

Skärgård

NR 2/2020 - ÅRGÅNG 43 - TIDSKRIFTEN SOM DOKUMENTERAR ETT KULTURARV

Skärgård 2 / 2020: Fyrar och navigering



Fyrar och navigering

Lotsar / Märket / Sjöscouter

SKÄRGÅRD 2/2020

Fyrar och navigering

Inledaren: Älska hemester / Pia Prost	2
Notiser	4
Navigering på Östersjön – lotsar, sjökort, farleder och fyrar / Pia Prost.....	6
Varningseldar i skärgården / Marcus Lepola.....	14
Att ta ner solen – ett hantverk med anor / Cecilia Lundberg	21
Flykt till Sydösterbotten i karta från 1532 / Anders Moliis-Mellberg	24
Imponerande frivilliginsatser inom Finlands Fyrsällskap / Fred Rosbäck.....	28
En vecka som talkoarbetare på Märkets fyr / Lena Långbacka.....	32
Ett mäktigt sken från Sastmola i söder till Sälgrund i norr / Mia Henriksson	40
Nattlampan / Siv Skogman.....	45
Fiskefyrar restaureras på Åland / Lars Gottberg	46
Läsarnas fyrar.....	50
Besök Finlands fyrar!	54
Lotsarnas vardag på Rönnskärs lotsstation / Iris Sjöberg	56
Modern utbildning med långa anor / Cecilia Lundberg.....	62
Navigering nu och i framtiden / Irina Wahlström & Magnus Hellström	66
En båtfares (näst)bästa vän – sjöscouterernas hamnbok / Nina Söderlund.....	72
Jungfrudanserna – en gåta som fortfarande gäckar oss / Thomas Rosenberg	78
100 år av scouting och seglatser med Scoutkåren Pojkarna / Peter Rönberg	90
Bokhörnan: Med kärlek till Pörtö skärgård.....	94
Bokhörnan: Fängslade fyrar i praktfull bok.....	95
Skärinytt.....	98
Sista bilden	100

Skärgård

NR 2-2020, årgång 43

TEMA: Fyrar och navigering

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/Chefredaktör Nina Söderlund

REDAKTÖR: Pia Prost,
e-post: prost.pia@gmail.com
Tfn: +358 (0)50 338 1710
Postadress: Arken, Fabriksgatan 2 G,
20500 ÅBO, Finland.

Tidskriften Skärgård utkommer med 4 temanummer per år.

ÅRSPRENUMERATION (fortlöpande) kostar 46 € i Finland och 50 € utomlands. Lösnummer 15 €.

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

LEDNINGSGRUPPEN FÖR SIÅA 2018-2020

Ordförande PM, utbildningsplanerare Nina Söderlund
suppl. PM, utbildningschef Mona Riska

FL, föreståndare Kasper Westerlund
suppl. FM, skärgårdsguide Charlotte von Haartman

FD, docent, universitetslärare Mikael von Numers
suppl. PM, kommundirektör John Wrede

FD, universitetslärare Blanka Henriksson
suppl. PM, utvecklingschef Gunilla Granberg

FD, docent, universitetslektor Katriina Siivonen
suppl. FM, utvecklingschef Olle Lerche

FM, koordinatör Katja Bonnevier
suppl. PM, skärgårdsombudsman Sami Heinonen

PD, professor emeritus Kjell Andersson
suppl. FM, doktorand Maria Johansson

FM Julia Ajanko (FÖSS)
suppl. EM, verksamhetsledare Micaela Jansson (FÖSS)

 SVENSKA LITTERATURSÄLLSKAPET I FINLAND
Birger Petterssons fond

Konstsamfundet

William Thuring's stiftelse
Tidskriftscentralen rf.
Stiftelsen Martha och Albin Löfgrens kulturfond



LAYOUT, OMBRYTNING OCH PRODUKTION:

Cosmos Factory Ab, Åbo

TRYCK: Grano Oy, Vasa

© 2020 Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi

ISSN 0356-9381



PÄRMEN:
Märket
Foto: Tony Cederberg

Älska hemester

En liten holme i ytterskärgården blir vår för en helg. Förvånade alfåglar tittar på medan vi skrikande tar årets första dopp, och med stumma ben springer tillbaka över klipporna till den väntade bastun. Läsplattor och datorer har vi lämnat hemma. De enda nyhetsrubriker vi ser är de som skymtar på förra sommarens tidning, när den petas in i kaminen. Här känns pandemier och restriktioner mycket avlägsna.

Livet på landet och i skärgården har haft en extra guldkant denna vår. Men ingen går fri från coronakrisens följder. I ösamhällen runt om i Europa oroar man sig för hur det ska gå, när den redan korta säsongen kanske krymper till ingenting.

I slutet av april skickade SEArca, det vill säga EU:s intergrupp för hav, kust och öar, ut en förfrågan om situationen på de små öarna. I Frankrike och Irland befarar man en ny exodus, där folk lämnar öarna för att arbeta i städerna – precis nu när öpopulationen börjat stabiliseras. Färjor i flera länder har kört ett absolut minimum av turer, främst för att leverera mat och andra förnödenheter. Oron för alla småföretagare är stor. Men det finns även ljusglimtar, till exempel från Sverige, där deltidsboende precis som i Finland valt att flytta ut till sina stugor. Matbutiker, hantverkare och taxibåtar har haft en bråd vår. Men oron är stor för hur de små ösamhällena skulle klara en topp av virus-spridning, när sjukvården inte är dimensio-

nerad för den folkmängd som nu befinner sig i skärgården.

Ovissheten om hur länge detta ska pågå är tärande. Det är svårt att navigera i helt okända vatten. När det gäller corona kommer vi troligtvis att kunna se grynnorna först i efterskott.

Tyvär är det väl nästan alltid så – för att hitta grynnorna måste någon råka ut för dem. Därför är det en stor ynnest om det finns folk som letar upp dem åt en. Enligt sjöscouten **Matti Törmä**, en av många bakgrundskrafter bakom Stora Hamnboken, finns det 136 978 stenar märkta i terrängkartan för Skärgårdshavet – av dem saknas minst 30 000 från sjökortet. Och några tusen oupptäckta till. Så det finns ännu jobb att göra, trots att sjöscouterna verkligen dragit sina strån till stacken.

Vi på Skärgård vill passa på att ge en stor eloge till **Kyösti Ranto**, som på egen hand, utan finansiering, byggt upp en webbplats för färje- och förbindelsebåtsrutterna i Åbolands och Ålands skärgård. Detta har efterfrågats i en evighet och det är smält otroligt att det krävdes en privatperson för att få det gjort. Men nu finns i alla fall saaristolautat.fi till allas vår hjälp, när vi vill hitta våra vägar i skärgården.

För man ska inte underskatta hur respekt- ingivande ruttnätet kan te sig för en besökare. Själv hade jag problem med att förstå hur jag skulle ta mig till ytterskärgården i min

egen hemkommun: på vilka olika hemsidor finns tidtabellerna, var finns parkeringsplatser, var håller man till om man åker bilfärja utan bil, måste man boka plats på förbindelsebåten och hur länge räcker det innan man når sin sluthamn? Därtill kan språkbarriären verka avskräckande för många inhemska turister.

Men ändå: hemester. Vilket fantastiskt påfund! Semester hemma eller i närområdet. Jag hoppas och tror att denna vår hjälpt många av oss att uppskatta det vi har bakom hörnet. Och är det skärgården vi har bakom hörnet är det outsinliga smultronställen och äventyr som väntar.

Så låt oss njuta av det som skärgårdsnaturen erbjuder. Hyr en stuga i grannbyn (det har du kanske aldrig gjort förr?), ät lokalproducerad mat – hemma eller på restaurang, kolla upp vilka utfärder turistföretagarna i närområdet erbjuder, besök några fyrar, jungfrudanser eller vårdkasor och rå om dina nära och kära. Välkommen sommaren 2020!

*Pia Prost, redaktör
pia.prost@abo.fi
050-338 1710*



Hemester på Högsar i Nagu. Foto: Mats Prost

Houtskär fick en gemensam ejder

Notiser En ejder har sjösatts i Houtskär. I början av maj kom den och nu guppar den utanför båtmuseet i Näsby. Den är 145 cm bred och 3 meter lång och den har flyttat till Houtskär från S:t Karins. I skrivande stund heter han Richard men det har sagts att han ska få ett nytt namn.

Ejden är Houtskärs sockenfågel och det var främst därför som föreningen Pro Houtskär reagerade när konstnären Reima Nurmikkos ena ejderskulptur kom till salu. Prislappen var 5480 och föreningen började samla in pengar för att köpa konstverket.

Päivi Kuntze, som är ordförande för Pro Houtskär, hade tänkt att ungefär hälften av summan samlas in och föreningen står för andra hälften. Så gick det inte. Intresset för att delta i att skaffa skulpturen till Houtskär var enormt och på sex veckor hade man samlat in nästan 6000 euro.

Det är främst privatpersoner, företag och föreningar i Houtskär som donerat, men också många deltidsboende, stugägare och personer som sedan länge flyttat från Houtskär har varit med och bidragit.

Vid Pro Houtskär har man märkt att ejdern väckt en gemensam Houtskärsanda och stor entusiasm, tyvärr uteblev möjligheten att ordna en folkfest när ejdern sjösattes, på grund av coronapandemin. Istället har man skjutit fram dopet, när ejdern ska få ett nytt namn, tills det är igen är möjligt att samlas.

Privatperson skapade webbplats för skärgårdsrutterna i Åboland

Notiser När man blir riktigt trött på att någonting inte funkar, då får man fixa det själv. Ungefär så tänkte Kyösti Ranto efter att under många år ha tyckt att det är krångligt att hitta information om färje- och förbindelsebåtsrutterna i Åbolands skärgård. Han byggde upp en webbplats, saaristolautat.fi.

På webbplatsen, som fungerar på finska, svenska och engelska, hittas all information man kan tänkas behöva för att röra sig med färjor och förbindelsebåtar från ö till ö.

Ranto är från Tammerfors och har i cirka tio år semestrat i Åbolands skärgård, det var när han ville börja åka omkring i skärgården som han märkte att det inte är så lätt att veta var man hittar information. Ranto har gjort ett stort jobb med att leta fram information om alla rutten i Åboland, samt skärgårdstrafiken till Åland från Galtby och Gustavs. När man klickar på en rutt öppnar sig information om färjorna och fartygen, tidtabellerna och vilka hamnar som ligger längs rutten.

Ranto förtjänar inga pengar på sin webbplats eller för arbetet med den, utan han säger sig ha gjort det som en fritidssyssla och slutresultatet delar han gärna med sig av till alla som behöver informationen.



Torvalds vice ordförande i SEArice

Notiser Intergruppen SEArice består av europaparlamentariker som vill jobbar för frågor gällande hav, floder, öar och kustområden. Under åren 2019 - 2024 är Nils Torvalds en av SEArice:s vice ordföranden med Östersjön som ansvarsområde.

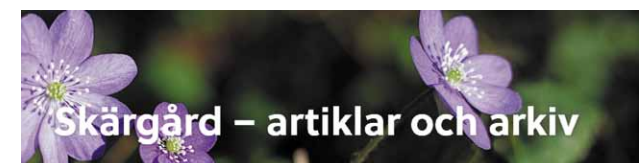
”Som vice ordförande med ansvar för Östersjön kretsar mitt arbete i intergruppen SEArice mycket kring de faktorer som utmärker Östersjön i allmänhet, och Åbolands och Ålands skärgårdsmiljöer i synnerhet.

Östersjön är unik både genom det bräckta vattnet och genom i vilken hög grad en stor del av befolkningen är beroende av ett hälsosamt innanhav. ”Nordens medelhav” utmärks också av den höga miljömedvetenheten och den långt framskridna teknologiutvecklingen, som tillsammans skapar förutsättningar för en omställning till ett hållbart samhälle.

Under den här mandatperioden ligger mitt största fokus i Europaparlamentets miljö-, budget- och industriutskott på att hitta såväl ekologiskt som ekonomiskt hållbara lösningar på klimat- och miljöutmaningarna. Detta fokus finns även i SEArice, där jag följer och stöttar många spännande initiativ för en hållbar, blå tillväxt i skärgården.”



Foto: Nils Torvalds (David Iliff / CC BY-SA 3.0)



Skärgård – artiklar och arkiv

Tidskriften Skärgård digitaliseras

Notiser Tidskriften Skärgård inleder under år 2020 en digitaliseringsprocess. Digitaliseringen görs för att ta vara på material som producerats för tidskriften under de mer än 42 år som den utkommit.

Skärgård kommer att arkiveras i pdf-format från och med 2013 framåt i publikationsarkivtjänsten Doria som upprätthålls av Nationalbiblioteket. Doria är en tjänst där flera högskolor och andra organisationer publicerar digitalt material av olika slag, till exempel största delen av Åbo Akademi doktorsavhandlingar publiceras där. Arkivet i Doria kommer att kunna nås via Skärgårds webbplats så snart digitaliseringen inletts. Numren publiceras i pdf-version i Doria ett år efter att de utkommit.

Utöver pdf-arkivet publiceras utvalda artiklar från de senaste årgångarna på nätet. Det arbetet har redan inletts. Du hittar artiklarna via Skärgårds webbplats www.skargard.fi när du klickar vidare till Artiklar och arkiv i balken till höger. Samma artiklar möter du småningom också på Skärgårds Facebooksida. Du följer väl Skärgård på Facebook www.facebook.com/tidskriftensskargard/

Trots digitaliseringen fortsätter tidskriften att utkomma i fysiskt format, precis som tidigare, med fyra temanummer per år. Tidskriften är ett vackert samlarobjekt, och det mesta i innehållet står sig väl över tid – eller kanske det till och med blir bättre med tiden.

Tidskriften Skärgård utges av Skärgårdsinstitutet vid Åbo Akademi, som är placerat vid Centret för livs-långt lärande. Finansörer för tidskriften är Svenska litteratursällskapet i Finland, Konstsfundet, William Thuringss stiftelse, samt Stiftelsen Martha och Albin Löfgrens kulturfond.

Navigering på Östersjön – lotsar, sjökort, farleder och fyrar

Text: Pia Prost

Ordet navigering kommer av latinets *navis*, skepp, och är konsten att vid framförandet av en farkost kunna bestämma position, kurs och fart samt planera sin rutt. Så länge man rör sig på hemmavatten klarar man sig långt med ganska enkel navigation och lever i hög grad på sitt minne. Man använder landmärken och enslinjer och vet ganska bra hur långt man kommer under en viss tid under olika väderleksförhållanden. Men ska man färdas längre sträckor över vattnet krävs det fler hjälpmedel än ett gott minne.

Mycket länge har sjövägen varit det snabbaste sättet att ta sig fram på, speciellt efter att segel började användas. På Östersjön skedde detta cirka 500 år efter vår tideräknings början. Ett bevis för att nordborna redan tidigt var duktiga på navigering är vikingarnas långfärder till England, Medelhavet och över Atlanten. Navigering på öppet hav var dock en mer eller mindre ungefärlig vetenskap, där man fick vara glad om man överhuvudtaget hittade fram till det land som man hade som destination.

Inte var det heller det lättaste att navigera på Östersjön. Vikingarna och de samtida handelsmännen gjorde ofta så långa resor att det var omöjligt att känna till alla detaljer på vägen. Om det var möjligt höll de sig till kusterna. Ibland tog de sig över det öppna havet, till exempel från Sverige till Åland eller från Kristianiafjorden (Oslofjorden) till

Danmark, men sannolikt valde de då vädret med omsorg.

VIKINGARNAS NAVIGERING i okända vatten underlättades av att båtarna var byggda för att kunna dras upp på stranden och var därför rätt grundgående. Dessutom var vattnet klarare och siktdjupet av helt annan klass än vad vi numera är vana vid.

Solen, särskilt vid upp och nedgång, och polstjärnan gav de grova väderstrecken. Den muntliga traditionen var viktig när det gällde långfärder. Vissa landmärken kände man igen, antingen på basen av skepparens egen erfarenhet eller från andras berättelser. Den som for österut längs norra Finska viken kände säkert till sådana platser som Hangö Udd, Porkkala och Pellinge.

Kustinvånarna kunde användas både som lotsar, som offer för vikingarnas härjningar och som handelspartners. Kustinvånarna å



sin sida var alltid förtjusta när det kom till skeppsbrott - vrakplundring var ett av skärgårdsbornas privilegier. I den mån befolkningen vågade bosätta sig nära vikingafarlederna, tände de gärna irrbloss för att locka ovetande sjöfarare på villovägar. Gamla handels- och boplatser som Åbo, Raseborg/Snappertuna, Svidja, Borgå och Viborg har alla legat djupt inne i vikar. Från sådana ställen kunde man relativt tryggt fara ut till

farleden och idka handel eller sjöröveri, allt efter behag.

Det är svårt att veta när man började använda riktiga navigationsinstrument för att förbättra precisionen. Olika arkeologiska fynd har man tolkat som rester av navigationsinstrument. Det finns ganska fantasifula teorier om vikingarnas olika hjälpmedel, men de viktigaste teorierna gäller solkom-

Bilden av Sveaborg är tagen en iskall januarimorgon för några år sedan då havet kokade av frost. Ofta utvecklades både navigering och lotsning på grund av militära intressen, vilket i den östra rikshalvan kulminerade i byggandet av Sveaborg. I kyrktornet finns fortfarande en fungerande fyr. Fyrljusets meddelande är fyra blinkningar i rad, vilket i morsealfabetet står för bokstaven H som i Helsingfors. Foto: Sami Pitkänen

passen, solstenen och solstickan. Med hjälp av opala solstenar kunde man se solens höjd även genom molnen. Detta gjorde att vikingarna i nordsydlig riktning helst seglade med kustlinjen inom synhåll, men i östvästlig riktning kunde man segla också över öppet vatten när solens middagshöjd hölls densamma varje dag.

Säkert är att islänningarna efter **Oddi Helgason** i mitten på 1100-talet skaffade sig tillgång till systematisk information om hur solen och stjärnorna rörde sig på himlen. Det första omnämmandet av en kompass på Island är från 1225 och då var den redan i allmänt bruk. De första kompasserna bestod av en sticka i en vattenbehållare vid vilken man fäste en magnetiserad järnbit. Senare kom torrkompassen som balanserar på en nål. Kompassrosen utvidgades efterhand från fyra till åtta till 16 till 32 väderstreck.

ÄVEN FARLEDSMÄRKNINGEN togs trögligtvis i bruk redan under vikingatiden. De äldsta kända av människan skapade sjömärkena i Norden torde vara bronsåldersrösen. Dessa har i första hand uppförts som gravrösen, men med tanke på deras placering på berg i anslutning till hav och vatten kan de även ha uppförts i syfte att fungera som sjömärken.

Kummel nämns redan i vikingarnas sagor och i medeltida källor. Kumlen är byggda av stenar som ofta är vitkalkade. Under den centralstyrda lots- och fyrmyndighetens tidevarv byggdes hundratals noggrant sammansatta kummel längs farlederna. Den vanligaste kummeltypen var en 1,5 till 2 meter hög stenhög med branta väggar, men de högsta kummeltornen var närmare 10 meter höga. Den av staten bekostade kummelbyggnationen frångicks i början av 1900-talet, då båkarnas antal så småningom ökade.

