserligen som

ett självstyrt storfurstendöme. De omedelbara verkningarna på Jakobstads sjöfartsnäring var ändå odramatiska. Förutsättningarna för handeln hade inte förändrats fastän akterflaggan på fartygen bytts till den ryska. Exporten av tjära och pottaska löpte som förut under storfurstendömets första decennium.

Storfurstendömets första tid

Olof Mellbergs enda son, Carl Johan, hade gift sig i januari 1819 med Kilian Malms dotter Johanna Lovisa. Bröllopet var ståtligt, men stämningen skuggades av att Carl Johans farbror, Johan Mellberg, en vecka tidigare hade gått ner sig på isen vid stadsfjärden och drunknat. (*Bild 4*)

Litet festligare blev det i alla fall senare samma år. Tsar Alexander I, som reste runt i sitt nya storfurstendöme, behagade då gästa staden Jakobstad. Besöket föregicks av den sedvanliga uppsatsningen och utsmyckningen av gator och byggnader, och tsaren togs högtidligt emot av stadens borgerskap och visades runt. Sedan bjöds han på thé tillsammans med utvalda personer hemma hos Pehr Malm, innan han reste vidare.

För Pehr Malm måste tsarens besök ha utgjort höjdpunkten i livet. Hans förmögenhet var då en av de största i Finland. Tyvärr vände konjunkturen något år efter detta, och handelshuset Malm led stora förluster. När Peter Malm vid faderns död år 1827 tog över, fanns det nästan ingenting kvar av pengarna. (*Bild 5*)

1825-1850.

Världshaven öppnar sig

I och med att handeln under början av 1800-talet blivit alltmera internationell hade ett nytt riskelement uppenbarat sig, nämligen kapning. I Medelhavet utgjorde sjöröveriet en allmän inkomstkälla för Barbareskstaterna (nuv. Marocko och Algeriet), och både engelska och



Bild 4. Olof Mellberg och sonen Carl Johan. Foto: Jakobstads museum.



Bild 5. Peter Malm (1800-1868).
Foto: Jakobstads museum.

Segelsjöfart i Jakobstad

spanska kapare rörde sig på Atlanten. Detta bromsade till en början sjöfartens utveckling.

År 1830 ockuperade Frankrike det nuvarande Algeriet och gjorde slut på Barbareskstaternas sjöröveri. Detta öppnade upp Medelhavet för fri segling, och jakobstadsredarna var inte sena att utnyttja möjligheterna. Som del av det ryska riket kunde de också angöra Odessa i Svarta havet utan att betala tull. Handelsflottan växte åter, både i termer av antal fartyg och i ännu högre grad tonnagemässigt. Tjärupriserna hade dock inte återhämtat sig efter recessionen och exporten från Jakobstad hade därför lönsamhetsproblem. Det var därför vanligt att inte genast återvända hem, utan låta fartygen gå i frakt mellan olika hamnar vid världshaven, samt att försälja dem då priset var det rätta.

Skeppsbrott och brand

Olof Mellberg överlät år 1825 handelsrörelsen åt sin son Carl Johan. Johan Mellbergs verksamhet hade efter hans död skötts av änkan Maria (f. Malm) och 1823 övertagits av svärsonen Jonas Forsberg, och svågrarna började försiktigt bygga upp sin handelsflotta. Peter Malm hade köpt in sig i Kalholmens skeppsvarv och lät bygga ett femtiotal fartyg, både för eget bruk och till försäljning. Gradvis lyckades han återskapa den förlorade förmögenheten.

Carl Johan Mellberg hade liksom sina anfäder kaptenutbildning och hade till en början själv befälet på sina fartyg. Färderna var inte riskfria. År 1827 förliste den av honom förda barken Anna Johanna i östra Kvarken på hemresa från Le Havre, men han och besättningen räddades. Då hans brigg Active år 1843 försvann med manskap och allt på hemväg från Toulouse hade han övergått till att sköta sin verksamhet från land och klarade sig därför. Peter Malm seglade inte själv, men förlorade flera fartyg under samma period.

En annan av dåtidens faror var brand. År 1835 kom elden lös i Jonas Forsbergs hus, och den

spred sig till hela södra stadsdelen. De Malmska och Mellbergska husen hörde till de nedbrunnna. Lyckligtvis hade husen försäkrats före branden och kunde därför återuppbyggas. Peter Malm lät denna gång för säkerhets skull uppföra sitt hus i sten.

Jorden runt

Postväsendet hade utvecklats kraftigt under början av 1800-talet, och de uteliggande fartygen skickade rapporter hem och mottog nya direktiv per brev. Ibland uppstod dock vissa svårigheter.

I november 1844 avgick Peter Malms bark Hercules från Jakobstad. Skeppare var Petter Idman, bror till Carl Johan Mellbergs svärson. Idman var en mycket kunnig sjökaptten, både praktiskt och teoretiskt. Han hade ägarens förtroende och vågade göra egna beslut. Rutten gick till Marseille, Odessa, Plymouth, Rio och Valparaiso, dit fartyget anlände i juli 1846. Normalt skulle man sannolikt ha lastat guano och återvänt till Europa, men nu fick Idman anbud på en lukrativ frakt till Tahiti, som han tog. Framkommen till Tahiti skrev han hem och bad om nya order, men då inget hördes beslöt han sig för att gå till Djakarta i Indonesien. Han visste att det gick att lasta kryddor till Rotterdam där, gjorde detta och avgick hemåt via Godahoppsudden. Till Rotterdam kom han i september 1847, några månader efter att brevet från Tahiti nått Peter Malm. Hercules anlöpte Jakobstad i slutet av 1847 och blev sålunda det första finländska fartyget som seglat jorden runt. (*Bild 6*)

Runeberg i staden

På sommaren 1847 besökte också stadens stora diktarsen Johan Ludvig Runeberg sin gamla hemort efter 25 års frånvaro. Besöket var då kort och oväntat och tog stadsborna på säng, men han återvände fyra år senare och blev denna gång firad med besked i fyra dagar och nätter. Den sista kvällen var Peter Malm värd, och



Bild 6. Barken Hercules. Foto: Jakobstads museum.

Zacharias Topelius hade anslutit sig till festligheterna från Nykarleby. Då värden sent på natten gått hem satt ännu skalderna kvar med några vänner och beundrade soluppgången.

1850-1875.

Krimkriget

År 1853 utbröt åter ett krig, som nådde Österbottens kuster. En västeuropeisk allians stred mot Ryssland på Krim, och den engelska och franska flottan utförde en avledningsmanöver på Östersjön. Engelska fartyg anföll år 1854 mål längs den finländska kusten och brände bland annat godsmagasin i Uleåborg och Brahestad. Då de försökte göra samma sak i Gamlakarleby stötte de på motstånd. På initiativ av handlanden Anders Donner hade staden samlat en beväpnad skara stadsbor, som lyckades övermanna engelsmännens landstigningsstyrka och ta deras barkass som byte. Båten ligger ännu till påseende i en byggnad i stadens park,

och lär vara den enda som den engelska flottan fått lämna efter sig.

Jakobstad under belägring

Jakobstadsborna hade med oro följt med skottlossningen i Gamlakarleby. Det var uppenbart att Jakobstad kunde vara nästa offer, och engelsmännen skulle kanske inte denna gång låta sig överraskas. Borgarna samlades och löste problemet genom att låta föra hamnens större fartyg i skydd till sundet mellan Gräggön och Buskörn (idag Alholmens norra del) och sänka dem där. De mindre fartygen fördes till Lysarholmen på Alholmens östra sida och gömdes där på samma sätt. Riggarna kamouflerades med ruskor. Alla farledsmärken avlägsnades.

Den 8 juli försökte de engelska örlogskryssarna Hekla och Oder tränga in i Jakobstads hamn, men lyckades inte hitta farledens inlopp. Efter omfattande lodning avlägsnade de sig. Stadens fartyg låg kvar under vatten hela sommaren,

Segelsjöfart i Jakobstad

men under hösten pumpades de läns, lastades, och kunde i skydd av höstmörkret segla över till Sverige. En stor del av dem återvände inte, utan såldes där.

Nästa sommar hade staden fått förstärkning av militära trupper, och med hjälp av dessa hade man inga problem att slå tillbaka spridda engelska attacker. Den allvarligaste incidenten skedde i november, då ångfregatten Tartar med hjälp av kanonförsedda roddbåtar gjorde ett försök att inta staden. Också detta anfall avvärdades. Däremot lyckades engelsmännen uppbbringa en tysk skonert lastad med tobak, som intet ont anande försökte anlöpa staden.

Krimkriget avslutades våren 1856. Staden hade klarat sig utan större direkta skador, men rederinringen hade gjort stora förluster då man på grund av att man förde rysk flagg inte kunnat segla i Västeuropa utan varit tvungna att sälja fartyg och laster till underpris i utlandet.

Nya tider

Efter tidigare krig hade den ekonomiska situationen alltid gradvis förbättrats, och fartygsbyggandet hade snart slagit nya rekord. Tiderna hade emellertid förändrats i och med den industriella revolutionens frammarsch. Tjärna var inte längre den viktigaste exportvaran, utan pappersmassa och cellulosa, samt sågat virke hade tagit över. Samtidigt ökade dock kravet på längre seglingssäsong, eftersom sågarna och bruken producerade året runt. Järnvägsnätet byggdes ut, och de sydfinländska hamnarna växte. Inom sjöfarten hade stålskroven börjat konkurrera ut träfartyg på grund av högre lastkapacitet. Samtidigt växte andelen ångdrivna fartyg.

Det fanns en sektor, där segelfartygen ännu var konkurrenskraftiga, och det var inom transoceana frakter. Stora segelfartyg kunde röra sig billigt på världshaven, och i och med telegrafens intåg kunde redarna styra deras destinationer på ett sätt som tidigare varit omöjligt.

I Jakobstad fanns det tre handelshus, som ännu hade intresse och finansiella resurser att låta bygga stora fartyg, nämligen Strengberg, Thoden och Malm. De dominerade rederiverksamheten efter krimkriget. Av dessa hade Philip Ulrik Strengberg skapat sina resurser genom tobaksfabriken, som han och apotekaren Victor Schauman år 1843 köpt av familjen Lindskog. Under hans ledning blev fabriken den största arbetsgivaren i staden. Den gick trots senare ägarbyten lokalt under namnet Strengbergs ända till år 1998, då den lades ned.