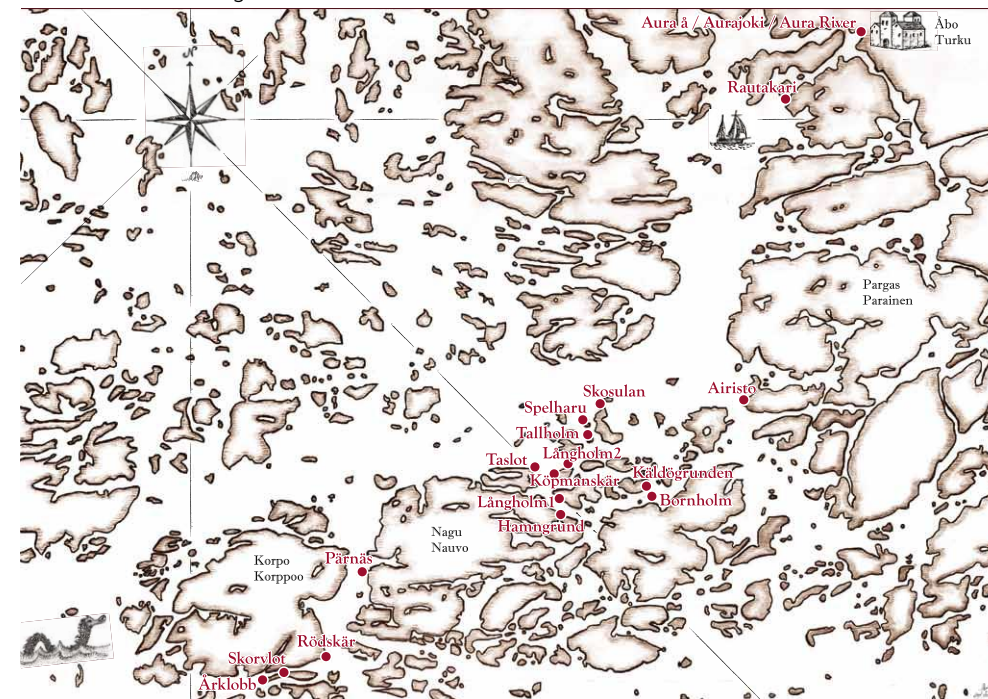
Vid sidan om kumlen hör de så kallade kasarna till våra äldsta sjömärken. Kasarna är en brokig samling märkningar, som utvecklades från forneldar och vårdkasar som aldrig blev uppeldade. De tidigaste vårdkasarna fungerade som ett signalsystem med eldar som följde kusten. Med hjälp av dem kunde man varna för fiendeflottor. I Finland har man uppgifter om vårdkasar redan under järnåldern och kasar brändes ännu på 1700-talet.

Kasarna som fanns i farledernas absoluta närhet och inom synhåll från varandra användes av naturliga skäl även som landmärken när man navigerade. Kasarna utmärktes i sjökort och i skriftliga farledsbeskrivningar förklarades hur man skulle passera kasarna. När kasarnas funktion som varningseldar hade upphört, levde de kvar enbart som sjömärken. Senast på 1800-talet utvecklades kasarna till en egen säregen grupp sjömärken, så kallade spirkasar, och deras ursprungliga form utrustades med olika märken i toppen.



Kägelbåk vid Sjalö. Foto: Aaro Söderlund

Vill man bekanta sig med gamla sjömärken kan man åka från Åbo till Korpo längs museifarleden, som öppnades för trafik sommaren 2008, eller längs Nagu museifarled från 2006. Totalt finns 16 olika kopior av båkar från sjöfartens glansperiod 1842-91. Originalen till kopiorna låg huvudsakligen i den södra åboländska skärgården.



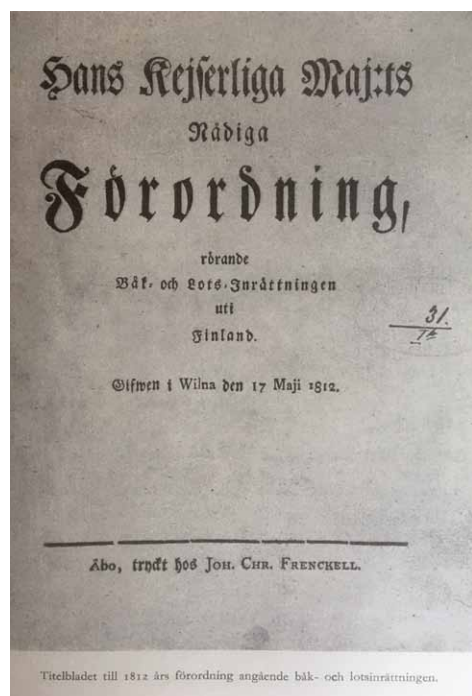
Karta gjord inom projektet Museifarleden Korpoström-Åbo.



Vippfyr i Åbo. Foto: Aaro Söderlund



Spira med stöttor och tunna i toppen på Bornholm utanför Nagu. Foto: Aaro Söderlund



Lotsförordningen från 1812. Foto: Thure Malmberg

Sjömärken av kasmodell byggdes aldrig i stor omfattning i Finland. Redan i början av 1900-talet var kasarna föråldrade sjömärken och idag har kasarna försvunnit från våra havsområden helt och hållet.

UNDER MEDELTIDEN blev fartygen mer djupgående och faran för att gå på undervattensklippor ökade. Både utprickning av fasta sjömärken och lotsning genom farlederna var länge en syssla för skärgårdsbefolkningen. De utförde arbetet efter egna behov, till exempel för att kunna hitta rätt rutt förbi ett grund eller för att hitta goda fiskeplatser.

När Sverige under 1500-talet började stärka militärmakten, blev det viktigt att göra sjöfarten för örlogsfartygen säkrare. Det skedde genom en centralt organiserad utprickning av de viktigaste farlederna och genom att kravet på lotsar vid dessa leder

höjdes. Under denna tid var Sverige till stor del orienterat österut, och de flesta av åtgärderna skedde i Ålands skärgård och vidare mot Ryssland.

Förebilden för utprickningen kom främst från Tyskland. Den 20 augusti 1550 skickade Gustav Vasa en skrivelse till befallningsmannen på Åbo slott som gällde farleden till den nyligen grundade staden Helsingfors. Där påpekas att farleden innehöll grund som utgjorde fara för sjöfarten, och att dessa snarast skulle märkas ut. På undervattensgrunden skulle flytande tunnor förankras och på dessa skulle något högt fästas, på samma sätt som det gjordes i Tyskland.

År 1644 gavs **Johan Månssons** *En Sjöbok om Sjöfarten i Östersjön* ut. Boken var överlägsen sina föregångare och så pass detaljrik att den under 150 år var det viktigaste hjälpmedlet för Östersjöns navigatörer. Förutom fasta sjömärken nämnde den arton flytande sjömärken i form av remmare eller flytande tunnor.

Flytande sjömärken har spelat en viktig roll i många krig runt om i Norden. Skärgårdsstridsföring var en väl uttänkt strategi för att vinna över fienden under 1600-talet. Eftersom fienden skulle hindras från att nå land var det brukligt att sjömärkena lyftes upp ur vattnet vid ett militärt angrepp. Fienden fick svårare att navigera och gick i bästa fall på grund, varpå den attackerade sidans fartyg fick ett betydande övertag.

GUSTAV VASA var den som började skapa ett organiserat lotsväsende. Det byggde på lokalt kunnande där enskilda personer - skeppare och bönder - gavs i uppgift att utföra lotsningar och därmed blev befriade från mantalsskatt. År 1677 infördes den så kallade Sjölagen och med den infördes lotstväng.

År 1680 grundades det statliga svenska lotsväsendet då viceamiralen **Werner von Rosenfelt** fick i uppgift att på lämpliga platser anställa lotsar. Dessa hade enligt lag ensamrätt på sitt uppdrag, men var även ålagda att sköta om farledernas utprickning. I en förordning från 1696, vilken reglerade lotsverksamheten i Sverige och Finland, ålades varje lots att både underhålla remmare och kontinuerligt se över att de inte rubbades.

I lotsförordningens instruktion från 1697 räknas de svenska lotsplatserna upp. För Finlands del upptar instruktionen endast tre lotsplatser: Utö, Korpoström och Åbo. Men från 1720-talet började kronan ägna ett allt starkare intresse åt utvecklandet av lotsningen i den östra rikshalvan. Detta sammanhänger direkt med de svenska militära intressena, som kulminerar i byggandet av Sveaborg och skapandet av Skärgårdsflottan. Kronan var mån om att utveckla en yrkeskunnig och pålitlig lotskår, som man kunde förlita sig på vid manövrering i de trånga och grunda skärgårdsvattnen. Stommen i lotsorganisationen blev nu ett nätverk av särskilda lotshemman, som erhöll bestående förmåner mot att de garanterade tillgången på lotstjänster.

Efter 1808-09 års krig omorganiserades sjöfartsförvaltningen. Ryssarna prioriterade det finska lots- och fyrväsendet högt eftersom det ansågs ha stor betydelse för den ryska Östersjöflottan. Vid 1900-talets början hade Finland över nio lotsdistrikt och i dem totalt 133 lotsstationer. Lotsåldersmännens antal var 40, lotsarna 454 och läringar 382. Totalt hade 5765 sjömil farled utprickats.

För skärgårdsborna var lotsningen ända fram till 1970-talet en livsstil som ofta gick i arv från far till son. Lotsväsendet är en av de äldsta fortfarande verksamma organisationerna i Finland.

UNDER 1700-TALET tillkom både fler sjömärken och nya sjökort med högre detaljeringsgrad, men det skulle dröja till 1800-talets mitt innan den verkliga utbyggnadsfasen tog fart. De nya sjökorten gjorde det lättare för fartygen att navigera på egen hand utan att ta hjälp av lotsar. På så vis kom också sjömärkena att få större betydelse för sjöfarten.

I slutet av 1800-talet uppfanns de första lysbojarna. Även så kallade dykdalber (sammansatta träpålar nedstuckna i botten sedimentet) försågs med gaseldade blinkande lyktor. Detta innebar att sjöfarten för första gången kunde ske även på natten.

Under samma tid blev det allt mer önskvärt att öka mängden information som sjömärken kunde upprätthålla. Det skedde således genom ett mer avancerat formspråk och färgsättning. År 1896 tar man på Finlands havsområden ett steg mot internationalisering och tar i bruk samma kardinalmärkning som i det övriga ryska kejsardömet. Sjömärkenas antal uppgick det året till 7126 stycken.

ORGANISERAT FYRBYGGANDE tror man fick sin början vid Medelhavet cirka trehundra år före Kristus. Den stora fyren vid Alexandria räknades som ett av världens sju underverk och var byggd på ön Faros i gamla Egypten. Namnet på ön används fortfarande som beteckning för fyr i vissa språk, såsom franska *phare*, italienska och spanska *faro* och grekiska *faros*.

Ingen annanstans finns det så många större fyror på ett så begränsat område som runt Östersjön. Enstaka fyror började anläggas under sen medeltid, men ett sammanhängande fyrsystem kunde skönjas först på 1800-talets första halva.

Finlands fyror är till allra största delen uppförda på öar. Landets första ljusfyr upp-



År 1987 automatiserades och avbemannades Norrskär fyrplats. Det var den sista fyr som avbemannades i Finland. Foto: Carola Sjödhall

fördes på Utö år 1753. Under 1808-1809 års krig mellan Sverige och Ryssland förstörde ryssarna fyrarna på Utö och Porkkala, samt sjömärken med undantag av båken Orregrund. När sedan Finland blev en del av Ryssland började en upprustning. Fyror började byggas i avsikt att täcka hela Finska viken som nu var ryskt hemmavatten. Nästan alla finska båkar skulle dock förstöras ännu en gång, nu av britter och fransmän under Krimkriget.

Olika typer av fyror har olika funktion. Vissa fyror varnar för grund och rev, andra leder sjöfarten i farleder, i passager eller in till hamnar. Fyrplatsens chef var fyrmästaren, som under sig hade en fyrvaktare och fyrbiträden. Fyren skulle tändas när solen gått ned och släckas i gryningen, och på många fyrplatser gjordes även väderrapporteringar.

Fyrljusets utveckling tar fart på 1700-talet, då öppna eldar och bloss börjar kombineras med speglar. Ljuskällorna var viktiga för hur långt fyrljuset nådde. Längre användes oljelampor eller skenet från en brasa för att lysa upp i mörkret. Fotogenlampan från 1800-talets senare del gav bättre ljus. I fotogenlampor med glödnät förångades fotogenen, vilket gav ett skarpt vitt ljus. Lampan var som gjord för fyror och användes till detta från 1902 en bit in på 1960-talet.

Då AGA-ljuset, som alstras i en apparat där acetylengas brinner i en öppen låga, infördes i början av 1900-talet behövdes inte längre ständig tillsyn av fyrljuset. Med driftsäkrare teknik kunde fyror till slut avbemannas.

VID FINLANDS självständighet reformerades Lots- och fyrverket och bytte namn till Sjöfartsverket. Den nybildade lots- och

fyravdelningen fick ta hand om de 24 större fyror, 11 fyrskepp och 393 obemannade fotogenfyror.

Sjöfartsverket ansvarade för lotsningsuppgiften fram till 2000-talet. År 2003 spjälktes Sjöfartsverket upp i ett antal olika avdelningar och statliga bolag. Lotsningstjänsterna överfördes 2004 till det statliga lotsningsverket Finnpilot, som 2011 ombildades till aktiebolaget Finnpilot Pilotage Ab.

Finlands territorialvatten och Saimen har indelats i sex lotsningsområden. Finpilots personal och lotsbåtar är baserade på 10 lotsstationer och 16 mindre basstationer runt om i landet. Lotsstationerna är Bottenvikens lotsstation i Brahestad, Karleby, Björneborg, Raumo, Skärgårdshavets lotsstation i Åbo, Hangö, Helsingfors, Kotka, Villmanstrand och Nyslott. Under året 2019 utfördes mer än 25 000 lotsningsuppdrag på över 470 000 lotsade sjömil.

Lotslederna och lotsplatserna bestäms av Transport- och kommunikationsverket Traficom, som också producerar tryckta och elektroniska sjökort över havs- och insjöområdena i Finland. Trafikledsverket ansvarar för en stor del av farlederna och kanalerna i

Källor

Blomgren, Anton. 2017. Utprickade farleder och flytande sjömärken. Fil. kand. uppsats, Göteborgs universitet.

Riimala, Erkki. 1993-1995. Navis Fenica: Suomen merenkulun historia 1-4, 3. Telakat, satamat ja valtionlukset, WSOY.

Kock, Johan. 2004. Om vikingarnas navigation. På <http://www.terravinea-lis.fi/rus-project/>

Öhman, Martin. 2004. Lots- och fyrplatsen Utö – porten till Finland. Tidskriften Skärgård 2/2004.

Samt **Fyrwiki** på fyr.org, vayla.fi och finnpilot.fi

Finland och underhåller sammanlagt knappa 8 300 km kustleder och 8 000 km insjöleder.

Allt som allt finns det i Finland cirka 20 000 km allmänna farleder som är utmärkta på sjökorten. Antalet säkerhetsanordningar såsom fyror, bojar, prickar och ensmärken uppgår idag till drygt 34 000. I tillägg till de 58 större fyror finns i Finland idag 680 sektor- och hjälpfyror och 2290 enslinjefyror.



ARTIKELFÖRFATTAREN

PIA PROST

jobbar som redaktör för Tidskriften Skärgård och som projektkoordinator på Skärgårdshavets biosfärområde.

050-338 1710
prost.pia@gmail.com

Varningseldar i skärgården

Text: Marcus Lepola

Bålagård uppträder som benämning för den finska kusten i Olav den heliges saga, som nedteknades år 1030. Namnet vittnar om skärgårdsbornas vana att tända bål eller vårdkasar på utvalda höjder längs med kusten för att varsko om fienders ankomst.

Försvarssystemet med varningseldar var effektivt eftersom Olav, som då gick under namnet Olav Haraldsson, misslyckades i sitt rövartåg till Finland år 1008. Finnarna förvarnades av Olavs härtåg och han fann endast folktomma byar. I en plats som omtalades som Härdala anfölls de norska vikingarna av finnarna och Olav tvingades fly, svårt ansatt av de djärva försvararna. Man har antagit att Härdala funnits i dala i dagens Ingå.

Namnet på många höjder längs med kusten vittnar om detta gamla signalsystem; Vårdberg, Kasberg, Vårkasberget, Bötet och Vaktanberget är några av de namn som kopplats till dessa bevakningspunkter längs med viktiga sjövägar i skärgårdshavet. I sin enklaste form rörde det sig om en hög med brännbart virke som anlades på toppen av ett berg. Högen antändes ifall vakthavarna själva såg fienden komma eller om en signaleld siktades från en annan bergshöjd i horisonten. Signalelden förmedlades därmed vidare till följande signalstation i kedjan. På det sättet

framfördes budet om inkräktare snabbt genom skärgården och längs med kustremsan.

Bland de många ortnamn som anknyter till vårdkasarna är "böte" det äldsta rent svenska ordet för kas. På dalmål betyder böte en framläpad vedstapel. Namnet "böte" finns för 116 platser i Finland, av vilka 52 finns på Åland, 29 i både Åboland och Nyland samt sex i Österbotten. Bland finska ortnamn förekommer förfinskningsar av tidigare svenska namn som Pyyti (Böte), Kaasa (Kas), Vartiouuori samt även Vaarniemi. Därtill omtalas även Palovuori och Palomäki som platser där man tänt vakeldar, men kan även syfta på platser som tidigare varit utsatta för skogsbränder.

Även andra höjder har använts för detta ändamål, fastän det inte längre återspeglas i namnskicket. I vissa fall är det tydligt att en höjd på grund av sitt läge rimligtvis har fungerat som plats för signalgivning, för att komplettera signalkedjan. I andra fall bekräfs

tar lokala traditioner eller historier att vissa höjder har varit platser för signaleldar.

KEDJAN AV vårdkasar utökades under medeltiden för att varsko städerna för annalkande härtåg. I de tidiga svenska landskapslagarna redogörs för hur bemanningen av vårdkasarna skulle skötas. Ursprungligen var det bönder och bofasta män som fick fullgöra bevakningsplikten vid vårdkasarna och lagen utmätte hårda straff för den som inte fullgjort sin vaktjänst.

Det fanns tre olika typer av vakt beroende på hur viktig den ansågs vara. Bötevakten eller bötevärden var viktigast, då den var belägen på en plats som ansvarade för ett stort område, exempelvis långt ute i skärgården. Därefter kom strandvärden och till sist byvärden eller byvakten. I den medeltida Upplandslagens konungabalk fastslås att den som uteblev från byvakten måste böta tre öre, den som uteblev från strandvärden tre marker, men den som försummade bötesvak-

På Långbergsöda berg uppreste folket i Saltvik kasar under krigstiden och höll där vakt. När ryssarna kommo tågande över Delet på vårisen i snöslagg och töväder, utropade en gammal båtsman, som stod på vakt vid kasen: »Nu, gossar, gäller det att få kasen att brinna så starkt som möjligt, att hela landet kan rusta sig till strid, ty jag ser på ryssarnas rörelser, att de är trötta. Därtill går de upp till knäet i vatten, så att nog kommer vi att göra en stor slaktning.» Men ingen anförare fanns, och därför blevo ryssarna inte heller förhindrade att besätta Åland.