Peter Malm hade liksom Strengberg också investerat i ångsågar. Han hade samtidigt gått in i finansbranschen som långgivare. Då han dog 1868 tog sonen Otto över. Otto hade studerat i Rostock och England och var hemmastad med internationell handel. Han fortsatte att diversifiera verksamheten på samma sätt som fadern, men såg samtidigt ännu en möjlighet att driva handel med segelskepp i trä. Dessa byggdes större och större. Den sista var barken Vanadis med en lastkapacitet överstigande 1000 ton, byggd 1874. (Bild 7)



Bild 7. Otto Malm 1838-1898. Foto: Jakobstads museum.



Bild 8. Majken Malm 1849-1874. Foto: Jakobstads museum.

Tragedin

Carl Johan Mellbergs dotter Charlotta hade gift sig med Peter Malms bror Julius, och de hade en dotter Maria, kallad Majken, som alltså var Otto Malms kusin. (Bild 8)

Otto Malm gifte sig 1873 med Majken, som snart väntade sitt första barn. Följande sommar gjorde Majken tillsammans med sin syster Olga en resa till södra Finland för att vila upp sig. Då inträffade en katastrof. Systrarna var på hemväg med hjulångaren Österbotten, som trafikerade rutten mellan St Petersburg och Torneå. Ångaren avgick den 20 augusti från Räfsö utanför Björneborg med 36 passagerare och en däckslast av blånor och tändstickor. Det blåste friskt på eftermiddagen. (Bild 9)

En av passagerarna tände en cigarett på fördäck och kastade tändstickan utan att släcka den ordentligt. Tändstickan hamnade på en bal blånor på fördäck och den fattade genast eld. I den friska vinden spred sig elden snabbt i däckslasten.

Katastrofen hade kanske aldrig blivit så omfattande om inte kaptenen tappat nerverna inför lågorna som slog ut från fördäck. Han styrde Österbotten upp mot vinden för att försöka nå närmaste ö. Resultatet blev att lågorna rasade akteröver. Man försökte få i styrbords livbåt, men den överbelastades och kapsejsade med bl. a. kaptenen ombord. Inte heller babordslivbåten kom i sjön ordentligt. Assisterande båtarkom till platsen, lyckades släcka elden och bogserade haveristen till Räfsö. Då hade 17 perso-



Bild 9. Hjulångaren Österbotten. Foto: Jakobstads museum.

ner omkommit i vågorna, bland annat Majken och Olga samt deras morbror August Höckert.

Otto Malm tog förlusten av sin hustru mycket hårt, men fortsatte att driva affärsverksamheten under sitt återstående liv. Han inriktade sig allt mera på investeringsverksamhet, som han tack vare telegrafens kunde bedriva globalt från Jakobstad.

Efter 1875

Handelsflottans förvandling

Jakobstads position som en framstående sjöfartsstad närmade sig sitt slut. Efter sex kvartss sekel valde handelshusens familjer en efter en att i stället satsa på de nya industrinäringar, som uppstått inom landet under 1800-talet. Det samma skedde i de andra kuststäderna i Bottnhavet. Rederierna flyttade söderut samtidigt som segelskeppen allmänt ersattes av ångdrivna fartyg. Undantaget var Åland, där man seglade med framgång långt in på 1900-talet.

Efterfrågan på stora fartyg i trä hade upphört, och skeppsbyggarna i Jakobstadsnejden fick inrikta sig på mindre båtar, ofta för nöjesbruk. Det är intressant att konstatera, att ortens skeppsbyggeri 100 år senare upplever en ny blomstringsperiod. Yachterna, som byggs idag, skiljer sig tekniskt från sina föregångare, men traditionerna från 300 år tillbaka är fortfarande en av framgångsfaktorerna.

Släkterna Malm och Mellberg

Otto Malm gifte aldrig om sig. När han dog år 1898 saknade huset Malm en efterträdande arvinge och upplöstes så småningom. Hans systrar hade gift sig med bröderna Donner i Gamlakarleby, och det Donnerska handelshuset tog över en del av verksamheten efter honom. En betydande del av hans förmögenhet testamenterades till staden Jakobstad för att finansiera byggandet av skolor och ett sjukhus, Malmska sjukhuset, som uppfördes 1908. Staden fick också överta stenhuset, som Peter Malm hade uppfört, och som idag fungerar som stadsmuseum.

Carl Johan Mellberg hade gradvis avvecklat sin flotta redan före krimkriget och i stället koncentrerat sig på skeppsbyggeri och sågverk. Flera av Carl Johan Mellbergs söner sysslade med sjöfart i mindre skala, men verksamheten minskade gradvis och ersattes med landbase-erade aktiviteter. Räknehuvudet ärvdes tydligen av den yngsta sonen, Edvard Julius, som blev professor i matematik vid Helsingfors universitet. Han lämnade dock inte helt sjölivet utan kappseglade flitigt fram till slutet av 1800-talet inom Nyländska Jaktklubben med sin båt Berenike. Han var för övrigt artikelförfattarens farfars far. ♦

Källor, bl.a.:

Jakobstads historia. Alma Söderhjelm 1909

Bidrag till Jakobstads historia. Hjalmar Björkman 1924.

Skeppsbyggeri i Österbotten. Pekka Toivanen. <http://sydaby.eget.net/swe/typ.htm>

Ett stort tack till museicheferna Guy Björklund och Carola Sundqvist för värdefulla kommentarer och bildmaterial.



Artikelförfattaren

Anders Moliis-Mellberg är en diplomingenjör, som är intresserad av skärgårdsliv, historia och kartor.