SLS-Finlands svenska folkdiktning

Gamla Bötet och Kasberg erbjuder fina vyer över skärgården. Denna bild från toppen av Bötetesberget på Hjortö i Korpo. Foto: Marcus Lepola

ten måste betala hela sex marker. I Hälsingalagen, som upptecknades år 1320 och gällde för delar av västra Finlands kust, gör man samma åtskillnad på vårdkasarna, men med vissa skillnader i terminologin. Bötevakten kallas för bergvård och strandvakten för näsvård. Därtill var straffet för försummelse av dessa båda det samma i Hälsingalagen.

I lagarna uppgavs noggranna bestämmelser för när en vårdkase skulle antändas. Enligt Upplandslagen krävdes det minst fem fientliga skepp för att rättfärdiga antändandet av en vårdkase. Ofta var sikten till ett närbeläget böte begränsat och den lokala befolkningen kunde inte se ifall vårdkasen hade antänts. Därför var byvaktens primära uppgift att förmedla signalen från en bergshöjd lokalt.

Böndir ok boolfaste män skulu i warþ sætias, ok æy löskæ mæn. feller man berg warþ. böte sum fore herbub. swa ok fore næsæ warþ.

Utdrag ur Hälsingalagen 1320 gällande bevakningen av vårdkasar (warþ).

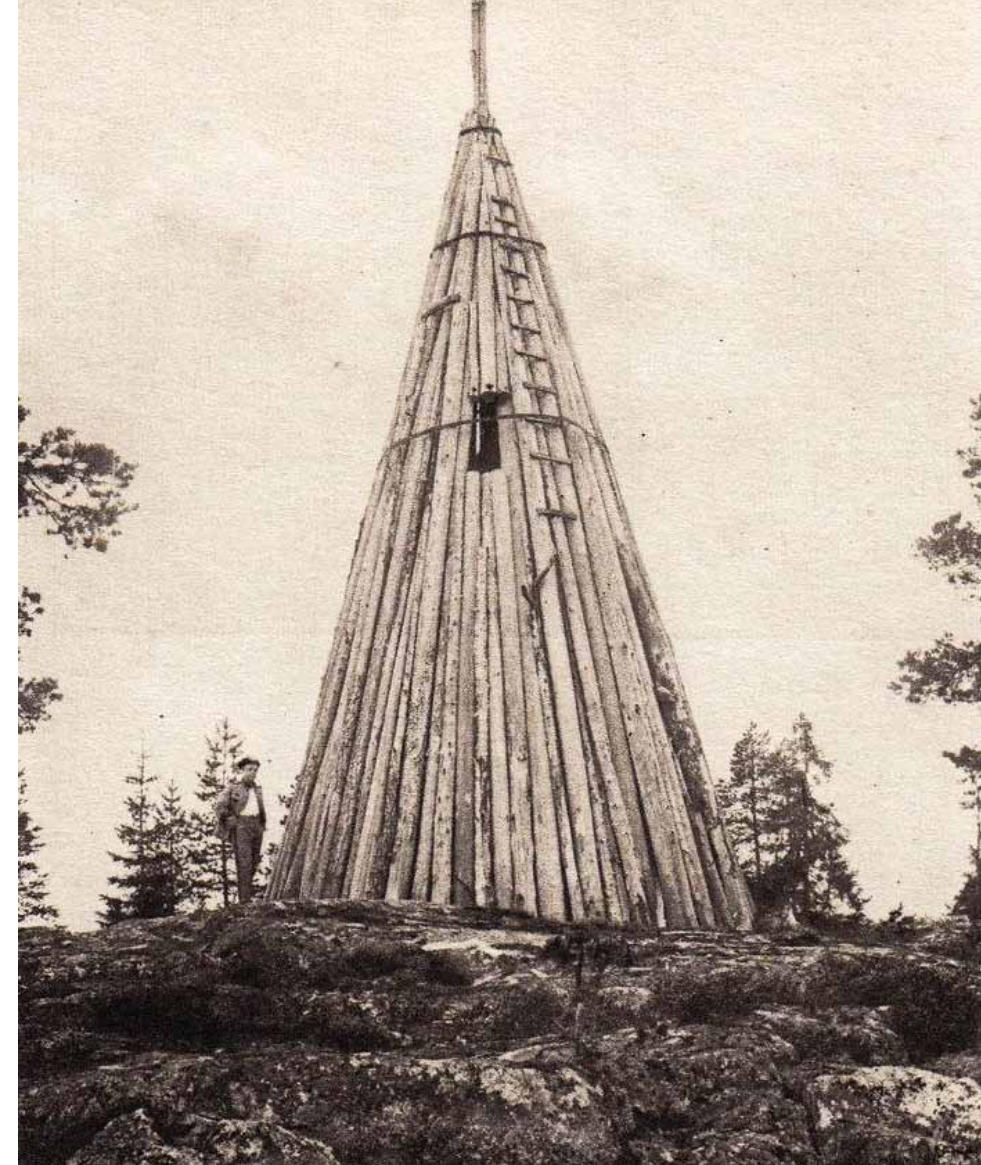
KASARNA VARNADE i huvudsak för fiender som anlände sjövägen. Det innebar att vakthållningen sköttes när det var öppet vattnet, men fienden kunde även utnyttja bärande isar på vintern. **Olaus Magnus** ger i sitt verk "Historia om de Nordiska folken" flera exempel på Novgorods krigsfolk, som utnyttjar isar för att anfälla den finländska kusten. Han syftar till det ryska kriget mellan Sverige och Ryssland under **Gustav Vasas** regerings-tid åren 1554–1557. Olaus Magnus berättar följande om kustförsvaret: "Befolkningen på de klippiga stränderna gifver nämligen i krigstid, likt flika spejare, tecken med vårdkasar". Enligt Olaus måste då alla vapenföra män dra ut i strid i landets försvar.

Längs med kusten beskrivs platser där man försökt förhindra främmande härars landstigning genom att fläta täta lövruskor med

törnbuskar för att skapa naturliga stängsel. Det östliga hotet som Olaus beskriver var verklighet redan under 1300-talet, då ryska trupper härjade längs med Finlands kust och även intog Åbo. I Finland var man tvungna att skapa ett system som kunde framföra budskapet om en annalkande fiende i båda riktningarna längs med den södra kuststräckan. Under 1500-talets krigsår var vårdkasarna allmänt bemannade även under vintern. Danskarna utgjorde också ett militärt hot för den finska kusten. Danskarna seglade in i den åboländska skärgården år 1522 och intog då Kustö slott. Det förekommer även rikligt med andra berättelser om danskarnas skadegörelser och röverier på Åland och i Åbolands skärgård.

ENLIGT TIDIGA beskrivningar utgjordes vårdkasarna av högar av ved och kvistar. Kasarnas utformning blev med tiden mera ändamålsenlig och senast under 1700-talet påminde kasarna om höga strutformade torn. I synnerhet bötesbergen rustades med större kasar. En rejäl furuspira restes på klippan med stöd av omkringliggande stenar. Mot denna staplades sedan ett stort antal störar, vilka hölls samman med ett järnband i toppen och runt mitten av kasen. Ett uttjänt vagnshjul kunde användas som låsanordning i toppen. Höjden varierade från fyra manslängder till tio meter. Kådiga furor användes för att täcka kasen. Två varv av tunna och långa furor täckte in konstruktionen och höll bort regn och väta från vårdkasens insida. Vid foten kunde kasen ha en diameter av fem meter. Träden som bildade kasens yttervägg var ställda i lämpliga fördjupningar i marken eller berggrunden, för att kasen skulle ha säkert fäste och inte vräkas omkull av storm och oväder. Vid behov lades stenar kring väggen.

De största kasarna kunde ha två våningar. I underdelen kunde vakten övernatta eller ta skydd mot regn, snö och blåst. Det övre utrymmet var fyllt med torrt brännbart



Gammalt vykort av vårdkasen på Multrånaberg i Ångermanland. Den ursprungliga brann ner på 1880 och detta är en senare rekonstruktion.

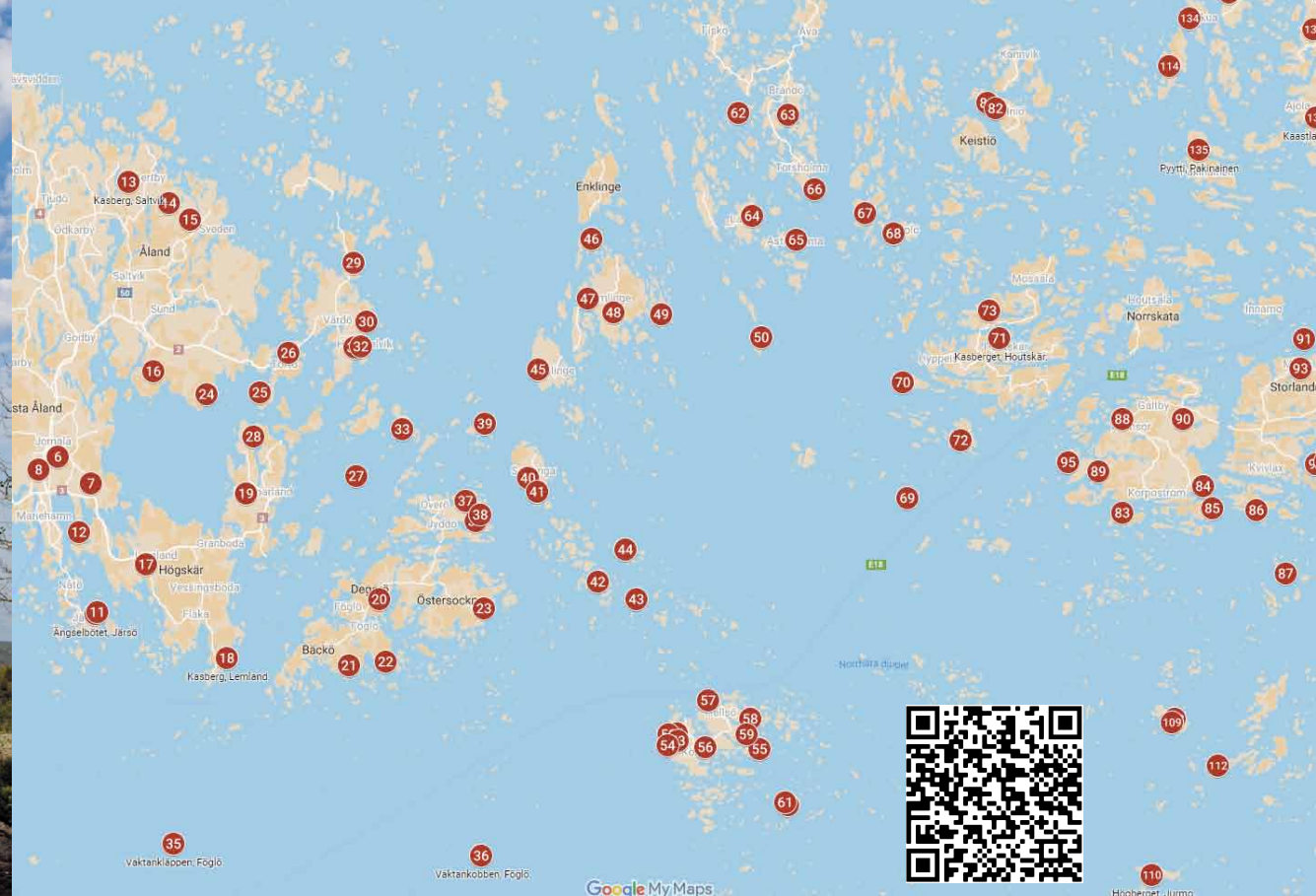
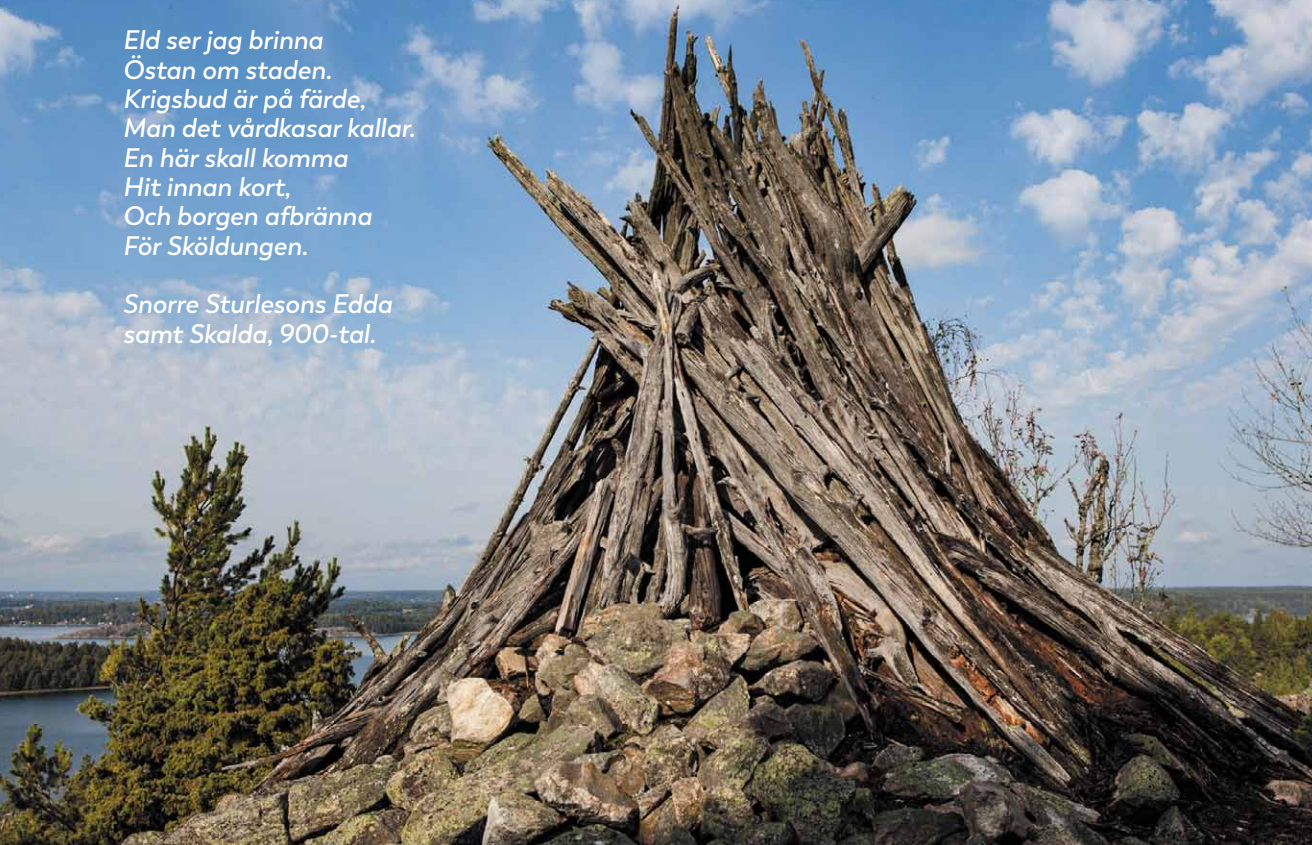
material som tjärstubbbar och näver. Man kunde även använda det övre utrymmet som ett bevakningstorn, ifall man skar in gluggar i väggen. Under senare tider försågs den trekantiga öppningen i de största kasarna med en skinnfäll. Genom att lyfta och släppa ner fällen kunde man reglera syretillförseln inuti vårdkasen och därigenom åstadkomma blinkande signaler. Det var viktigt att vårdkasarna skiljde sig från andra typer av bränder och brasor. I starkt dagsljus var det även bättre att slänga våta granruskor på kasen för

att skapa röksignaler som syntes bättre än eldskenet.

I gamla tider betjänade dessa synliga strukturer som sjömärken för sjöfarare. Äldre strutformade båkar som använts långt in i modern tid var nästan identiska till sin utformning som kasarna. I vissa fall är det tydligt att en kase blivit omgjord till en båk då det gamla varningssystemet ersattes med mera moderna sätt att framföra signaler.

Eld ser jag brinna
Östan om staden.
Krigsbud är på färde,
Man det vårdkasar kallar.
En här skall komma
Hit innan kort,
Och borgen afbränna
För Sköldungen.

Snorre Sturlesons Edda
samt Skalda, 900-tal.



Vårdkase på Vårdberget i Fituna, Nynäshamn. Wikimedia commons, Karl Mackling 2017.

STRÖDDA BERÄTTELSE om vakthållningen vid vårdbergen förekommer från och med 1700-talet. Hotet kom då igen från öst och både den svenska och framförallt den finska kusten härjades av ryssen. Under den tiden anlades vårdkasar även på nya platser kring de farleder som fienden förmodades använda sig av.

En av få beskrivningar om hur vårdkasarna i praktiken bevakades finns antecknat av den berömda svenska spanaren **Stefan Löfving**, verksam under Stora ofreden. Löfving befann sig på Åva i Åland under vårvintern år 1714 och övernattade i en liten stuga. Plötsligt anlände en svärm av kosacker och ryska dragoner till byn och Löfving tvingades fly mot den närmaste vårdkasen, förmodligen Gloö i Brändö. När Löfving anlände till vårdkasen satt de vakthavande bönderna fullt upptagna med att tälja skedar och ämbar, fullkomligt omedvetna om den ryska invasionen. Löfving tände själv elden, men de efterföljande kosackerna hann snabbt till

platsen och började riva ner den brinnande kasen. Löfving stack ihjäl en kosack med sitt svärd innan han tvingades fly vidare.

Löfvings korta observation ger vid handen att vaktposterna ofta höll sig sysselsatta med vardagliga uppgifter under det långa bevakningsuppdraget. Uppe på bergen var vakthållarna utsatta för väder och vind. Eld för att värma mat kunde de inte uppgöra inne i kasen på grund av eldfaran. De uppförde därför skilda vaktkojor eller hyddor nedanom vårdkasen, för att skenet från en brasa inte skulle missuppfattas som en nödsignal. Tomtningar, det vill säga runda och låga stensättningar, förekommer ofta i anknytning till kasberg och böten. En sådan tomtning är känd från Vårdberget i Rumar, Korpo. Man antar att tomtningarna kan vara kvarlevor efter dessa omtalade vaktkojor.

I Finland upphörde i praktiken vakthållningen vid vårdkasarna efter 1809. I Sverige däremot tändes vårdkasar så sent som 1854

Tecknen efter signaleldar i Skärgårdshavet är många. Med hjälp av QR-koden når du en detaljerad karta med 150 inprickade platser.

för att varna för utländska skepp under Krimkriget. Kasvakten vid Vinga utanför Göteborg antände varningselden då han siktade den engelska flottan kryssa utanför och det tog 24 timmar för signalen att nå fram till Stockholm genom den 400 kilometer långa signalkedjan.

DEN STÖRSTA koncentrationen av vårdkasar förekommer på Åland och i den åboländska skärgården som i öst angränsar till Hangö udd. Enbart inom detta område finns åtminstone 150 platser som vid olika tidpunkter har utnyttjats som bevakningspunkter. Ifall en fiendeflotta siktades i den åländska skärgården kunde signalen nå Åbo via Kumlinge och åländska Jurmo genom två förgreningar; den norra vägen genom Gustavs och den sydliga genom Houtskär vidare till Korpo, Nagu, Pargas, S:t Karins och Kustö. Slottet i Åbo utgjorde ändpunkten för dessa signaler. Vårdbergets eld angav en fara som ankom från en sydlig eller östlig riktning och Kasberget på

Mäenpää på Hirvensalo varnade för en fiende som anlände från väst.

Den bifogade kartan omfattar Åland, Åboland och området kring Hangö udd. I huvudsak har jag utgått från säkra benämningar på bergshöjder, men då det har uppstått vissa tomma områden, i synnerhet i den yttre skärgården, har jag även valt att markera vårdkasar på höjder med namnet Högberg och Kummelberg ifall de genom sitt läge kompletterar signalnätverket. Totalt finns 150 skilda bevakningspunkter utpekade på kartan inom detta område. Det är förvånande att denna kulturhistoriska rikedom fått föga uppmärksamhet av besöksnäringen i området och att det för tillfället inte finns en enda rekonstruerad vårdkase i den åboländska skärgården. Förhoppningsvis kan denna artikel väcka ett intresse för den potential dessa historiska berg erbjuder för friluftsvksamheten och turismnäringen i skärgården.



I Olaus Magnus skildring av de nordiska folken från 1555 beskrivs hur vårdkasor användes för att avvärja fiendeangrepp.

Litteratur

Modin, Erik 1908. Vårdkasor. Fataburen: Kulturhistorisk tidskrift, Stockholm s. 54-58. Nordiska museets förlag.

Modin, Erik 1909. Vårdkasan på Multräberget. Svenska Turistföreningens årsskrift s. 233-239. Wahlström & Widstrand, Centraltryckeriet Stockholm.

Westerdahl, Christer 2010. Ancient sea marks: a social history from a North European perspective. Deutsches Schifffahrtsarchiv 33, p. 71-155.

"Böte" i Uppslagsverket Finland, Svenska folkskolans vänner. Retrieved 28.4.2020 <https://uppslagsverket.fi/sv/view-103684-Boete>

MARCUS LEPOLA

är etnolog från Åbo Akademi. Han har främst arbetat med skärgårdens maritima kulturarv, i huvudsak genom sitt arbete som museiforskare på Pargas stads museer och även som projektforskare för Finlands Sjöhistoriska Museum. Under den senaste tiden har Marcus varit engagerad i att forska i det konfliktfyllda 1700-talet och de spår dessa krig lämnat i skärgårdens natur och kultur. Marcus är för tillfället anställd som museiforskare/museipedagog av Pargas stad.

marcus.lepola@pargas.fi
040-4885679



ARTIKELFÖRFATTAREN

Att ta ner solen – ett hantverk med anor

Text: Cecilia Lundberg

Tänk er hundra år tillbaka i tiden. En fullriggare ute på Atlanten utan land i sikte. Tänk den kunskap, precision och tålmodighet befälet måste besitta för att ta ut en ungefärlig position då det inte fanns en satellitnavigator att koppla upp sig till.



Att lära sig använda en sextant hör till sjökaptensutbildningen. Här tar John Strandvall solhöjden från skoltaket i västra hamnen i Mariefhamn. Foto: Bengt Malmberg

Astronomisk navigation handlar om att bestämma sin position genom observation av astronomiska objekt och deras höjd över horisonten. För detta krävs en himlakropp – vanligen solen eller månen, men vissa utvalda stjärnor såsom Sirius eller Vega kan även användas. För att genomföra proceduren krävs därtill tillgången av en sextant.

– Detta var inte enbart vardagen under de stora veteseglarnas tid. Ännu in på 1980-talet användes sextanter på **Gustaf Erikssons** fartyg, vid sidan av radiofyrrar, berättar **Bengt Malmberg**, överlärare och ansvarig för programutbildningen till sjökaptener vid Högskolan på Åland. Det är Malmberg som i dag undervisar blivande sjökaptener i det ärofulla ämnet astronomisk navigation.

– Astronomi handlar huvudsakligen om tid, förklarar Malmberg, vilket inte alltid är så enkelt som det låter. Vid varje given tidpunkt finns ett astronomiskt objekt rakt ovanför en särskild geografisk punkt på jorden. I nautikalmanackan kan du slå upp de olika himlakropparnas koordinater timme för timme, dag för dag under året. Den nautiska almanackan har utkommit årligen sedan medlet av 1700-talet.

MED HJÄLP av en sextant går det att mäta solens höjd över horisonten. Verktaget har fått sitt namn av att den utgör en sjättedel av en cirkel. Det handlar om att först fokusera på horisonten, sedan att få solen i linje med horisonten med hjälp av sextantens vinklade speglar. Lyckas du med detta, kan vinkeln mellan solen och horisonten avläsas på sextantens gradskiva.

En person man är beredd att göra allt för, brukar man tala om att ”ta ner so-

len” åt. Med en sextant kan man göra det bokstavligen.

– Det krävs en hel del övning för att bli du med en sextant. Men när du väl behärskar tekniken, är det möjligt att fastställa din position med en halv sjömils noggrannhet, berättar Malmberg.

Vinkeln som motsvarar solens avstånd från horisonten kallas ortlinje och anger latituden du befinner dig på. Att sedan få fram longituden var länge ett problem som gäckade vetenskapen och sjöfarten. För longitudbestämning kan man inte ta hjälp av himlakropparnas höjd, eftersom höjden kan vara densamma på olika geografiska platser på olika tidpunkter. Under mitten av 1700-talet lyckades engelsmannen **John Harrison** ta fram en kronometer som klarade av att uppmäta tiden med tillräcklig precision. En kronometer som inte påverkades av sjögång, lufttryck, temperatur och andra störningar.

Till en början var kronometrarna både skrymmande och dyra. På hundra år förfinades tekniken också i vanliga fickur. Ännu i dag har det officiella schweiziska institutet för kronometertester, COSC, monopolen att godkänna officiella kronometrar.

Före kronometern fick sjömännen lov att förlita sig till timglas. En ytterst inexact metod som föranledde grova navigationsfel och skeppsbrott som följd. Det gällde samtidigt att hålla koll på solen och försöka lyckas mäta positionen vid middagshöjd så exakt som möjligt.

SOLEN OCH MÅNEN i all ära, men vem har inte hört uttrycket att navigera efter stjärnorna?

– Det låter romantiskt att navigera efter stjärnorna. Men i sanningens namn är det en kunskap som enbart kan tillämpas

under halvannan–två timmar vid gryning och skymning. Andra tidpunkter på dygnet kan du inte observera stjärnorna och horisonten på samma gång, förklarar Malmberg.

Lyckas man uppmäta tre stjärnhöjder under en kort tid, får man fram en triangel med tre ortlinjer. Denna triangel kallas ”The Cocked Hat”, trekantshatt på svenska och känd från sången ”Min hatt den har tre kanter”. Känner du stjärnornas namn och vet deras position på himlen den givna tidpunkten, kan du få en hyfsad position. Detta förutsätter klart väder, eller åtminstone tillfälliga luckor i molntäcket, för att höjdmätningen ska kunna utföras.

Är det mörkt eller mulet, är dödräkning metoden som navigatören får förlita sig till. Det gäller då att du känner din kurs och din fart samt håller koll på tiden. På sjökorten markerar du framfarten enligt detta. Men det gäller samtidigt att uppmärksamma hur havsströmmar och vinden kan inverka på din kurs.

Komplicerat att förstå, som Malmberg påpekar, en kurs på tre studiepoäng, plus den beskärda delen av sextantsträning innan polletten – eller om man så vill solen – faller ner. Samtidigt en fascinerande kunskap med inslag av historiens vingslag.



Sextanten är ett nödvändigt verktyg för traditionell astronomisk navigering. Foto: Bigstock.

Det är det internationella sjöfartsorganet IMO som fastställer huvudkriterierna för sjöfartsutbildning världen över. Då den senaste konventionen av standard för utbildning, certifiering och vakthållning ombord (Standards of Training, Certification and Watchkeeping, STCW) fastställdes 2010 fanns det flera som ansåg att de astronomiska navigationskunskaperna är föråldrade och förordade att de slopas. Men förslaget röstades ned och kursen har bibehållits, om än i förkortad form jämfört med tidigare. Malmberg berättar också att den amerikanska kustbevakningen återinfört ämnet i sin utbildning.

– Tydligt litar de inte fullt ut på sina satellitsystem, skrattar Malmberg. Samtidigt är detta en specialkunskap värd att höga. Trilskar elektroniken, har du bara din egen kunskap och de mekaniska verktygen att ty dig till.

CECILIA LUNDBERG

är doktor i marinbiologi och jobbar vid Centret för livslångt lärande vid Åbo Akademi, bland annat som redaktör för Tidskriften Skärgård.

046 920 2007
cecilia.lundberg@abo.fi



Flykt till Sydösterbotten i karta från 1532

Text: Anders Moliis-Mellberg

Konsten att rita kartor är mångtusenårig, men det dröjde till 1500-talet innan de första detaljerade avbildningarna av Norden började publiceras. En av pionjärerna var den tyska astronomen Jacob Ziegler. Sydösterbottens skärgård figurerar i hans bok *Qvae Intvs Continentvr*, som utgavs 1532 och innehöll ett avsnitt och en karta över Norden. Kartan innehåller sparsamt med ortnamn, speciellt kring Bottenhavet, men bland annat Korsholm och Närpes nämns. Här presenterar Anders Moliis-Mellberg en teori om varför så kan vara fallet.

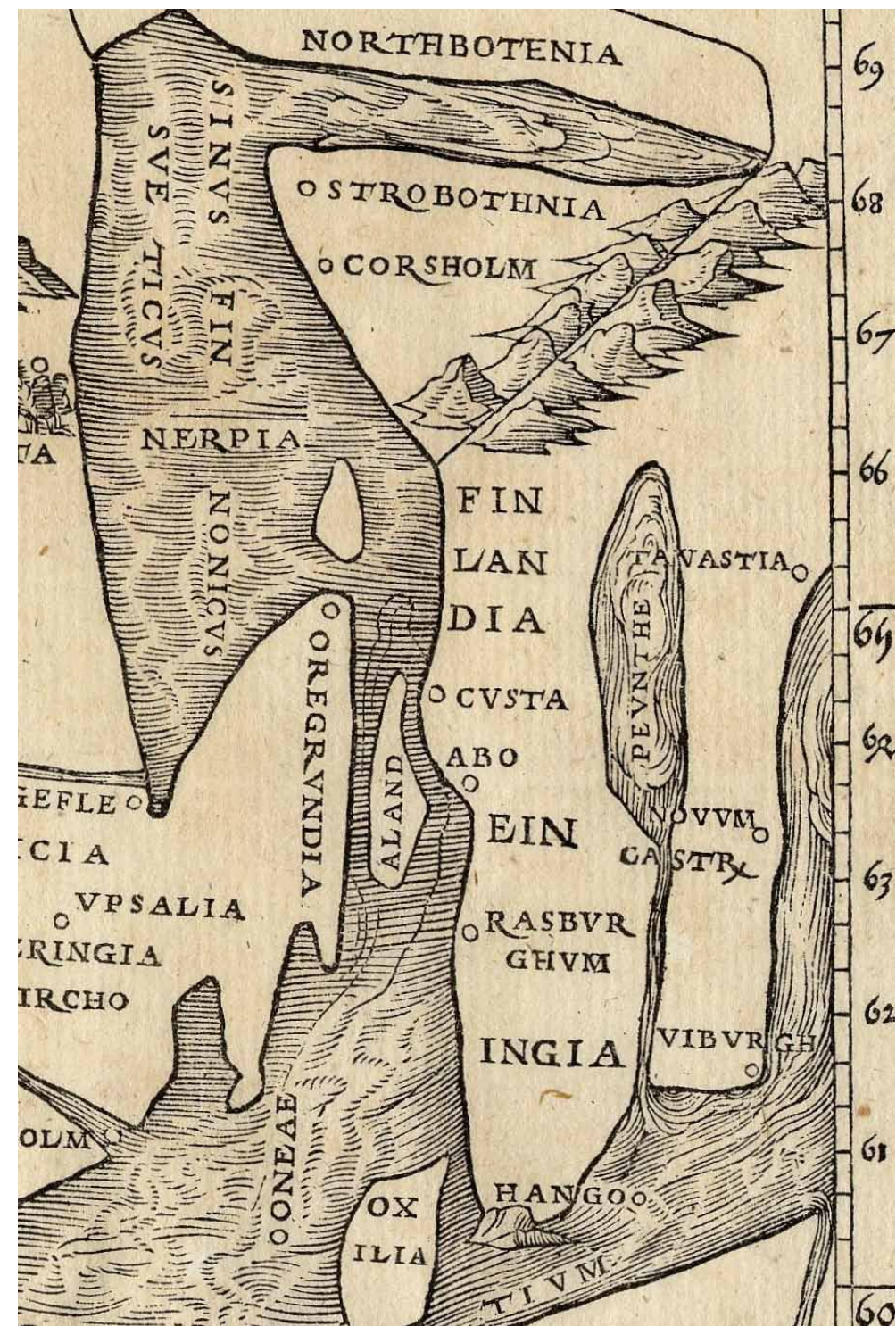
Ar 1520 var ett ödesdigert år i den svenska historien. Danskarna under kung **Kristian II** besegrade i början av året riksföreståndaren **Sten Sture d:s** trupper i Västergötland. Denne sårades och dog två veckor efter slaget. Efter en lång belägring av Stockholm kunde Kristian den 4 november krönas till kung av Sverige.

Fyra dagar senare lät Kristian avrätta ett sextiototal personer på Stortorget utanför Stockholms slott. Bland de dödade fanns riksråd, biskopar, adelsmän och borgare, som motsatt sig danskarnas styre. Sten Stures lik grävdes också upp och brändes på bål med de övriga avrättade. Händelsen började kallas Stockholms blodbad.

En av de avrättade var riksrådet **Erik Johansson**. Historien berättar att han kom för sent till kröningen, men knackade på stadsporten och krävde att bli insläppt. Kristian

gjorde så, men lät kasta honom i häktet där han senare avrättades. Eriks hustru **Cecilia** skickades till Köpenhamn där hon dog. Kristian gav också order om att sonen **Gustav** skulle gripas. Denne lyckades dock som känt ta sig till Dalarna, "skida Vasaloppet", och samla dalkarlarna till ett framgångsrikt uppror mot danskarna.

Biskopen i Åbo, **Arvid Kurck**, hade inte samma framgång. Han hade tidigare sympatiserat med Sten Sture, men då Kristian II kröntes förklarade han sin trohet mot den nye kungen och skonades därför. Småningom började han dock öppet motarbeta danskarna. Då styrkor lierade med Gustav Vasa våren 1522 belägrade Åbo, skickade Kurck hjälp från biskopsborgen i Kustö. Detta var ett misstag. Belägrarna skingrades då den danske amiralen **Severin Norby** seglade in till staden med sin flotta i maj och rensade den på upprorsmän. Kurck insåg att spelet var förlorat och att han var tvungen att fly från Kustö.



Finland i Zieglers karta. Detalj från bild i boken "Suomi 1500-luvun kartoissa" av Leena Miekkaavaara.

Detta gällde också en grupp andra bemärkta personer, som hade anledning att frukta för sin säkerhet. Gustav Vasas hovkrönikör **Peder Swart** skildrar biskop Kurcks flykt på följande sätt:

”Severin skickade ett antal knektar att tillfångata eller dräpa honom. Med sig hade han många från den finska adeln med fruor och jungfrur. Han begav sig först till Raumo, där han hade sitt skepp liggande, och fortsatte sjövägen till Ulfsby. Men ingenstans i den landsändan kunde han känna säkerhet, utan han fick ständigt bud om att fienden rörde sig i många socknar och sökte efter honom.”

Exakt hur flykten fortsatte beskrivs inte, men det är troligt att biskopen och hans följe fortsatte norrut till Eskilsö utanför Närpes. På öns västra sida, vid Silmarsund, fanns en kyrka som de första kolonistörerna från Sverige hade grundat i början av 1300-talet. Här fanns också eventuellt ett kloster. Fynd av benrester visar att här också låg en gravgård. Kyrkan var en viktig offerkyrka för sjöfarande, och den var en naturlig tillflyktsort för de flyende.

Det är möjligt att de danska knektarna fick vetskap om detta och förberedde sig på att ta sig ut till Eskilsö. Lojala ortsbor lyckades varna biskopen i tid, och flykten fortsatte. Efter en kort vistelse vid offerkyrkan i Vesikylä, var man tvungen att söka sig till Storskäret, en ö i det yttersta havsbandet väster om Korsholm där det fanns några fiskekojor. Några av fiskarna hade följt med som vägvisare. Här var man i säkerhet, men strapatserna hade tagit hårt på sällskapet, som också drabbats av sjukdom. Två av de unga fröknarna var så illa därana att de dog på skäret.

Kurck förrättade begravningen vid en plats på skärets västra sida. Han lät staka ut ett 28 x 12 meter stort område och välsignade det som vigd jord. De medföljande lokala fiskar-

na fick pengar för att bygga en stenmur kring gravgården. Ön kallades efter detta länge Kirkegårdsskär innan det fick sitt nuvarande namn. Rester av gravgården lär fortfarande finnas kvar på ön.

Om detta skrev kyrkoherden i Närpes, **Elias Holmius**, år 1674: ”På ett skär utanför Moikipää by finns en kyrkogård. Den är fyrkantig och har två portar. Det är en biskop, vars namn är okänt, som låtit upprätta den i samband med att jutefejder ägt rum på orten.”

Per Niclas Mathesius nämner år 1734 i sin bok *Dissertatio Geographica de Ostrobothnia* samma kyrkogård och skriver: *”Om jag inte misstar mig var detta självaste Arvidus Kurck, biskopen i Åbo, som av fruktan för Severin Norbys slakt och plundring sommaren 1522 först hade tagit sig till Raumo och därifrån med fartyg till skärgården mellan Närpes och Malax. Det är troligt att det var säkrare att vistas i skärgården, och speciellt på en ö långt från fastlandet.”*

Kurck hade hoppats på att i Österbotten kunna organisera ett uppror mot danskarna, men insåg att situationen var ohållbar. Han hade av kretsarna kring Gustav Vasa blivit nominerad till ny ärkebiskop i Uppsala och ville naturligtvis ta sig dit. Skeppet seglade över Kvarken och ner längs den svenska kusten. Här slutade dock färden. Peder Swart skriver: *”Kurck beslöt därför att bege sig över havet till Sverige och ansluta sig till herr Gustav. Utanför Öregrund vid Wiggan råkade man ut för en gräslig storm. Alla försvann tillsammans med skepp, tjänare, last och andra ägodelar.”*

Gustav Vasa tog gradvis makten över Sverige, och frågan om utnämningen av en lojal ärkebiskop blev aktuell. Valet föll på **Johannes Magnus**, en präst, som hade fungerat som Sten Stures ombud vid Vatikanen. Han

hade blivit kvar i Rom då Sten Sture dog och kung Kristian tog makten. En budbärare skickades till Rom för att informera om Arvid Kurcks öde och erbjuda Johannes posten som ärkebiskop.