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

Lotsar

TEXT: CHARLOTTE VON HAARTMAN

Inledning

Det har alltid varit besvärligt att segla i skärgården, för den som inte känt vattnen. Redan tidigt fanns det farledsbeskrivningar, som det s.k. Danska itinerariet, som beskriver ett antal platser från Blekinges sydostspets upp längs svenska kusten, förbi Åland och in i Finska viken. Denna beskrivning hittades bland kung Valdemar Sejrs efterlämnade papper och har beskrivits som en del av kung Valdemars jordabok. En del forskare har dock varit av den åsikten att beskrivningen gäller franciskanernas bosättningar längs kusten, snarare än en regelrätt farledsbeskrivning.

Också kungamakten intresserade sig tidigt för sjöfart. I Magnus Erikssons landslag från 1350-talet finns bestämmelser om lotsning, där man utgår ifrån att skärgårdsborna skall visa förbifarande till rätta. ”Nu leder man led-sagare som skall säga dem led”.

Gustav Vasa satte lotsningen i system, då han ålade allmogen i vissa kusttrakter att avlöna styrmän, dvs, lotsar, som skulle lotsa förbipasserandes fartyg. I ersättning fick man skattefrihet. Småningom blev en del skärgårdshemman utsedda till lotshemman och befriades från skatt, mot att man lotsade kungens fartyg utan ersättning och andra mot en fast taxa. På Johan III:s tid blev trafiken så livlig att lotsarna ansågs höra till flottans manskap, och de behövde alltså inte göra någon annan krigstjänst. Dessutom befriades alla finska bönder som bodde vid farlederna från borgläger, gästning och krigstjänst, eftersom de varje år skötte flottans

transporter under seglationssäsongen. Mycket tidigt blev det också lotsarnas uppgift att sätta ut sjömärken, kummel och remmare.

Också Gustav II Adolf skrev ett brev där man uppmanade lotsarna att lära sina söner lotsyrket, medan de ännu hade krafterna kvar. Likaså ingrep kungen när Sten Leijonhufvud försökte avskaffa Barösundslotsarnas skattefrihet.

Under 1600-talet, när lotsarna hörde till flottan hade man regelrätta skolor för dem som följde med flottan på längre seglatser. Hemmavattnen lärde man sig naturligtvis av sin far eller någon annan äldre lots, men för att kunna lotsa på annan ort måste man kunna farvattnen och infarterna till hamnarna i hela Östersjöområdet, stjärnbilder, himlakropparna och kompassen. Det fanns en lotsskola på Skeppsholmen.

Kronolotsar

Den första lotsförordningen i Sverige stadfästes år 1696 av kung Karl XI. Småningom kom bestämmelserna också i kraft i den östra delen av landet. Man införde beteckningarna ordinarie kronolots, utlörd lotsdräng och lotsdräng. Avlöningen var minimal, eftersom man ansåg att ersättningarna för lotsningarna tillsammans med skattefriheten fick räcka. Hemmanets skattefrihet var beroende av att det fanns en arvinge som kunde ta över lotsandet. Om lotsen inte hade egna söner, så kunde han lära upp en lotsdräng, t.ex. en svärson i stället. Fanns det ingen lämplig kandidat, så måste hemmansäga-

ren ordna med stuga med nödiga uthus och besesmark för en ko åt någon utomstående. Lots-hemmanet fick inte delas utan tillstånd. Gamla och sjuka lotsar kunde få statligt understöd.

Man var naturligtvis mycket angelägen om er-hållna förmåner och försökte skola upp både söner och svärsöner till lotsar. Det här gjorde att antalet lotsdrängar steg, och man kunde få vänta länge på en ledig lotstjänst.

Krig och andra besvärligheter

Under stora ofreden blev Finland ockuperat av ryssarna. Många lotsar flydde till Sverige för att inte behöva hjälpa fienden. Deras landsflykt varade i många år och en del kom aldrig tillbaka. Under tiden var kvarvarande skärgårdsbor i en besvärlig situation, ibland var det rysarna som ville ha lotsning, ibland var det svenska kapare och partigångare, som t.ex. Stefan Löfving, som rörde sig i skärgården och ville ha hjälp. Om man hjälpte ryssarna var man förrädare och hjälpte man svenskarna kunde man bli hårt straffad.

Under lilla ofreden blev störningarna kortare, men också då kunde lotsarna råka illa ut. Bl.a. berättade en lots senare för Augustin Ehrensvärd att han och de andra lotsdrängarna i Korpoström blivit tillfångatagna av ryssarna och hållits inspärrade medan slaget vid Korpoström pågick.

Under hela svenska tiden inspekterade myndigheterna naturligtvis lotsplatserna och bl.a. från år

1803 finns det en intressant rapport, där man berättar att Utö lotsplats hade en rask och kunnig lotsbetjäning. Korpoströms lotsar klagade över att de inte fått ut sin lön. Åbo lotsarna var dåligt betalda och ansågs därför "liderliga och okunniga". Lökö lotsplats fick en svidande kritik, lotsarna var de sämsta i hela skärgårdshavet och ville man ha lots fick man söka dem hemma, eftersom de aldrig var på upppassningsplatsen.

Under ryska tiden kom det krav på att lotsarna skulle kunna ryska och då en ny lotstaxa stadfästes år 1903 bestämdes det att personer som kunde ryska skulle ha företräde till lotstjänsterna. År 1912 överförde kejsaren lotsverket till det ryska marinministeriet. Nästan alla lotsverkets tjänstemän och de flesta lotsarna i Åbo lotsdistrikt, ca 60%, avgick i protest. I synnerhet i den svenskspråkiga skärgården var många lotsplatser tomma. Myndigheterna importerade då lotsar från Kaspiska havet, Estland och Karelen. Det fanns också många finländare som ville bli lotsar, så sist och slutligen var kanske 75-80% av lotsarna finländare. Mest påverkade strejken utsättningen av sjömärken, t.ex. på Lohms station kom de sista remmarna ut i september! Sjöfarten fortsatte som förut, men då alla inte kunde få lots steg antalet sjöolyckor till ungefär det dubbla mot normala år. På många lotsplatser blev stämningen spänd, de avgångna lotsarna bodde ju kvar på sina hemman och såg andra göra deras arbete. På Utö hade man inga höga tankar om "rysslotsarna", bl.a. skrattade man åt ryssarnas flaggningsvanor då flaggan en gång blivit uppe en hel vecka för att man inte brytt sig om att laga flagglinan.

Lotsar

Efter självständigheten omorganiserades lotsverket helt, alla tjänster lediganslogs och man gav företräde åt dem som avgått 1912. ”Rysslotsar” kunde få fortsätta om de andra lotsarna godkände det. De avgångna lotsarna fick också kompensation för de år de varit ur tjänst, om också inte hela lönen, och de fick räkna tjänstetår för perioden.

Från slutet av 1800-talet

Från 1800-talets slut hade lotsarbetet den form som äldre personer minns ännu i dag. Lotsstationerna låg på ca 20 sjömil avstånd från varandra. Lotsarna satt på stationen och väntade på fartyg. När fartygen kom gav man signal att man ville ha lots, på natten med signalbloss, en sorts fackla, på dagen med signalflaggan G som är blå och gulrandig. Lotsen tog sin egen båt och seglade ut till fartyget, steg ombord, tog båten på släp och kunde efter avslutad lotsning segla hem igen. Lotsbåtar hade ett rött band i storseglet, så man kände alltid igen dem. Ett



Lotsbåt från Väderöarna, Sverige. Den här typen förekom inte i Skärgårdshavet.

fartyg som har lots ombord för signalflagga H, som är röd och vit.

På större öar bodde personalen nära stationen och var i princip alltid i tjänst. På mindre stationer, som t.ex. Nyhamn, hade man vaktturer. Man hade arbete två veckor och var en vecka ledig. Om det bara fanns en lots kvar på stationen hissade man ett svart klot på halvstång, så att nästa man i tur skulle göra sig beredd. När den sista lotsen for, hissade man klotet i topp och då måste nästa i väg.

Ett stort och svårlöst problem var lotsens ansvar. Redan i Magnus Erikssons landslag stadgades att lotsar alltid var ansvariga för de skador han orsakat. Detta ledde in i modern tid till att lotshustrurna i allmänhet ägde all fast egendom som paret hade, för att man inte skulle stå på bar backe då någonting hände. Det var först år 1974 som lagen ändrades. Numera kan en lots ställas till svars enbart om han varit berusad eller grovt oaktsam, annars betalar ansvarsförsäkringen.

Under vinter- och fortsättningskriget evakuerades civilbefolkningen från skärgården, men lotsarna stannade kvar. De skötte sitt arbete som förut, de yngsta skolades till krigslogsar, dvs. de fick lära sig att lotsa i militärfarlederna, men annars var arbetsvillkoren som förut. De behövde t.ex. inte lotsa ens krigsfartyg om förhållandena var sådana att de inte skulle ha gjort det i normala fall. Fyrarna släcktes genast vid krigsutbrottet, för att försvåra navigeringen för obehöriga.

Efterkrigstiden

Efter kriget ökade trafiken snabbt och fartygen blev snabbare. Det blev uppenbart att lotsstationerna inte behövde vara så nära varandra och man började dra in de mindre. Under perioden 1945-65 drog man in stationerna i Ruotsalainen, Lypertö, Lökö och Enskär. År 1957 fick fartygen rätt att gå förbi Jungfrusunds lots-

station på Högsåra, som efter det i praktiken blev en farledskötarstation, vilket den ännu är.

De stora stationernas personal blev i gengäld överbelastad. Man skulle egentligen bara lotsa i en riktning i farleden, men för att hinna bytte man ofta lotsningar så att den som kommit till stationen med en lotsning tog en returlotsning hem, dock så att den lots som borde ha gjort lotsningen fick ersättningen. Lönen räknades nämligen med ett system, där man efter avslutad lotsning lade räkningen i en låda på stationen och nästa lots som hade lotsning till Åbo tog med sig alla räkningarna, kvitterade ut pengarna, hämtade dem tillbaka och lade dem i samma låda, där alla fick ta för sig. Det kunde bli stora belopp, men det fanns ingen annan möjlighet; det var långt till närmaste bank.

Mycket länge använde man egna båtar, i modern tid naturligtvis motorbåtar. År 1950 fanns det 251 statliga lotsbåtar, dvs. en per två lotsar, men bara 10 var kuttrar med stål- eller järn-skrov som kunde gå i is. Lotsarna hade inte några höga tankar om statens båtar, de gick under namn som "Ormen sjuke" eller "Livsspiljon". Småningom blev statens båtar bättre, på Utö fick man år 1967 en bra båt, men ännu så sent som på 1970-talet fick lotsarna räntestöd till egna båtar, och ersättning för användning av egna båtar och motorkälkar betalades ut ända till år 1990.