Johannes Magnus var god vän med **Jacob Ziegler**, en tysk astronom och matematiker. Intresset för kartografi förenade de båda männen. Materialet till den bok Ziegler

utgav år 1532 erhöi han bland annat av Johannes. Att just Kustö, Närpes, Korsholm och Öregrund tagits med i avsnittet om Norden kan vara en slump. Valet kan dock också bero på att Ziegler fått höra om Kurcks dramatiska flykt av svensken och att dessa ortnamn därigenom fått en speciell betydelse för honom. Låt oss ägna Arvid Kurck en tanke när vi betraktar Zieglers karta.

Läs ”Gamla kartor och kartgator i Sydösterbotten” på webben

När Skärgård nu inleder en digitaliseringsprocess kommer du att kunna hitta allt fler artiklar, både nyare och äldre, på Skärgårds webbplats www.skargard.fi. I balken till höger kan du klicka dig vidare till Artiklar och arkiv!

En längre version av denna artikel, ”Gamla kartor och kartgator i Sydösterbotten”, är nu publicerad på skargard.fi. Den innehåller också en beskrivning av några andra medeltida kartor över Sydösterbotten. Frågan var platser som Vesikylä och Silmarsund låg behandlas där.

ANDERS MOLIIS-MELLBERG

är intresserad av skärgårdshistoria och kartor

tel. 040 5343752
moliis-mellberg@kolumbus.fi



Imponerande frivilliginsatser inom Finlands Fyrsällskap

Text: Fred Rosbäck

”Vid Finlands kuster lyser många unika gamla fyrar. Det behövs aktiva insatser för att de ska fortbestå. Suomen Majakkaseura – Finlands Fyrsällskap arbetar för att fyrarna och fyrkulturen ska bevaras och fungerar som en aktiv mötesplats för fyrentusiaster”

Citatet ovan är sjökapten **Seppo Laurells** definition av Finlands Fyrsällskap rf. Laurell har bland annat skrivit fyra verk om Finlands fyrar och är Fyrsällskapets hedersordförande.

Fyrsällskapet grundades år 2003 i Helsingfors. Närvarande på det konstituerande mötet var drygt 20 personer och sedan dess har medlemsantalet ökat stadigt. År 2010 var vi cirka 850 medlemmar, 2015 översteg medlemsantalet 1000 och år 2018 var vi 1407. I medlemsförteckningen har vi per dags dato över 2000 medlemmar.

Finlands Fyrsällskap arbetar aktivt för fyrarnas bevarande genom att med talkoarbete renovera gamla fyrar, fyrbyggnader och båkar. Fyrsällskapet är en ideell, obunden förening som genom olika händelser och

aktiviteter samlar in medel för att finansiera sin verksamhet.

En årlig fyrturné som omfattar hela Finland ordnas under höstarna. På tillställningarna visar föreningen fyrfilmer gratis och säljer olika fyrprodukter: följande års fyrkalender (kalendern är trespråkig med fina fotografier av olika fyrar), fyrböcker, samt t-skjortor, vykort, pinsar, tygkassar, dynvar med mera - alla med fyrmotiv.

FÖRFOGANDET ÖVER Gustavsvärns ö utanför Hangö gavs åt Forststyrelsen år 2002. De enda byggnaderna på ön var det fallfärdiga hus där mistlursskötaren bott och en fyr som Trafikväsendet ansvarade för. Inom Fyrsällskapet föddes idén om ett eget ”högkvarter” nära Helsingfors och Åbo. Det var grunden till att Fyrsällskapet hyrde och påbörjade sitt arbete med att renovera mistlursskötarens hus. Huset byggdes 1900 och var

illa medfaret av väder och vind. Huset hade stått tomt sedan slutet av 1930-talet, då öns befolkning evakuerades.

Arbetet började år 2005 och pågår ännu. Museiverket övervakar renoveringen, som går ut på att med små modifikationer återställa byggnaden till ursprungligt skick.

Förutom byggarbetena guidar medlemmarna turister som besöker fyrön. I mistlursskötarens hus finns också en liten butik och café som säljer kaffe med tilltugg och fyrsällskapets produkter. Fyrsällskapet strävar till att ha ön bemannad från april/maj till oktober/november.

PÅ RIKSGRÄNSEN mellan Finland och Sverige finns fyren Märket, som byggdes år 1885 och tjänade till 1977 då den officiellt stängdes. Idag lyser fyren med en glödlampa och har ringa betydelse för sjöfarten.



Då Fyrsällskapet grundades väcktes tanken på att renovera den förfallna fyren. År 2007 kom man överens med Sjöfartsstyrelsen om den renovering som påbörjades samma år. Fyrsällskapet hyr Märket och betalar hyran genom sina arbetsinsatser.

På Märket renoveras alla tre byggnader som finns på ön: fyrbyggnaden med bostäder, maskinrummet och ”magasinet”. Sedan 1977 har fyren besökts av radioamatörer och idag har de ett eget rum för sin hobby och för sina övernattnings i fyrbyggnaden.

Förutom renoveringsarbetet hör guidning till arbetsuppgifterna. För guidningen uppbärs en nominell avgift som oavkortat – liksom försäljningen av fyrprodukterna – går till renoveringen. Arbetspassen är en till två veckor med manskapsbyte på lördagar, om vädret tillåter. På Märket finns ingen brygga, så förbindelsebåten angör en bergs-



Jake och Veera Lahti-Olsen, ansvariga för talkoarbetena på Gustavsvärn, på nya bryggan tillsammans med vedlass för följande sommar. Foto: Satu Vaarula

skreva eller boj vilket ställer krav på vädret. På fyren finns ett extra matförråd ifall vädret inte tillåter manskapsbyte eller påfyllning av matförrådet på utsatt tid. Märket är bemannat maj-oktober.

Både Gustavsvärn och Märket har undantagsvis varit obemanningen under våren 2020 på grund av coronaviruset. Förhoppningsvis kan båda öarna åter bemannas från och med juni.

FYRSÄLLSKAPET HJÄLPER också till vid andra renoveringar. År 2006 samlade Fyrsällskapet medel för renoveringen av fyrskeppet Relandersgrund. År 2019 renoverades fyren Lehtisaari i Jyväskylä tillsammans med båtsällskapet Jyväskylä Veneseura, eftersom

isarna hade raserat den sällsynta träfyren två år tidigare.

Vi välkomnar alla intresserade fyrvänner med i Fyrsällskapet. Mer information finns att läsa på föreningens hemsida (www.majak-kaseura.fi). Där hittas också en ansökningsblankett för intresserade nya medlemmar. Medlemsavgiften för år 2020 är 20 euro.

För talkoarbetena uppbärs en avgift som varierar beroende på fyr och år. År 2020 är säsongavgiften för Märket 85 euro (inkluderar mat och resan Helsingfors/Åbo-Marihamn-Eckerö-Märket tur/retur) och för Gustavsvärn 35 euro (inkluderar Hangö-Gustavsvärn tur/retur, samt mat). Oberoende hur länge du tillbringar på respektive fyr,



Talkoarbetare vid Märket år 2019. Foto: Lena Långbacka

betalar du endast en talkoavgift för hela året. Deltar du i arbeten på både Gustavsvärn och Märket bör båda talkoavgifterna betalas, samt medlemsavgiften.

Fyrsällskapet erbjuder en intressant sysselsättning tillsammans med ett trevligt gäng, vid havet. Rekommenderas varmt!

FRED ROSBÄCK

är en pensionerad VVS-ingenjör som bor med katten Bella i Bocksbacka, Helsingfors. Sedan 1967 har han varit sjöscout i Sjöscoutkåren Fribytarna i Borgå och är så fortfarande. När han 2015 skilde sig förlorade han sin stuga och beslöt att bli medlem i Fyrsällskapet: "fyraorna kompenserade min förlust och är mina sommarstugor nuförtiden".

fred.rosback47@hotmail.com
040 961 3688



ARTIKELFÖRFATTAREN

En vecka som talkoarbetare på Märkets fyr

Text och foto: Lena Långbacka

Sommaren 2019 hade jag förmånen att få uppleva den fascinerande fyrön Märket på nära håll. Under en vecka var jag talkoarbetare för Finlands fyrsällskap. Det var en intensiv och omväxlande vecka mitt ute i Södra Kvarken.



Diskbänk med havsutsikt

Vi var fem talkoarbetare som fördes ut med båt från åländska Eckerö till Märket en lördag förmiddag i slutet av juli. Båten var fullastad: mat för 10 personer för en vecka, byggmaterial för en ny dörr i stället för den som spolades bort vintern innan, dricksvatten, diverse produkter för försäljning och vår egen packning. Ett specialuppdrag den här gången var att packa och föra bort säckar med dassavfall. Alla sopor måste nämligen föras bort från ön – annars sköljs de ut i havet. Det gäller alltså både dass och kompost.

I det här skedet hade jag svårt att föreställa mig vad som riktigt väntade. Jag har vistats mycket på sjön, men det här var annorlunda. Här skulle vi bo en vecka på en liten klippa mitt ute i havet, utan annan båt än en liten gummibåt. Jag hade hört att det kan vara svårt att ta i land på ön och att det finns risk

för att ens vistelse förlängs om det börjar blåsa. Ändå hade jag inte kunnat ta det riktigt på allvar. Men under veckan fick jag minnsann uppleva hur det är att vara strandsatt.

Det var kav lugnt när vi åkte ut. Solen sken, det var högsommar, sälarna solade sig på kobbarna och småningom började Märkets kännspaka konturer stiga upp ur havet. Det kändes mäktigt och spännande. Jag skulle få prova på att vara fyrvaktare.

MÄRKETS FYR byggdes under dramatiska omständigheter år 1885, när havet på olika sätt försvårade byggandet. Från det att den blev färdig var fyren bemannad tills den automatiserades 1977. Numera lyser fyrljuset bara "för syns skull" och har ingen betydelse för båttrafiken. Om inte fyrsällskapet hade tagit hand om fyren 2007 och restaurerat den, hade den säkert varit bara ruiner idag. Tack vare sällskapet är fyren nu en pärla i havet och åter bemannad nästan halva året. Fyrsäll-



Märket har status av eget radioland och är därför attraktivt för radioamatörer

skapet ser till att Märket hålls i skick och tar emot besökare. För det här behövs ett 100-tal frivilliga varje sommar.

Den dagen mitt talkopass började kunde vi lyckligtvis lägga till på norra sidan. Föregående veckas talkoarbetare tog emot och hjälpte oss att förtöja och lyfta iland alla grejer. Vi nya fick gå en guidad vandring på ön. En så liten ö och så mycket att berätta! Vi fick höra om hur allt byggmaterial sköljdes iväg när fyren skulle byggas, hur arbetarna hissade upp en båt i en mast och satt i den i ett dygn för att inte sköljas iväg, hur man kämpat mot vårisarna och om de många skeppsbrotten som skett i närheten av ön. Vi fick också höra om hur gränsen dragits över ön, om att bada bastu i Finland och doppa sig i Sverige, samt om djur och växter på den lilla kobbena. Rundvandringen avslutades med att vi fick klättra upp i tornet. Där fick vi uppleva både tofsmyggor och en fantastisk utsikt.

Efter en kort introduktion till våra uppgifter och alla system på ön, var det dags för det föregående gänget att tacka för sig och åka iväg. Bytesdag är lördag. **Fredrik Holmström**, som sköter transporter med m/s Sefyr från Eckerö, har avtalat med firsällskapet om att köra en gång per vecka. Utöver det kör han också turister som vill besöka ön.

TURISTER ÄR mer än välkomna till ön, men det gäller att kolla väderrapporterna i förväg. Det finns ingen brygga eller hamn, så man ska inte räkna med att kunna lägga till, inte heller att stanna över natten. Är det lugnt kan man möjligen åka till klippan på norra sidan – då hjälper talkoarbetarna till med att föra ut bildäck som hängs på klipporna. Ankare lönar det sig inte att använda – djupet är kring 40 meter direkt utanför klippan – och dessutom är det stor risk att ankaret fastnar i den steniga botten. Att bygga en brygga är inte lönt, den skulle sannolikt sköljas iväg i första stormen.



Alla sopor måste föras bort från ön – annars sköljs de ut i havet

På södra sidan är det istället mycket grunt. Det är där öns lilla hamn finns. Men det är så grunt och smalt att man kommer dit bara med gummibåt. Utanför hamnen har firsällskapet ett par bojar som det går att lägga till vid. Om flaggan är hissad är firsällskapets gäng på plats och då kan någon komma ut med gummibåten för att hämta gästerna vid behov. För en liten slant får man en guidad vandring runt ön och inne i fyren. Rundvandringen avslutas med ett besök i butiken, där man kan köpa böcker, t-skjortor och andra produkter som stöder firsällskapets verksamhet.

När vi hade installerat oss var det bara att sätta igång med arbetet; bära vatten, laga mat, värma diskvatten, elda bastu och ta emot besökare. Vi hade en hel del gäster de första dagarna. Besökarna kommer med turbåt, med vattenskotrar, kajaker eller med motor- och segelbåtar. Som mest hade vi 34 turister på en gång. Bland annat kom en Odd fellow-grupp från Åland på besök.

På måndagen ändrade väderförhållandena. Det blåste upp, vågorna slog över ön och den södra hamnen blev som en kittel. Det var plötsligt helt otänkbart att lägga till på norra sidan eller att ta sig in i eller ut ur hamnen ens med gummibåt. Den enda möjligheten att komma till eller från Märket under tre dagar var med helikopter. Under de dagarna insåg vi verkligen vilka krafter havet har. Vi såg bland annat hur stora stenblock flyttades med vågorna, vilket gjorde det mycket lättare att föreställa sig hur det kan ha varit när fyren byggdes. Det var också lättare att förstå varför man byggt en skyddande stenmur på land, varför man inte byggt någon brygga och varför fönstren mot norr har förstärkts med järnbeslag. Nu var det ju ändå "bara" vatten och inte ismassor som rullade in.

På oss gick det ändå ingen nöd, vi hade allt vi behövde för minst en vecka. När ingen kunde besöka ön fick vi i stället tid att utforska kobbens alla delar, även om den



Riksgränsen delar fyrön mitt itu, här kan man bada bastu i Finland och doppa sig i Sverige

hade krympt och vågorna begränsade vår rörelsefrihet.

FYRSÄLLSKAPETS TALKOARBETARE

har olika uppgifter på Märket: det ska lagas mat, blogggas, turister ska hämtas och guidas, butiken ska skötas och därutöver sköts visst underhåll enligt behov och talkoarbetarnas kunskaper. Ett talkogång består av minst tre personer, varav åtminstone en måste ha varit med tidigare. Jag och min man fick ansvaret för matlagningen. Eftersom vi är svenskspråkiga fick vi också ta hand om guidningarna på svenska och de andra tyckte också det var bra med bloggtexter på svenska.

Den som är ansvarig för maten ska se till att det finns frukost, lunch, eftermiddagskaffe och middag för alla som är på plats. Under vår vecka var vi 10 personer i matlaget. Förutom fyrsällskapets talkogång hade vi sällskap av en grupp radioamatörer. De kom från Tyskland, Finland och Sverige och var fullt sysselsatta med sin hobby. Märket har status av eget radioland och är därför attrak-

tivt för radioamatörer. Under vår vecka rådde det dessutom vara en tävling med temat öar, där målet var att få så många kontakter som möjligt under ett dygn. De fem radioamatörerna på Märket jobbade i skift under tävlingsdygnet och kom bara ibland ner till köket och kollade om det fanns någon mat.

När radioamatörernas tävling tog slut hade de fått 3850 kontakter på 400 olika öar. De var mycket nöjda med resultatet. Till all lycka blåste det upp först efter tävlingen. Vinden, vågorna och det höga vattnet gjorde nämligen att deras uppriggade antenner hade svårt att hållas stående.

Veckan gick fort, det fanns hela tiden något att göra. Vädret gjorde att vi hade gott om tid för underhållsarbete, som att städa och putsa, tvätta fönster, packa dass-säckar, bygga dörr, sköta kompost och annat som behövde göras. Däremellan åt vi gott, badade bastu och spanade ut över havet för att se om det eventuellt var gäster på kommande. Ofta gick jag upp i fyren och beundrade utsikten



Talkoarbetarna (fr.v) Lena Långbacka, Paul Reuter, Anne Björk och Pasi Bergman.

och havet. Det var en speciell vecka som jag sent ska glömma.

Här följer några utdrag ur bloggen som skrevs under veckan (delvis översatt från finska). Läs mera på majakaseura.fi:

Lördag 27.7.2019 (Nationella bastudagen)

Håh, vilken värmebölja. Det var helt bleke när vi åkte till Märket. Med på båten var tre turister och ledhunden Molli 10 år. Vi hade också med oss byggmaterial för den nya dörren till Lilla Märket (f.d. utedass). Den tidigare dörren försvann senaste vinter för att söka sig en ny plats...

...Bastun var värmd - tack till det föregående talkogänget för det. Vi beslöt undantagsvis öppna bastun för turister bastudagen till ära. Det var därmed första gången som Märkets bastu var öppen för turister som betalade för guidning. Det är Finlands västligaste bastu - med möjlighet att doppa sig på svenska sidan.

Måndag, 29.7

Vilken överraskning att vakna och konstatera att vågorna sköljer runt ön från alla håll. Vinden var rätt svag på morgonen, men under natten har det blåst friskt både från SO och från N och vinden har dragit upp hög sjö. För oss förstagångsbesökare är det speciellt häftigt att följa med vågornas dans runt och över ön. Inte ens Modermagen (en "lagun" mitt på ön) känns riktigt säker, även om vi efter moget övervägande vågar oss på ett morgondopp. Men det är absolut omöjligt att ta sig härifrån eftersom norra hamnen är som en kittel och det inte är möjligt att ta sig ut ur södra hamnen med gummibåten. Anne och Pera (som skulle åka iväg idag) får acceptera faktum och stanna kvar på obestämmd tid.

Tisdag, 30.7

Det blåser kring 15 m/s på morgonen och vattnet sköljer över ön från alla håll. Inga turister idag heller. Anne och Pera fortsätter med dörrprojektet. Också komposten behöver mera skötsel eftersom den varit



alldeles för blöt. Temperaturen i komposten är det däremot inget fel på – över 70 grader.

Onsdag, 31.7

Fortsättningsvis frisk vind och höga vågor = inga besökare idag heller. Ca 12 grader i luften – alltså ingen frukost på terrassen. Dagen går fort. Vi putsar och plockar, äter gott och beundrar vågorna som sköljer över ön.

Torsdag, 1.8.

Nu börjar det lugna sig. Vinden går under dagen ner till ca 7 m/s och vågorna lugnar sig. Kanske vi kommer härifrån någon gång?

Fredag, 2.8

Äntligen lägger sig vågorna och det blir lugnt och stilla på havet. Vid 9-tiden åker Anne iväg med Sefyr. Fredrik (båtföraren)

vill inte lägga till i norra hamnen pga dyningarna, så Lilla Märkets sopsäckar måste tyvärr lämnas kvar. Men nu är de ordentligt packade och tejpade och under dagen ser Pasi till att det gamla dasset får sin nya dörr på plats. Kl. 13 har det lugnat sig helt och radioamatörernas taxibåt Ellinor kan lägga till i N-hamnen utan problem. Tur det, eftersom radiokillarna har otroliga mängder grejor som ska iväg. (Bytesdagen blev undantagsvis på fredagen pga omständigheterna)

Två turister kommer på besök i en stor motorbåt. De lägger till vid bojen på S-sidan och är nöjda över att få transport och guidning. Resten av dagen tillbringas vi med att städa undan och göra i ordning för nästa gång. Tack för oss, det har verkligen varit en omväxlande och intressant vecka!

LENA LÅNGBACKA

är platschef i Pargas för Sydkustens landskapsförbund, numera också ambassadör för Skärgårdshavets biosfärområde. På somrarna är det båtliv och skärgård som gäller.

lena.langbacka@sydkusten.fi
040-556 9908



ARTIKELFÖRFATTAREN

Ett mäktigt sken från Sastmola



Yttergrundens fyr under uppbyggnad. Den 2 juli 1892 var man redan på god väg med bygget.
Foto: Wikimedia Commons/Riksarkivet

i söder till Sälgrund i norr

Text: Mia Henriksson

Yttergrund var Nordens högsta fyr då den invigdes 1892. Fyrningsdagböcker från tre viktiga perioder berättar om fyrvaktarens arbete.

*September, Söndag 18, tim. 6, min. 15, Eckerman, SSV 6-7, halfklar
Fyren tändes första gången Sistärn No 1*

Så lyder de första raderna i "Fyrningsdagbok för Yttergrundens fyr år 1892–1893". Fyrvaktare **Eckerman** hade vakten den här halvklara septembersöndagen 1892. Efter midnatt tog fyrvaktare **Appel** vid och antecknade klockan 5.35 att vinden var sydlig, väderleken mulen, Rengöring i apparaturen. Fyrvaktare **Sjöström** antecknar bymoln och: *Satt nytt glas i ett af fyrtornsfönstren, putsning och rengöring.*

Så här fortsätter den sirliga handstilen att bokföra *nytt lampglas i handlyktan, rappade vid hörnet av kaminen, lysljefyllning och putsning i Apparaturen, Appel för till Kyrkbyn för att komma på måndagsmorgon åter, grustransportering, små utjämning på vägarna å gårdsplanen...* Dagliga sysslor för att hålla fyren lysande och omgivningen i skick.

På Fyrningsdagbokens pärm står det tryckt: *Uti denna dagbok skall dagligen införas allt, hvartill befintliga kolumner föranleda, eller i öfrigt anses kunna lända till upplysning eller kännedom om hvad å fyrinrättningen eller i dess närmaste omgifningar inträffat. Riktigheten af de anteckningar, som i dagboken införas, skall den vakthafvande efter varje sådan anteckning bestyrka med sin egenhändiga namnteckning, initialer eller bomärke.*

Följande fyra kunna från stationen synas: (anteckning härom göres innan dagboken utdelas). Där har antecknats på rad N:o 1: Kaskö (Skjälgrund) och i en särskild kolumn har fyrvaktarna sedan kruxat i de dygn Skjälgrund under vakten varit "icke synlig".

DEN HÄR vackra, omsorgsfullt ifyllda Fyrningsdagboken och ytterligare två dagböcker från åren 1914–1915 och 1917–1918 hittades i ett skåp i en sommarstuga i Fladan i Sideby. Det var **Siv Skogman**, uppvuxen i Ömossa, som tömde den fuktskadade stugan innan den revs och hittade dagböckerna. Hennes föräldrar byggde stugan och Yttergrundens fyr har alltid varit närvarande "på viljon", eftersom fyrens blinkningar syns där.

– Ingen av oss vet hur böckerna har hamnat här, men jag antar att min pappa **Egil** har fått eller tagit tillvara böckerna. Han var väldigt fäst vid fyren och på 1980-talet brukade han ta ut folk dit, visa runt och berätta om fyrens historia, säger Skogman.

Hon har för avsikt att erbjuda böckerna till Finlands fyrsällskap eller motsvarande, så att de bevaras för eftervärlden.

FARVATTNEN VID Yttergrund är utmanande. På Sideby byaförenings webbplats kan man läsa att på de gamla turbåtarnas tid, då de gick mellan Vasa och Åbo, ansågs platsen vara den värsta av alla. Trots detta fanns det före 1892 bara en kase av trä som sjömärke



Yttergrundsfyr
1892

Yttergrundsfyr står klar 1892. Foto: Wikimedia Commons/Riksarkivet

Fakta: Yttergrundsfyr

Yttergrundsfyr invigdes i september 1892 och var då Nordens högsta fyr (40,9 m, 43,6 m.ö.h.) tills Bengtskärs fyr (52 m.ö.h.) stod klar 1906. År 1904 installerades en fotogen-glödlampa i fyren och lysvidden ökade från 14 till 18 sjömil. År 1931 blev fyren gasdriven. Samma år ändrades fyrkaraktären från konstant ljus till att den blinkar 3 ggr i 2,5 sek med 2 pauser på 2,5 sek och därefter är mörk i 17,5 sek, det vill säga en cykel på 30 sek.

Fram till 1926 fanns en fyrmästare och tre fyrvakter på Yttergrund. Efter 1926 fanns det bara en vakt per fyrmästare. Den sista fyrmästaren, sjökaptan Karl Olavi Melander, dog 1953 efter ett fall i fyrtornet. 1963 automatiserades fyren och drivs nu med ström från det riksomfattande elnätet. På Yttergrund har också funnits lotsverksamhet, den upphörde på ön under 1920-talet.

Staten löste in Yttergrund för 4 000 mark år 1891 då fyren skulle byggas. Det statliga bolaget Senatfastigheter gick år 2016 ut med att ön är till salu. Ön har alltid varit ett utflyktsmål och område för rekreation, och hittills hade Kristinestad Skepparklubb hyrt området och stugorna av staten, också Kilens hembygdsgård hade aktivitet på ön. Sidebyborna ville inte att ön skulle säljas till privat ägo, och Sideby skifteslag aktiverade sig och lyckades få försäljningen avbruten. Miljöministeriet beslöt att ön ska överlåtas till Forststyrelsen. Detta var 2017, sedan dess har inte mycket hänt.

Forststyrelsen äger nu holmen, fyrvaktmästarbostäderna och lotsvaktstugan. Trafikverket är ansvarig för själva fyren. Ansvar för upprätthållandet har under de senaste åren varit oklart och bland annat har pontonbryggan på holmen sjunkit. På våren 2020 var ett möte mellan inblandade parter planerat, coronasituationen satte stopp för det. Sideby skifteslag har förhoppningen att de ska få ansvara för skötseln av holmen och husen för ägaren Forststyrelsens räkning. Tillsammans med Finlands fyrsällskap talar skifteslaget för att bryggan ska sättas i skick och fyren öppnas för besökare.

min son Emil reste ut till prästen

på Yttergrund. Hela den mellersta delen av Bottenhavet var ett mörkt område långt in mot slutet av 1800-talet, på en sträcka på över 50 sjömil fanns inte en enda fyr. År 1873 byggdes fyren på Sebbbskär vid Björneborg, 1875 tändes lampan på Sälgrund vid Kaskö, 1885 sektorfyren på Kallo utanför Björneborg och i september 1892 stod Yttergrund på tur. Vid invigningen sades att fyren på Yttergrund kastar sitt mäktiga sken över det höstliga havet från Sastmola i söder till Sälgrund i norr.

En fyrkommitté hade tillsatts 1880 och efter en del utredningar beslöt man att fyren skulle byggas på den största ön, Yttergrund, där den kunde placeras stadigt på berggrund. År 1890 gav man i uppdrag åt Helsingfors-företaget Maskin & Bro att bygga fyren. Det var inget litet projekt att bygga Nordens då högsta fyr, som är 40,9 meter hög, drygt 43 meter över havet. Fyren i stål uppfördes i Sörnäs i Helsingfors, monterades ner och transporterades i delar till Sideby. På Yttergrundsfyr högst berg bultade man fast och murade en stenfoot med 31 meters omkrets. Tornet delades in i tio våningar, trappan nerifrån upp har 230 trappsteg.

Ljusanordningar beställdes från Barbier & Co i Paris. Den som installerade lyset var montören **Josef Fretz** som tre år tidigare varit med om att uppföra Eiffeltornet i Paris. Anordningen var unik på sin tid. Två linsapparater placerades ovanpå varandra så att man vid normalt väder använde den övre, men när sikten blev sämre kunde den nedre brännaren tändas och då syntes ljuset hela 14 sjömil.

Fretz närvarade vid invigningen, liksom också chefen för Wasa lotsfördelning kapten **E. Bruun**, befälhavaren på lotsångfartyget Willmanstrand löjtnanten **Axel Andsten**, fyrmästaren **Karl Wahlberg** och fyrvaktarna

Aug. Eckerman, Karl Aug. Sjöström och Aug. E. Appel.

I FYRNINGSDAGBOK för Yttergrundsfyr 1914–1915 är det sparsammare med anteckningar, förutom vädret. Dagboken börjar i augusti och på första uppslaget kan man läsa:

Måndag 10:e augusti på eftermiddagen: *Ångarn Norden passerade på Nordgående.*

Tisdag 11:e augusti på förmiddagen: *Broarbete börjadest efter krigets utbrott.*

Tisdag 18:e augusti antecknas: *Bryggan vid Yttergrundsfyr blef färdig.*

Härefter nämns under flera månader inget om kriget. Anteckningarna handlar om isläget, ett par fartyg i behov av lots men ingen lots fanns att tillgå, ett och annat ångfartyg som passerar.

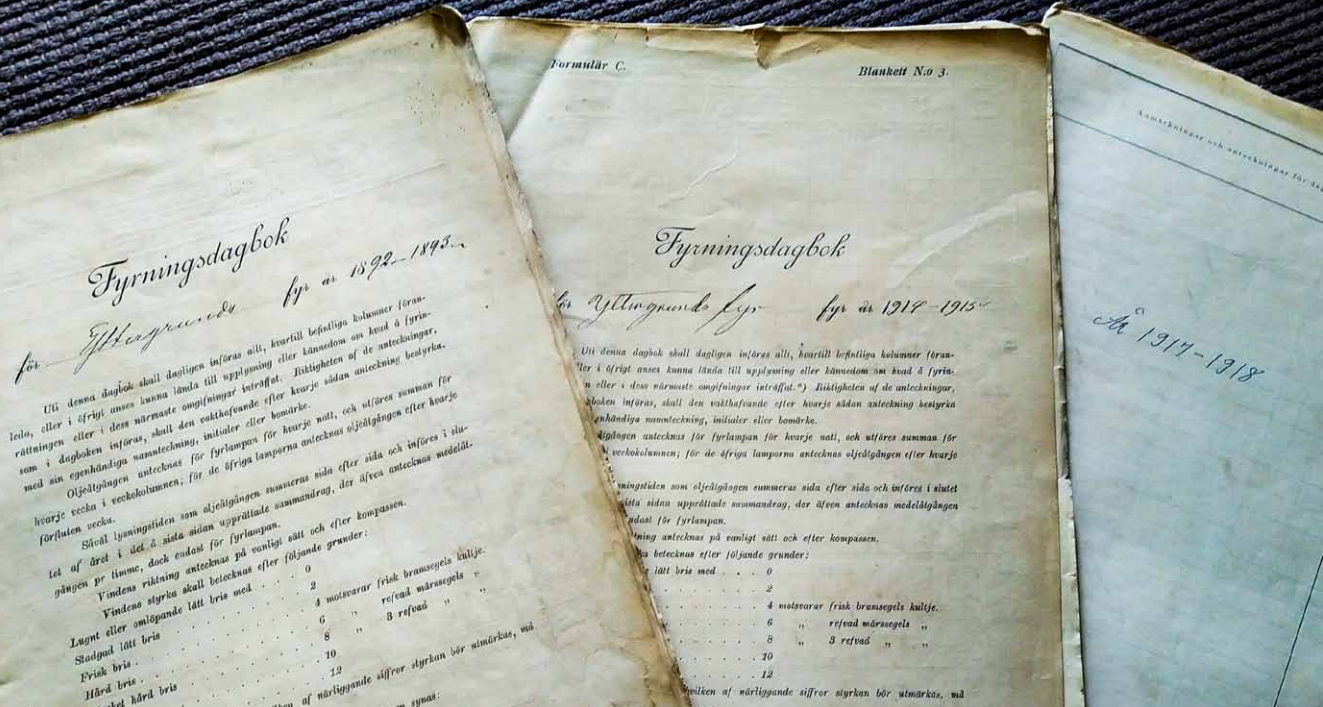
Måndag 1 mars 1915: *Ryska militären inspekterar fyren*, samma sak 9:e mars, 23:e mars, 29:e april. I mitten av april har fyrvaktaren fått order om att *taga ner linserna från fyren* men några dagar senare *Ordas att låta linserna stå*. Arbetet på Yttergrund har enligt anteckningarna fortsatt som vanligt trots det härjande världskriget.

OCKSÅ DAGBOKEN för åren 1917–1918 är snål med anteckningar, men de som finns gäller oftast stora händelser, för fyren eller för Finlands historia.

19:e augusti 1917: *De gamla militären rest bort Nya kom istället.*

26:e augusti 1917: *Nya marin Sälwater kom till fyren.*

25:e oktober: 1917: *Tiligraf kabeln sattes ut.*



20:e december: *Marin matrosen flyktade från Yttergrund.*

28:e december 1917: *Ordas af [otydligt namn] genom tilifon att upphöra med vackten.*

28:e januari 1918: *Inbördes Kriget utbröt öfver hela landet.*

7:e februari 1918: *Börjadest Skyddskorsvackten på Yttergrund.*

18:e februari 1918: *Emil Kjellberg Erikson Lundman Grönmark E.Pellfolk F.Jakala drog ut i fältet.*

22:a februari 1918: *Skydskoren utryckte till Sastmäla.*

6:e mars 1918: *min son Emil reste ut till fränten.*

Det är den sista anteckningen i Fyrningsdagboken 1917–1918. Vems son han var, det berättar inte dagboken. Men vi vet att den dagen, när Emil reste till fronten, var det sydvästlig vind, 2 meter i sekunden, klart.

Källor

sideby.fi, kulturmiljö.fi och Sven Åström, medlem i Sideby skifteslag.

MIA HENRIKSSON

är kommunikator vid Centret för livslångt lärande, Åbo Akademi. Uppvuxen i Nagu, bosatt i Åbo.



ARTIKELFÖRFATTAREN

Nattlampan

Den blinkar bara när ni ser på den, sa pappa. Fyren är en filur.

Men vi barn genomskådade hans utsaga ganska snabbt. Det var han som var filuren och inte fyren.

Yttergrundens fyr har funnits i mitt liv ända sedan jag var barn. Först som en avlägsen mystisk lampa som gjorde att fartyg inte körde på grund, sedan som spännande utflyktsmål med en spiraltrappa som aldrig tog slut, numera som sommarvistets nattlampa.

Det var pappa som berättade om fyren, nästhögst i Finland. En imponerande röd-vit stålpelare som växte upp ur urberget. Vi trodde den skulle blåsa omkull, så smäcker var den. Det var han som rodde oss ut till de röda granitklipporna som omger den, varma släta klippor där vi drack saft och åt bulle. Där vi senare i livet tagit del av sommarens solnedgångar med ett glas bubbel i handen.

I många år körde han små grupper av turister och lägerskolebarn ut till fyren, klättrade de 230(?) stegen upp i tornet med varje grupp även om hans höfter och rygg hade velat annat.

Han tog barnbarnen allra högst upp där det blåste och svajade men där spänningen vann över rädslan. Så fina lampor! Och så fin utsikt! ”Håll i er ordentligt, ni står 43 meter över havet!”

I dag är pappa borta, ingen kör turister ut till Yttergrund. Fyrtornet är stängt för allmänheten. Enstaka båtar söker skydd i den lugna hamnen. Träd och grönska täcker halva fyren från stranden där jag står.

Den har lyst sedan 1892.

Nu är den min nattlampa på stugan.



Tre blinkningar får jag, sedan paus, sedan tre blinkningar till.

Men bara när jag ser på den.

*Siv Skogman
Uppvuxen i Yttergrundens sken*



Fiskefyrrar restaureras på Åland

Text: Lars Gottberg, Foto: Ålands Sjöräddningssällskap

Ålands fiskare och Ålands Sjöräddningssällskap, i samarbete med Ålands landskapsregering, restaurerar och återställer nio fiskefyrrar i Ålands skärgård: Bolmklubb, Hundklubben, Kalven, Långören, Rannö, Salklobb, Stångskär, Ytterlångskärskobb och Ådskär. Allt arbete sker med frivilliga krafter. Restaureringarna dokumenteras för en liten skrift som inkluderar historierna om hur alla fyrrar tillkommit.

Fiskefyrrar – vad för något, finns det sådana också? Det är en vanlig reaktion när man berättar om det pågående projektet med att renovera ett antal av de fiskefyrrar som finns runt om i den åländska ytterskärgården.

En fiskefyrr hör inte till den allmänna utmärkningen av farleder, utan finns för att vägleda fiskare från havet in mot hamn. Ansvar för skötsel och underhåll ligger hos någon annan än Trafikledsverket, till exempel en lokal fiskeförening. På Åland hör det till landskapets infrastrukturavdelning. En fiske-

fyrr hålls tänd vid behov, den behöver således inte alltid lysa. Vanligen tände man fiskefyrrarna till höstfisket och de hölls lysande under den mörka årstiden. I definitionerna av olika fyrrar konstateras i en äldre fyrlista helt kort: "Fiskefyrrarna är avsedda endast för fiskare och hålles tända endast vid behov".

Vi som är vana med den noggranna positioneringen på dagens elektroniska sjökort, kan behöva tänka tillbaka på hur det en gång i tiden var att navigera i höstmörker.

– Utan Bolmklubbens fiskefyrr hade det varit omöjligt att i senhöstens becksvarta mörker hitta leden in mot hemmahamn, berättar bröderna **Kaj** och **Börje Mattsson**. På den tiden var inte vår fiskebåt 'Solveig' utrustad med radar, så ekolod, strålkastare och framför allt ljuset från fiskefyren var de hjälpmedel som man hade för att ta sig från norrhavet in mot kusten och innerskären.