På stora stationer kunde man redan från 1940-talet ha en lotslärling, vars enda uppgift var att köra lotsbåten, men på de mindre sta-



Lotsbåt utanför Raumo. Foto: Riku Lumiaro

tionerna var det i allmänhet följande lots i tur, som körde. År 1961 kom det lotskutterförare till de flesta lotsplatserna.

Småningom började man anställa lotsar som kom utifrån och då behövdes det bostäder. Fr.o.m. 1950-talet började man bygga lotsstationer som var riktiga stationer, med bostadsutrymmen, där lotsar och lotskutterförare kunde bo då de var i tjänst. Den största förändringen kom i början på 1970-talet då man införde ett skiftesarbetessystem, där man arbetade en vecka och var en vecka ledig. Arbetet blev lättare, men detta medförde att lotsfamiljerna flyttade i land. Om far ändå var borta hela veckan, så kunde man lika gärna bo bekvämt, närmare skolor och affärer.

På 1990-talet rationaliserades verksamheten ännu mera. I dag skall lotsarna behärska hela området från Hangö till Enskär och från Åbo till Långnäs. När det här infördes måste naturligtvis personalen omskolas. Det blev många kurser på Navigationsinstitutet i Åbo, där man har simulatorer med vilka man kan köra genom alla farleder under alla slags förhållanden från vackert väder till dimma och storm. Dessutom införde man att lotsar kunde åka ut parvis, om förhållandena så krävde, så att båda fick ersättning. Detta gäller ännu. I dag kan en lots också utan att skämmas ta fram sitt sjökort, tidigare skulle det ha varit otänkbart. En lots kan t.o.m. avsäga sig lotsuppdraget, om han anser att inledandet av resan eller fortsatt resa äventyrar säkerheten för fartyget, de ombordvarande, övrig sjötrafik eller miljön och överlåta ansvaret på befälhavaren. Detta skall omedelbart meddelas befälhavaren och sjötrafikcentralen.

I dag finns det inga lotsar eller lotskutterförare på den centrala lotsstationen i Pärnäs, Nagu, som byggdes år 1994. Lotsarna kan röra sig fritt med telefon i fickan och lotskutterförarna har flyttat till lotsverkets eget hus på Lillmälö. T.o.m. VTS-personalen har flyttat till Åbo. VTS står för Vessel Traffic System. Det är den

Lotsar

personal, som sköter fartygens radiotrafik och också tar emot lotsuppdragen. Sedan ser de på listan vem som är i tur att lotsa och ringer upp. När lotsen tagit emot beställningen är det deras skyldighet att se till att de är på plats senast två timmar före det att fartyget skall avgå, eller motsvarande i god tid vid Utö. Beställningen på lotsning skall göras senast 48 timmar innan lotsen behövs, med bekräftelse senast sex timmar före. Om fartyget anländer till Utö bekräftar det ännu två timmar före ankomsttid, så att lotskuttern hinner gå ut.

Enligt den gällande lotsningslagen som trädde i kraft år 2004 är alla fartyg skyldiga att anlita lots, utom finska statens fartyg, landsvägsfärjor, fartyg med linjelots och fartyg på Saimen.

Källa: Uudenkaupungin Sanomat

Avslutning

Lotsens arbete har förändrats otaliga gånger under de många hundra år lotsning har förekommit i skärgården. Från att ha varit en mycket sporadisk sysselsättning som gav skattefriheten men inte så mycket mera, har det övergått till ett heltidsarbete. Tidigare var lotsarna bundna till lotsstationerna, man hade ledigt då de inte kom några fartyg. Det systemet har i modern tid ersatts av skiftesarbete och lagstadgade ledigheter. Tidigare byggde lotsens yrkeskunskap på nedärvd kännedom om vattnen man lotsade i. I dag måste man först ha avlagt sjökaptensexamen, i allmänhet gått på kurs och avlagt en av Sjöfartsverket anordnad skriftlig examen. Efter en godkänd provlotsning kan man sedan få lotsbrev. Dagens lotsar måste kunna så mycket mera än gårdagens, man måste känna till all instrumentering på olika kommandobryggor, veta hur olika fartyg reagerar på order och kunna kommunicera med befälet på främmande fartyg, befäl som ibland inte ens kan engelska, sjöfartens språk i dag. Dagens lotsar är en högt utbildad och yrkeskunnig kår. ♦

Läs mera:

Öhman, Martin. *Männen på lejdamen, lotsningsverksamhet i skärgårdshavet 1696-1996*. Sjöfartsverket, Åbo 1996 s

Gallén, Jarl. *Det "Danska itinerariet"*. Svenska litteratursällskapet i Finland, Helsingfors 1993

Dahlström, Svante. *Gullkrona*. Ekenäs tryckeri aktiebolags förlag, Ekenäs 1970,



Artikelförfattaren:

Charlotte von Haartman, FM, skärgårdsguide och medlem i ledningsgruppen för Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi.

E-post: charlotte@crawler.com

Gåvoprenumeration

På tidskriften Skärgård



Till _____

Från _____



www.skargard.fi

Skärgård

Tidskriften Skärgård är en identitetsbärande tidskrift för alla med intresse för kustland och skärgård, den enda i sitt slag i världen. Tidskriften dokumenterar ett viktigt kulturarv och den är betydelsefull för den vanliga läsaren med intresse för skärgårdsfrågor. Skärgård utges sedan 1978 av Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi (SIÅA) och tidskriften presenterar aktuell skärgårdsforskning och diskussion kring frågor som berör skärgården främst i Finland, men ibland också i andra länder.

www.skargard.fi

Foto: Nina Söderlund

Vi finns också på Skriftly!

Skriftly samlar innehållet från de
finlandssvenska tidskrifterna.

Skriftly ger läsarna mångsidiga
möjligheter att hitta, följa och läsa
digitalt innehåll som berör och
intresserar dem, tvärs igenom
tidningslandskapet, för en låg
månatlig summa.

SKRIFTLY
skriftly.fi

Vacker bok om okänd ö

TEXT: THURE MALMBERG

Hur man bäst skördar vass för olika ändamål, dels som foder för kreaturen, dels till fyllning i sköna bolster, kan man lära sig i Henry Forsells nya bok **"Våtskär, Bland skäribönder, lotsar och sommargäster"**. Den är utgiven 2016 på eget förlag, inbunden på 240 sidor och – framför allt – en fantastiskt vacker bok, skapad av en författare som också är en erfaren sjöfartshistoriker och grafiker.

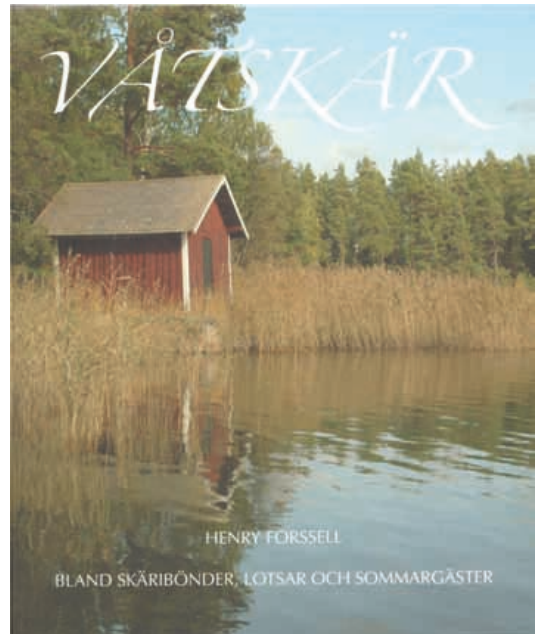
Namnet Våtskär säger antagligen utsocknes landkrabbor inte särskilt mycket, för den vackra ön i Lovisa skärgård har levat ett rätt anonymt liv. Men för medlemmarna i exempelvis Wiborgs Läns Segelförening blev Våtskär – 38 nm öster om Helsingfors – deras nya hemhamn när Karelska näset förlorats.

Våtskärs historia går långt tillbaka i tiden; själva namnet finns upptecknat redan på 1500-talet och syftar synbarligen på de vårdkasar som förr flammade utmed kusten som varning för annalkande fiendeskepp.

Forsells bok är fylld med fantasieggande detaljer om verktyg och fasadlösningar på öns vackra hus. Att Våtskär länge var ett lotssamhälle går inte att ta miste på, liksom att båtbyggeriet varit viktigt på ön, men också "skäriböndernas" slit med färbete och skogsskötsel finns med.

EN KORT TID fungerade ett pensionat på ön – ett resultat av de goda ångbåtsförbindelserna med Lovisa och Helsingfors. En akvarell målad av Dora Wahlroos troligen under hennes vistelse på Pensionat Sommarhem 1937 ger en rofylld vy över Hemviken med roddbåtar på stranden. Utsikten från en fiskarstuga över skyddande klippor mot öppna havet har Emmy von Willebrand-Malm fångat i en annan akvarell.

Kabböle brygga på fastlandssidan var den naturliga inkörporten för besökare som kom med s/s Lovisa från Helsingfors eller Lovisa. Bryggan anlöps fortfarande under juli av m/s J.L. Runeberg, och här bytte passagerarna förr till mindre båtar för den sista etappen till Våtskär.



KORTVARIG blev till all lycka den krigstida parentesen med Vätskär som en del av Pellinge kustavsnitt, men minnen av befästningsarbetena finns fortfarande kvar. En intressant detalj är det korta kapitlet om s/s Ariadnes mytomspunna grundstötning juldagen 1944 under leveransturen som krigsskadeståndsfartyg mot Leningrad.

Vid Boistö togs lots – Viktor Edvard Forsell från Vätskär – ombord, och kort innan man skulle ankra för natten inte långt från Kirkonmaa stötte Ariadne på grund och slog läck. Vinden ökade och den vackra vita passagerarångaren satt stadigt på grundet. Först i maj 1945 kunde hon dras till Helsingfors för reparation. Rykten att grundstötningen varit avsiktlig kom genast i svang, och sanningen lär vi inte få veta, skriver Forsell. Nästan på dagen tre år efter olyckan drunknade lotsen.