De egentliga fiskefyrrarna kring Åland började byggas på 1930-talet. Under senare hälften av 1950-talet och de första åren av 1960-talet var aktiviteten kring fyrrbygget som livligast. De flesta av fyrrarna underhölls och moderniserades fram till början av 1990-talet. De ansågs vid den tiden ha spelat ut sin roll, underhållet upphörde och fiske-



Fiskefyren på Kalven



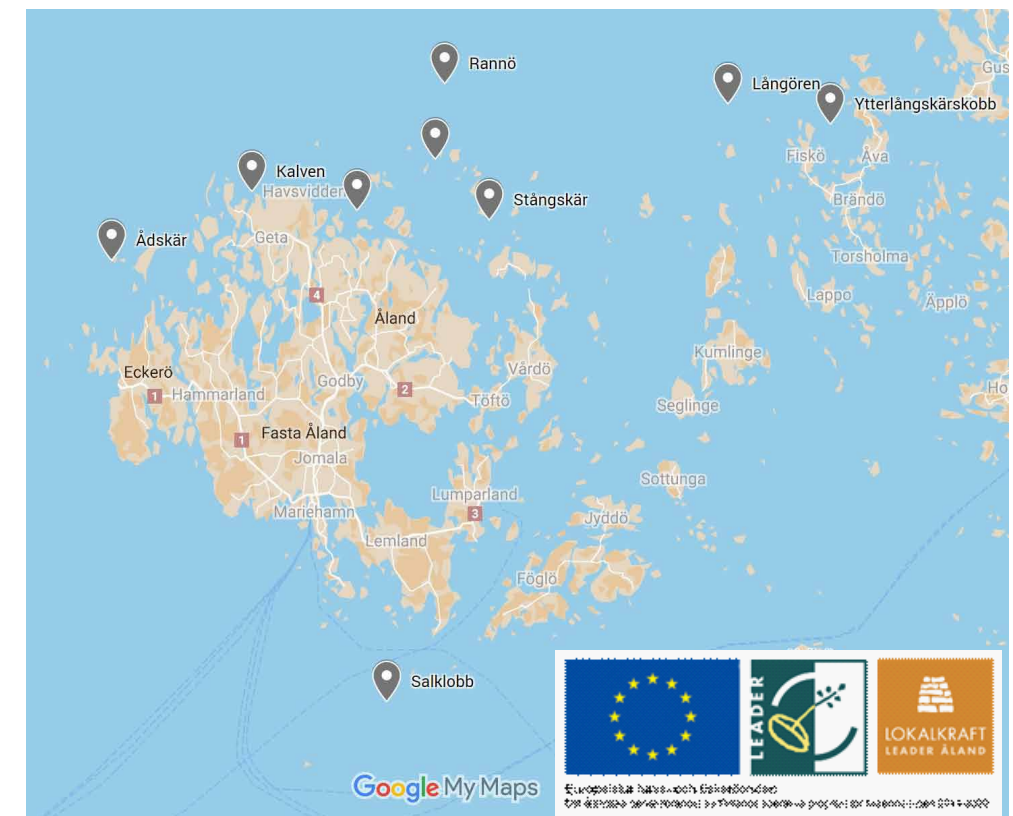
Fiskefyren på Stångskär

fyrarna slocknade en efter en. Fiskefyrnas behöll dock sin plats på sjökort och fyrlistor. Fyrbyggnaderna stod kvar öde och förföll på sina klippor i ytterkärgården.

De skulle väl ändå vara värda ett bättre öde och behöva rustas upp? Samma tanke fanns på flera håll och på så vis kom en arbetsgrupp samman med representanter från Ålands Fiskare, Ålands Sjöräddningssällskap och Ålands landskapsregering. Projektet att renovera fiskefyrnas fick sin början. Stöd för material söktes från Lokalkraft Leader Åland och Ålands landskapsregering budgeterade medel för nya fyrlyktor. Sist men inte minst behövdes en stor mängd arbete av frivilliga händer ute på plats i ytterkären.

I skrivande stund står de första fyrbyggnaderna nyrenoverade och klara och väntar på att få de nya fyrlyktorerna installerade. När höstmörkret kommer ska fiskefyrnas åter lysa upp leden från havet in mot hemmahamnen.

Projektet "Fiskefyrrar" bevarar och synliggör ett kulturarv och en bit åländsk historia kring fiske, bidrar till skärgårdens kulturmiljö och ökad sjösäkerhet. Projektet är delfinansierat av Europeiska havs- och fiskerifonden genom Lokalkraft LEADER Åland. Mer information finns på leader.ax/fiskefyrrar



Läsarnas fyrrar

Vi bad er läsare skicka in bilder och en kort text om era favoritfyrrar. Här är del!



Utö

Ett novemberveckoslut i höststormen ute på Utö är en oförglömlig upplevelse. En guidad tur i fyren med vår värdinna Hanna Kovanen var verkligen som att förflytta sig bakåt i tiden. Jag glömde tid och rum då jag satt där i stormen och hörde henne berätta om livet på ön, om fyren och om förlisningen av Park Victory och Estonia. Att sedan traska runt på ön och hela tiden skymta den röd vita fyren som det ståtliga landmärke det är - mitt i det jämngrå och karga, men trollbindande vackra landskapet - det har etsats fast på min hornhinna för evigt!

Viveca Smeds-Aalto

Sälskär

På Sälskärs fyr var min farfar Conrad Häger den sista fyrvaktaren. Han arbetade där under åren 1922-1949. Därefter blev fyren automatiserad med det första AGA systemet i Finland.

Sälskär har alltid varit ett trevligt utflyktsmål för dem som haft egen båt - både under den tid då fyrvaktarna arbetade där, men även därefter. För 15 år sedan började vi köra turer ut till fyren sommartid och märkte att det fanns ett enormt intresse för att kunna besöka fyrlandet, få guidning och gå upp i fyren. Föreningen "Sälskärs fyr" bildades för fem år sedan och har sedan dess letat fram fotografier från forna tider, gjort informationsskyltar, rest midsommarstång varje år med mera. Saltarbodarna från 1500-talet är även de värda ett besök. Östersjöns största tordmulekoloni finns på skäret invid, med cirka 11 000 fåglar under maj-juli.

Britt-Marie & Jan-Anders Häger



Skiftet

Skiftet är min favorit i Skärgårdshavet. En väldigt avlägsen plats mitt på Skiftet. Landningen är svår och möjlig endast när havet står stilla. Denna bild är tagen i slutet av september för ett par år sedan. Då man närmar sig fyren ser man först skarvar som torkar sina vingar i solen. När de flugit bort dyker det ofta upp ett par nyfikna sålar som kollar läget. I stormväder är det bara fyren man ser, när vågorna sveper över klippan.

Sami Pitkänen

Kallbådan

Min favoritfyr är Kallbådan, som ligger i Finska viken på ett sälskyddsområde. Jag har ofta sett fyren i kikaren på olika paddlingsresor på Porkalafjärden, men i somras fick jag möjligheten att besöka den. Fyren är väldigt fint restaurerad och stämningen i fyren var speciell och mysig. Min dröm är att uppleva en storm på Kallbådan.

Paula Liimatta

Yttergrund

Med sina 43,6 meter över havet är Yttergrundens fyr i Sideby (Kristinestad) Finlands nästhögsta fyr, endast Bengtskär är högre. Fyren byggdes 1892. Idag tillhör den ännu Forststyrelsen, men lokalbefolkningen skulle gärna se att man kunde få ta hand om den och öppna upp denna kulturhistoriska pärla för besökare.

Vivi-Ann & Sara Långvik





Bogskär

Bogskär är en speciell fyr och kanske också lite okänd. Fyren ligger nämligen utanför finskt territoriellt vatten, men den är fortfarande en del av Finland. Den tillhör Kökar kommun och är Finlands sydligaste punkt, mitt i Östersjön. Den första fyren på Bogskär byggdes 1882. Den var av gjutjärn, men skadades av vinterstormarna 1889. Fyren förstördes av tyska flottan 1915. Efter första världskrigets slut byggdes en ny fyr som stod

klar 1922. På Stora Bogskär, fem kilometer mot nordnordost, finns en båk.

Bilden är tagen i juli 2018 när vi seglade från Utö till Sandhamn. Det är inte många dagar om året som havet är lika lugnt som det var då. Hela vägen från Utö till Sandhamn var spegelblank. Fina minnen!

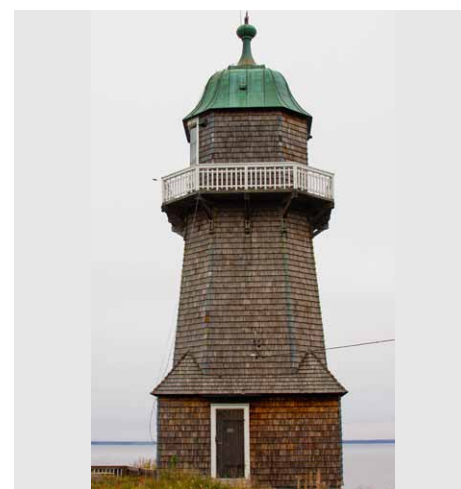
Sami Pitkänen

Valsörarna

Här är en bild på Valsörarnas fyr, som jag fotade vid mitt besök på ön för ett par år sedan. En allmänt vedertagen uppfattning i Vasa skärgård är att det finns en stark koppling mellan Valsörarnas fyr och Eiffeltornet i Paris. Men vad det är som förbinder de två byggnadsverken är dock svårt att med säkerhet säga. Många har uppfattningen att fyrtillverkaren Henry-Lepaute även skulle ha tillverkat Eiffeltornet. Eller såsom det sägs i vissa böcker om Kvarkens skärgård: att ingenjörsfirma Eiffel skulle ha tillverkat fyren, vilket är svårt att verifiera i andra källor.

Valsörarnas fyr är en blinkfyr av 2:dra ordningen, konstruerad och byggd av Henry-Lepaute i Paris 1885, det vill säga några år innan Eiffel byggde sitt torn i samma stad.

Daniel Beijar



Det är fint att Skärgård även har läsare utomlands. Här delar medlemmar ur den europeiska öföreningen ESIN med sig av sina favoritfyrrar. (Översättningar: Pia Prost)

Anholts fyr

Anholt fyr byggdes 1785 och är Danmarks äldsta fyr i drift. Med sina 42 meter är den den nästhögsta fyren i Danmark. Den har fortfarande stor betydelse för all segling genom Kattegat från Skagerak till Östersjön. Den reser sig majestätiskt mitt emellan Danmark och Sverige - mycket isolerat, 8 km från närmaste väg. Fyren har varit stängd för allmänheten i många år, men den magnifika utsikten från toppen av denna imponerande byggnad kan nu igen åtnjutas av allmänheten på vissa dagar under sommaren. Fyren är skyddad.

Johanne Heilskov, Anholt Fyrs Venner

Phare du Stiff

Den franska fyren "Phare du Stiff" finns på den östra kusten av ön Ouessant (Ushant på engelska). Det är en av de äldsta fyrarna i Frankrike, byggd i slutet av 1600-talet. Fyren totalrenoverades 2014 och kan nu besökas.

Denis Bredin, Les îles du Ponant

Fastnet Rock

Detta är den irländska fyren Fastnet Rock nära Cape Clear Island. Den är känd som "The teardrop of Ireland", eftersom fyren var det sista många irländare såg av sitt hemland när de åkte över Atlanten i förhoppningen om ett bättre liv.

*Máirtín Ó Méalóid
Comhbháil na nOileán*

Berguddens fyr

Detta är Berguddens fyr, som finns på Holmön utanför Umeå. Bilden är tagen en disig höstdag 2017. Numera är fyrmästar- och fyrvaktmästarbostäderna omgjorda till vandrarhem.

*Anetté Larm Johansson,
Skärgårdarnas Riksförbund*

Besök Finlands fyrar!

Här har vi samlat 60 av Finlands fyrar, som man på sätt eller annat kan komma nära. Det är alltså fyrar som finns på en udde eller på en ö, på vilken man kan landstiga. Kassunfyrarna som är placerade i öppet vatten är inte med. Till vissa fyrar ordnas det guidade turer, medan andra kan vara mer svåråtkomliga. Betar du av två per sommar är du klar om 30 år - lycka till!

På Finska firsällskapets finskspråkiga sidor (majakkaseura.fi, under Majakat) hittar man en karta där man kan se de exakta positionerna för Finlands fyrar och båkar.



- | | | |
|------------------|-------------------|-----------------|
| ◇ Keminkraaseli | ◇ Strömmingsbådan | ◇ Kobbå klintar |
| ◇ Ykskivi | ◇ Rövargrund | ◇ Flötjan |
| ◇ Ulkokorunni | ◇ Sälgrund | ◇ Lågskär |
| ◇ Keskiniemi | ◇ Härkmeri | ◇ Nyhamn |
| ◇ Marjaniemi | ◇ Yttergrund | ◇ Ledskär |
| ◇ Tasku | ◇ Merikarvia | ◇ Fästorna |
| ◇ Iso Kraaseli | ◇ Oura | ◇ Bogskär |
| ◇ Ulkokalla | ◇ Kaijakari | ◇ Utö |
| ◇ Poroluodonkari | ◇ Ryssäntorni | ◇ Kökarsören |
| ◇ Tankar | ◇ Kallo | ◇ Bengtskär |
| ◇ Kallan | ◇ Säbbskär | ◇ Russarö |
| ◇ Mässkär | ◇ Kylmäpihlaja | ◇ Gustafsvärn |
| ◇ Hällgrund | ◇ Santakari | ◇ Jussarö |
| ◇ Stubben | ◇ Lyökki | ◇ Porkala |
| ◇ Ritgrund | ◇ Enskär | ◇ Rönnskär |
| ◇ Valsörarna | ◇ Flatu | ◇ Gråhara |
| ◇ Korsö | ◇ Blekungen | ◇ Sveaborg |
| ◇ Utgrynnan | ◇ Sälskär | ◇ Söderskär |
| ◇ Norrskär | ◇ Högsten | ◇ Orrgrund |
| ◇ Rönnskär | ◇ Märket | ◇ Haapasaari |

Bengtskär. Foto: Mia Henriksson

BONGA FYRAR

Stubben.
Foto: Maria Sjöblom

Hällgrund.
Foto: Pia Prost

Marjaniemi.
Foto: Mia Henriksson

Norrskärsfyr.
Foto: Emmie Sjödahl

Yttergrund.
Foto: Siv Skägman

Sälsö, Sottunga.
Foto: Mats Lundberg

Bengtskär.
Foto: Mia Henriksson

Russarö.
Foto: Pia Prost

Kallbådan.
Foto: Paula Liimatta



Rönnskärs lotsstation 1945 eller senare. © Forum marinums bildbank / CC BY-ND 4.0

Lotsarnas vardag på Rönnskärs lotsstation

Text: Iris Sjöberg

Längst ut i Vasa skärgård finns Rönnskärs före detta lotsstation. Lotsuppassning fanns förmodligen här redan 1752 och man antar att Rönnskärsleden officiellt togs i bruk sommaren 1783. Stationen stängdes 1983, men innan dess fick Rönnskär se många lotsars livsöden passera revy. Ruben Söderholm är en av dem.

Dörrarna till Rönnskärs lotsstations alla hus stängdes den 28 mars 1983 och tiden för lotsarnas tillvaro i havsbandet var över. År 1983 var Rönnskärs lotsstation relativt modern, med både elektricitet och telefonförbindelse. Stationsbyggnaden från 1967 var komfortabel och bekväm med vatten, värme och sanitet. Radaranläggning och annan nödvändig utrustning underlättade verksamheten. Lägenheterna i de gamla trähusen var renoverade och trivsamma, med belysning, värmebatterier och teve. Kontak-

ten med Bergö, där de flesta lotsarna bodde, var tryggad i form av statens farkoster såsom kutter, snabbgående båt, snöskoter och hydrokopter.

Men hur såg det vardagliga livet på lotsstationen ut längre bakåt i tiden? Långt borta från civilisationen, nästan isolerade från yttrevärlden och i en tillvaro av enkelhet och karghet. Vad sysslade lotsarna med där ute i skärgården på 1950-talet?

Under våren och försommaren hade lotsarna nog inte några sysselsättningsproblem.



Ruben Söderholm jobbade som lots mellan åren 1951 och 1982. Foto: Iris Sjöberg

Det viktigaste jobbet för en lots var och är att föra fartygen tryggt och säkert till destinationen, i det här fallet Vasa hamn. Men för att farleden ska vara tillförlitlig och riskfri behövs det, förutom fyrar, också finnas remmare. Att tillverka remmare var ett enormt jobb. Allt skulle göras från grunden. Den här tiden fanns vare sig plast, styrox eller glasfibermaterial. Det var trä som gällde.

Min pappa **Ruben Söderholm**, född 1927 och lots på Rönnskär 1951-1982, minns hur det var.

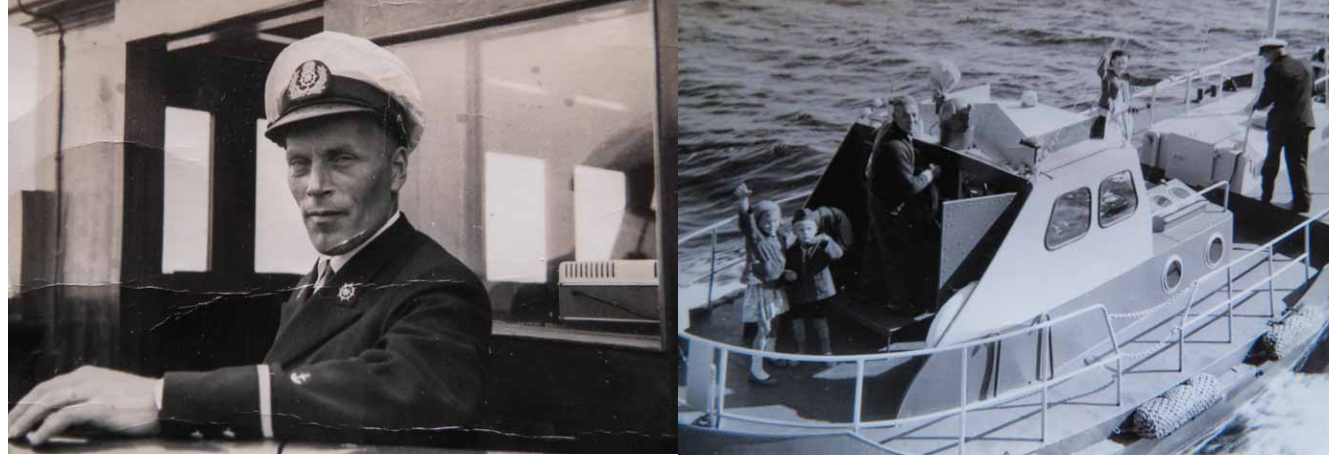
– Vi måste själva skaffa allt material. Jag ägde inte skog, så jag fick lov att hugga på annans mark på Bergö och betalade för det jag fällde. Stängerna barkades och forslades ur skogen till stranden. Därifrån transporterade jag dem med motorbåt ut till

lotsstationen, där de fick torka. Remmalkorgarna gjordes av pärtor som spjälades ur en trästock. Helst skulle stocken vara av furu, för då böjde pärtorna sig bra. Seg och starka kvistar behövdes till band runt korgarna, när de skulle träs på remmarna. Vi använde mest kvistar av vide och björk. Både stängerna och korgarna målade vi. Remmarna var rätt stora, höga och grova, och två stänger spikades ihop på så att det blev stabilt.