I SNART SEXTIO ÅRS TID har Forsell haft sitt sommarviste på ön, där han har släktband till alla de ursprungliga gårdarna. Redan som alldeles

ung fascinerades han av gamla verktyg han såg i gårdar och uthus. Som skicklig fotograf med sinne för detaljerna har han avbildat en mängd sådana, men dessutom även fotograferat t.ex. fönsterinfattningar med vackert utsirade droppbräder. Forsells arbete med boken har sakta vuxit fram, och han har dessutom fått tillgång till både en mängd privata fotoalbum och akvareller på ön vilket ökat bokens värde. ♦

Artikelförfattaren

Thure Malmberg

Journalist

+358405936269

Winter: Centrumgränd 1 A 3,
01150 SÖDERKULLA

Summer: Fågelviksvägen 26,
06950 EMSALÖ

Finland



FINLANDS ÖAR RF. / SUOMEN SAARET RY. (FÖSS) INFORMERAR:

Skärgårdsprojekt för barn och unga



Språkgränserna suddas ut på skärgårdsläger

I somras ordnades de första Ö-Kiva skärgårdslägren i Egentliga Finland. De fungerar samtidigt som ett språkbad och en mötesplats för svensk- och finskspråkiga skärgårdsbarn.

Den här sommaren hölls två läger: ett i Nagu och ett i Rimito. Under lägren fick deltagarna bl.a. tillverka sitt eget metspö, laga mat ute i det fria, fiska, pyssla, tova, knyta knopar och bygga vasspipor. På Naguläget, som riktade sig till 11-13 åringar, åkte vi på utfärd till ön Brännskär och prövade bl.a. annat på pilbågsskytte, att skjuta med blåsrör och att ro med gamla träbåtar. På Rimitoläget, som riktades till 7-10 åringar, besökte vi skärgårdshemmanet och muséet Ajola gård och fick bekanta oss med olika bruksföremål från förr.

De flesta lägerdeltagare hade lite eller ingen kunskap i det andra språket, men trots det hittade barnen varandra över språkgränserna. Programmet leddes växelvis på finska och svenska. Allt översattes inte, men den viktigaste informationen sades på båda språken.

Ö-Kiva projektet ingår i Svenska Kulturfondens specialprogram Ung på svenska. Projektet fortsätter till slutet av år 2017 med både läger och evenemang året runt. I höst ordnas en höstträff för lägerdeltagarna och deras familjer och nästa sommar ordnas fyra Ö-Kiva läger längs med hela Finlands kust. Målet är att lägerverksamheten ska fortsätta i någon form också efter att projektet avslutats.

Carmela Johansson / projektledare för Ö-Kiva



”Vårt Skärgårdshav”

FÖSS startade ett pilotprojekt ”Vårt Skärgårdshav” denna sommar med att grunda Knattelabbet i Skärgårdscentrum Korpoström. Där kunde barn och unga under handledning studera det marina livet med hjälp av mikroskop, akvarier, provtagnings- och mätutrustning.

I gästhamnarna på Nötö, Brännskär och Öro ordnades Östersjödagar, då fick barnen testa olika provtagningsinstrument och lära sej mer om vattendjur- och växter med hjälp av luppår och undervattenskikare. Östersjödagar ordnas i år ännu på Jurmo och Utö under höstlovet (15.10 och 17.10).

Projektets målsättning är att utveckla ett koncept för besökshamnar kring temat Skärgårdshavet och Östersjöns tillstånd. Projektet förverkligas i sin helhet i Skärgårdshavets Biosfärområde och finansieras genom Leader – I Samma Båt rf., Sparbanksstiftelsen i Korpo och Åbolands Skärgårdsstiftelse.

Mera information om projektet ger *Malin Ekblom*, tfn. 040 579 5272, malin.ekblom@foss.fi

Följ projektet:

<http://foss.fi/projekt/vart-skargardshav/>

<https://www.facebook.com/vartskargardshav>



Midsommarstämning på Holma, Kasnäs. Foto: Leea Bäckman.

Nästa nummer av Skärgård, som utkommer vid årsskiftet, kommer att uppmärksamma att Finland 2017 blir 100 år som självständig stat. Skärgård kommer att presentera en del av skärgårdens bidrag till det självständiga Finlands utveckling och välfärd. Betoningen ligger på det näringsliv och det starka kunnande som funnits och delvis ännu finns kvar längs Finlands kust: båtbygge, sjöfart, småindustri, hantverk, fiske, jakt, specialodlingar, turism, fritidsverksamhet, kultur mm.

Planen på att sammanställa befintlig information om skärgårdens småskaliga industriella verksamhet och annan näringsverksamhet har funnits länge, men det är en rätt krävande uppgift. Inte heller denna gång blir det frågan om en uttömmande beskrivning, eftersom skärgården faktiskt kan ståta med en uppsjö av intressanta historiska exempel på hur området alltid bidragit till betydligt större regioners välfärd. Inte bara i Finland.

Vi försöker alltså inte göra en väldigt ingående studie av allt, utan avsikten är att visa på de stora linjerna i olika regioner och under olika tidsperioder. För många kan det t.ex. vara en nyhet att det på många öar i skärgården har funnits järnvägsspår. Genom att följa dem hittar man olika kopplingar till tegelbruk, gruvor, kalkbrott, stenbrott osv. Ett ökat behov av transporter sjöledes har under vissa tider inneburit ett stort uppsving för båtbyggandet då kunniga skärgårdsbors talanger var oersättliga. Exemplet inom jakt och fiske är givetvis många, och under vissa kristider har skärgården helt enkelt kunna leverera mat åt en del av landets invånare.

Vi tar gärna emot tips och idéer på sådant som är lite mindre känt för den breda allmänheten. Grundkriteriet är att det som producerats bör ha haft en om inte internationell eller nationell spridning så åtminstone regional. Målsättningen är att kunna beskriva verksamhet längs hela vår långa kust.

Ha en varm och färggrann höst!

Nina Söderlund, tf. redaktör



Sista bilden