Bland drivveden hittades ibland material till flytbojar åt remmarna. Lotsarna vandrade ofta längs stränderna i hopp om att finna stockar och propsar, antingen till brännved eller sågvirke. Den tiden hände det att däckslaster spolades överbord eller att timmer slet sig ur bogseringsgrimmor. Vintertid förde varje lots ändå ett lass med ved till sitt ved-



Viking och Ruben, båda med släktnamnet Söderholm, är på väg för att lägga ut remmare. Foto: Privat



Ruben ombord på ett tyskt fartyg. Foto: Privat

Lotsålderman Arvid Söderholm till rors på lotskuttern, lotsen Georg Moliis och Sally Söderholm på fördäck, samt barnen Iris och Stig-Olof Söderholm på akterdäck. Foto: Privat



Här tillverkas remmarkorgar framför tvättstugan. Arvid Söderholm, samt barnen Iris och Stig-Olof Söderholm. Foto: Privat

lider på Rönnskär. Ved som därefter sågades och klövs för att eldas i gjutjärnsspisar och kakelugnar.

STENBUMLINGAR PÅ cirka 70 kilo användes som tyngder för att förankra remmarna i havet. Och stenbumlingar fanns det gott om, både på "skärlandet" och på de närliggande öarna. Lotsarna borrhade själva ett sex tums djupt hål i stenen. Och de borrhade för hand! Därefter svavlades öglor av järn fast i bumlingen. I mitten på 1950-talet hyrdes en stenborrh och då borrhades hål i många stenar för en längre tid framöver. Kanske finns det ännu någon sådan sten kvar, ovanför Storkroken i stenkumlet söder om båtskjulet?

Nordväst om båtskjulet, på Remmarbacken, fanns ställningar med plats för årets remmare som, bland kattfot och smultronblom, väntade på vackert väder. Spegelblankt och isfritt var nog ett måste för att lyckas med lodning och pejling och säkerställa att farledens alla remmare fanns på rätt plats och att de hölls kvar.

-På den tiden lade vi ut remmarna själva och använde därför våra egna motorbåtar, fortsätter Ruben.

Så den privata motorbåten måste också vara i skick, för att tåla bördan av både remmare och bastanta stenar. Sett med dagens ögon var utsättandet av remmare i så små båtar både riskabelt och, kanhända, ibland dumdrigt. Allt skedde utan flytvästar och utan möjlighet till radiokontakt med lots-

platsen, ifall något oförutsett skulle hända. Då fanns inget arbetarskydd. Men arbetet måste likväl utföras. Så här hade man alltid gjort - om inte i urminnes tider - så närapå.

Vakthavande lots följde garanterat arbetets gång med tubkikaren genom gluggarna i utkiket på taket. För vakthållning, lotsuppdrag och passandet av radiotelefonens lyssningstider skulle skötas, trots att det var ett intensivt arbetsperiod när remmarna sattes ut. Lyssningstiderna, fyra gånger om dagen, var viktiga för att hålla lotsarna uppdaterade angående fartygstrafiken. Ändå dök farkoster överraskande upp vid horisonten. Då gällde det att med kikaren följa fartyget. Närmade det sig inseglinglinjen? Hissades lotsflagg? Såg man flaggan ordentligt när det var mörkt?

- Mörkertid blossade fartygen då de ville ha lots, berättar Ruben. Vakten morsade "Vi kommer!" i en svarsblossning från utkiket på vinden. Där fanns en pyts med en oljedränkt trasa, som fördes ut genom utkiksgluggen och tändes på.

Ruben tystnar och skakar fundersamt på huvudet.

- Nog tog vi risker, det var ju brandfarligt. Men vi fick så småningom strålkastare för ändamålet.

VAKTHÅLLNING HÖLLS dygnet runt och indelades i fyra pass. Dagvakten hölls av den som först stod i lotsningstur. Men både den

som var andra och tredje i tur skulle finnas nära till hands. Det oväntade kunde inträffa. Lotsarna skjutsades till inkommande fartyg i egna motorbåtar. Ibland hände det att lotsen kunde ta sin egen båt på släp till Vasa och återresan var tryggad. Oftast inväntade lotsen ett utgående fartyg för att ta sig tillbaka. Någon gång måste lotsarna åka via Bergö och därifrån ordna med båtskjuts till lotsstationen - kanske råkade någon fiskare eller släkting vara på väg till de närliggande öarna runt Rönnskär? Om inte, var man tvungen att leja någon. Men tillbaka till jobbet måste man, så snabbt som möjligt.

En kutterförare anställdes 1959, men att använda lotskuttern enkom för transporter till och från Bergö förekom inte då.

- Det fanns en nog en lotskutter på Rönnskär när jag inledde min lotsbana 1951, minns Ruben. Den var mycket gammal och dessutom djupgående, så de äldre lotsarna var inte så benägna att köra den. Men jag körde den ibland.

- I december 1953 bytte vi kutter med Jungfrusund i Åboland. Vi yngsta lotsar, **Verner Holmstrand** och jag, fick i uppdrag att köra vår kutter till Jungfrusund och köra den vi fick i utbyte tillbaka till vår station. Det tog en hel vecka!

Decemberstormar rasade, höll andan och rev till igen. Och kutterns motor småkrånglade. Att bli drivande omkring i rådande oväder var ingen önskedröm. De sökte skydds-

hamn vid flera lotsstationer och inväntade bättre väder.

"Förhållandena i den finska skärgården är bland de mest utmanande i världen med tanke på sjöfart", kan man läsa på Finn-pilotens hemsida. "Det är ingen lätt uppgift att ta sig ombord på fartygen i mörker och i de värsta höst- och vinterstormarna". Det var det inte på 50-talet heller, fast fartygen den tiden inte var lika stora som idag. Olyckor kunde inträffa. Plötsligt erinrar sig Ruben ett par nära ögat-incidenter som verkligen kunde ha slutat illa:

- Jag skjutsades med motorbåt till ett inkommande fartyg. Det blåste en sjujåklig storm och vågorna gick höga, men det var dagtid och solen sken. Då jag hade greppat lejdaren och börjat klättra uppför kom plötsligt en väldig våg. Motorbåten lyftes upp på vågtoppen så att den var ovanför mig. När båten for ner i vågdalen svepte den förbi mig så nära att jag höll på att dras med. Än idag kan jag höra svischet!

Han ryser. En annan gång blev han hängandes utanför relingen på ett mindre fartyg. Det var natt och mörkt och kuttern och det låga lastfartyget låg jämsides. Mitt i klivet över till lastfartyget vände kuttern oväntat från fartyget. Men Ruben hann klamra sig fast i fartygets reling och tog sig själv upp på däck. Lotsväskan hamnade i sjön och den hittade han några dagar senare på en grynnan norr om lotsstationen. Vardagslivet innehöll således också dramatiska inslag, och Ruben

är knappast den ende som råkat ut för miss-tag eller missöden som kunde fått ödesdigra följder.

KOMPETENSKRAVET FÖR en lots idag är sjökaptensbehörighet. Så var det inte förr. Men de flesta av Rönnskärlotsarna på 1950-talet hade understyrmansexamen, en hade överstyrmansexamen och på tidigt femtiotal fanns två med kustskepparbrev. De var å andra sidan väl inkörda på farleden, eftersom de var söner till tidigare lotsar på Rönnskär. Detta räknades nog som fördel vid besättandet av tjänsterna för länge sedan. Alla lotsarna hade ändå sjöpraktik med erfarenheter av andra havsområden.

Lönen då? Statens kaka är liten men säker, sades det. Fast sättet hur lönen utbetalades var helt annorlunda än idag. Lotsäldermannen hämtade allas löner från lotskontoret i Vasa och pengarna fördelades på lotsstationen. Under slutet av 1800-talet hämtade lotsäldermannen lotspengarna ända från statskontoret i Laihela! Först nu förstår jag varför den äldermannen ägde en pistol, en pistol som idag förvaras i vårt hembygdsmuseum: att ensam transportera flera månadslöner för fyra personer var sannerligen ett risktagande.

Det fanns två lotsstugor med åtta lägenheter (kök + kammare). En lägenhet var avdelad för radiotelefonen och hade sängplatser för tillfälliga besökare, främst Vasalotsar som inväntade återfärd. De sju lotsarna hade ofta sina familjer med. Lotsstationen var en speciell vrå av världen också för barn. Ett paradiset för lekar, strövtåg och äventyr. Så sommartid var här liv och rörelse. Ännu på 1930-talet bodde lotsfamiljerna året om på stationen. Då hade man kor, får och någon gris i fähusen. På 1950-talet fanns här bara en ko, höns och några får och det enbart under sommaren. Förutom varsitt vedlidor och magasinförråd fanns också gemensamma

utrymmen. I snickarboden och i den gamla smedjan tillverkades föremål och nödvändiga ting för eget bruk.

Vana vid utskärsliv sedan barnsben och långt borta från dagligvaruaffärer drygade lotsarna ut sitt matförråd med det som stod till buds. De fiskade till husbehov med nät, skötar och katsor. Fisken tillreddes som färsk, röktes eller saltades. Villebråd fanns likaså för den som var jaktintresserad: sjöfågel, skogsfågel, harar och sälar. Grissleungar och sjöfågelägg hörde också till kosten den tiden. Skinn av sälar garvades och bereddes, sältran kokades och dun av sjöfåglar togs tillvara. De trädgårdsintresserade hade egna odlingar. Att plocka bär var också ett fritidsnöje och gräslöken växte vilt på skärgårdsön.

SJÖFARTEN VAR rätt livlig den här tiden. Lastfartyg i olika storlekar, oljetankers och passagerarbåtar passerade lotsstationen på väg till och från Vasa. Till och med någon segelskuta uppenbarade sig vid enstaka tillfällen. Motorbåtar och segelslupar, både från Finland och Sverige, sökte natthamn, nödhavn eller tillbringade soliga semesterdagar på det saltstänkta skäret bland de gästvänliga lotsarna. **Johan Kjellberg** från Ekerö, Stockholm vistades några sommarveckor på Rönnskär 1957-59 och skrev 2003 i gästboken på www.bergo.nu: ”Stannade hos mästrelotsen **Arvid Söderholm** med fru, minns den goda hal-londrickan, sikfiske, radiopassning, lotsutkik, blossning, primuskokt hett kaffe på fat strax före lotsning, dom fina spetsgattade sniporna, den nya lotsbåten, lättrodda isekor, ibland en avstickare till Bergö. Den lite utsatta och spännande miljön men framför allt lotsarnas gästfrihet har etsat sig fast och guidat mig.”

Jag tycker inte att lotsarnas vardagsliv verkar ha varit enahanda. När höstmörkret och tystnaden lägrade sig över skäret och oljelamporna lyste i kök och kammare, då läste man, spelade kort och löste korsord.



Rönnskärs vedlidor närmast kameran, sen följer källaren av sten. Nedre lotsstugan uppfördes 1924. Högst upp finns övre lotsstugan som byggdes 1899. Vedlidret och källaren borde också ha byggare 1899. Foto: Christian Höglund

Allt medan sydvästliga stormvindar kastade vågstänk på fönsterrutorna, grovkornig snö yrde längs det blankspolade urberget och det gurglande suget ur de djupa klippskrevorna växte i styrka.

Vintertid stängdes lotsstationen när fartygen inte längre kunde trafikera Rönnskärsleden på grund av isläget. Två lotsar stannade dock kvar på stationen som vintervakter. Då blev vardagslunken kanske lite mer enförmig i ensligheten bland meterhöga drivor, upp-tornade isblock och vita vidder.

Pappa Ruben är uppvuxen på Strömmingsbådans fyrplats nära Rönnskärs lotsstation. Farfar var fyrvakt. Då pappa var liten

grabb lär han ha sagt åt farfar: ”Då jag blir stor ska jag bli lots på Rönnskär”. Och det blev han.

Källor

Telefonintervju (på grund av Coronaläget våren 2020) med lotsen Ruben Söderholm, boken ”I storm och i stiltje – Rönnskärs lotsstation 1752-1983”, sjökaptanen Per-Erik Berglund, samt egna anteckningar och minnen.



IRIS SJÖBERG

är pensionär, bosatt på Bergö och aktiv inom släkt- och hembygdsforskning.

iris.sjoberg@netikka.fi

ARTIKELFÖRFATTAREN



Navigationsskolan i Mariehamn är i dag en del av Högskolan på Åland. Skolbyggnaden är ett landmärke i västra hamnen. Foto: Wikipedia.

Modern utbildning med långa anor – Högskolan på Åland utbildar sjöbefäl

Text: Cecilia Lundberg

En bra befälhavare har kunskap och erfarenhet samt förmåga att leda och kommunicera. För att kunna fatta goda och riktiga beslut kan det vara riskabelt att mönstra upp till kapten alltför snabbt. Ibland måste befälhavaren fatta snabba beslut. Att inte lyssna in sin besättning är att negligera viktiga resurser omkring sig. Skärgård har kollat upp sjökaptensutbildningen på Högskolan på Åland.

Navigationsskolan är ett av landmärkena i västra hamnen i Mariehamn. Ett stenkast från Pommern, Ålands segelsälls pavijong och terminalerna för passagerarfärjor har byggnaden med sin karakteristiska fartygsradare på taket tronat ut över hamnen sedan slutet av 1930-talet. Fram till 1944 hette skolan Högre navigationsskolan i Mariehamn. Därefter gick den under benämningen Ålands sjöfartsläroverk i 58 år innan utbildningen 2003 blev en del av Högskolan på Åland.

Navigationsskolan har långa anor på ölandet Åland. I mitten av 1800-talet påbörjades en verksamhet på folkhögskolenivå, för att 1868 bli en statlig navigationsskola i Mariehamn. Först för skeppare på sjöfart inom Östersjön och Nordsjön, senare med fullvärdig sjökaptensutbildning. Maskinteknisk utbildning infördes i mitten av 1930-talet.

I dag ansvarar sex ordinarie lärare för utbildningen med hjälp av en handfull timlärare och externa experter, som kallas in vid behov. **Bengt Malmberg** är programansvarig med titeln överlärare och har hört till lärarlaget sedan 2001. Navigation och manövrering är Malmbergs specialgebit, men han undervisar också krishantering, arbetsrätt och ledarskap. De övriga lärarna är specialiserade på lastning och lossning, fartygssimulering och traditionellt sjömanskap med knopar och knutar. Därtill finns det språklärare och undervisning i matematik och fysik.

– Sjöfartsutbildningen är inne i ett paradigmskifte, berättar Malmberg. Vi går alltmer mot elektroniska sjökort och satellitnavigering. Samtidigt kvarstår grundläggande navigation som bäst utförs med transportörer, passare och traditionella sjökort som en viktig del av vår utbildning.

SJÖFARTSUTBILDNINGEN I Mariehamn kan stoltsera med ett eget skolfartyg, något som inte är alla sjöfartsprogram förunnade. Fartyget har en bruttodräktighet på 500 ton, vilket är rätt stort. M/S Michael Sars har ett förflutet som norskt forskningsfartyg och är i flitig användning. Skolfartyget används också av Ålands yrkesgymnasium och hyrs även ut till utomstående sjöfartsutbildningar.

En person som avlagt sjökaptensexamen har rätt att tjänstgöra som befälhavare på vilket fartyg och hav som helst. Det internationella sjöfartsorganet IMO:s konvention angående standard för utbildning, certifiering och vakthållning ombord (STCW) reglerar behörigheten för sjökaptener i kombination med nationella bestämmelser.

I Finland är det möjligt att studera till sjökaptent på svenska i Åbo och Mariehamn, på finska i Raumo och Kotka. I Sverige finns det för närvarande utbildningar i Göteborg och Kalmar.

– Bakom titeln sjökaptent står intensiva studier under fyra och ett halvt år, eller mer exakt 270 studiepoäng. Detta motsvarar en kandidatexamen och är vad vi, vid Högskolan på Åland, kan erbjuda, berättar Malmberg.

Av utbildningens 270 poäng består 40 procent av praktik utspridda på flera perioder. Sammanlagt uppgår praktiken till ett år, eller 360 dagar. De första 60 dagarna ger behörighet som vaktman på däck. Därefter arbetar de studerande sig uppåt genom en kombination av praktiska och teoretiska studier till vakthavande styrman, överstyrman och så småningom befälhavare.

Förutom de kurser som direkt förknippas med sjöfartsliv, det vill säga navigation, säkerhet, transportteknik och sjömanskap, bör de studerande också få insikter inom ekono-



Bengt Malmberg är programansvarig för sjökaptensutbildningen på Högskolan på Åland. Han har ett förflutet som styrman och befälhavare på M/S Amorella. Foto: privat.

mi, juridik, ledarskap, matematik och fysik. Till de valbara studierna hör språk och andra relevanta kurser som den öppna högskolan på Åland erbjuder. Givetvis ingår också ett examensarbete.

SEN UNGEFÄR tre år tillbaka befinner sig rekryteringen av studerande inne i en svacka. Bengt Malmberg kan inte riktigt förklara läget på annat sätt än att branschen fluktuerar i cykler på ungefär åtta år. När det går bra i sjöfartsbranschen ekonomiskt, är det svårt att rekrytera studerande och tvärtom.

Goda år har skolan kapacitet att ta emot 24 nya studerande årligen. För närvarande finns det bara mellan fyra och tio studerande per årskurs. I dagsläget kommer över hälften

av de studerande västerifrån, från Sverige. Utbildningen på Åland har dels ett gott rykte, dels finns det för närvarande endast två svenska högskolor med motsvarande utbildningar. Resten av de studerande är jämnt fördelade mellan olika hemorter runt om i Svenskfinland. Anmärkningsvärt är att ingen ålänning inledde sjökaptensstudier i Mariehamn senaste år.

På Åland är det möjligt att redan inom andra stadiets utbildning välja en yrkesinriktad examen inom Ålands yrkesgymnasium. Där erbjuds linjer för fartygselektriker, vakthavande styrmän och maskinmästare.

Krisen i studerandeunderlaget har fått utbildningslinjen att fundera en del kring frågor och kanaler kring nyrekrytering.

– Under goda år är det lätt hänt att man blir både lat och bekväm, vilket straffar sig i längden. Nu måste vi igen ta tag i rekrytering och aktivera oss med skolbesök, studiemässor och synlighet på sociala medier, säger Malmberg.

Könsfördelningen hos de studerande är en annan fråga som man gärna skulle vilja se en ändring i. Hur man än försökt, är det onekligen en bransch som fortfarande attraherar mest manliga sökande.

– Det är i regel bara en eller två kvinnor som årligen inleder sjökaptensstudier, vilket är synd, fortsätter Malmberg.

Positivt är i alla fall att utexamineringsgraden är hög och få avbryter sina studier halvvägs.

STUDIEPROGRAMMET ÄR intensivt, även om de teoretiska studierna varvas med perioder av praktik. De många och relativt långa praktikperioderna bidrar till att endast ett fåtal väljer utbytesstudier utomlands. Att finna

exotiska praktikdestinationer kan istället vara lockande.

– Många väljer att praktisera på kryssningsfartyg i Sydostasien. Under senare tid har flera valt att jobba på ett mindre expeditionsfartyg i områdena kring Svalbard. I vår bransch är detta kanske ännu mer speciellt, funderar Malmberg.

Det är enkelt att hitta praktikplatser i dagens läge. Systemet är centralordnat på nationell nivå och går under namnet Sjöfartens praktikkvartn. Praktikkvartnen erbjuder platser på fartyg inom den finländska handelsflottan. Det är också välkommet att själv aktivt söka praktik på ett fartyg under utländsk flagg.

Det är inte ovanligt att praktikplatsen med tiden förvandlas till en arbetsplats för den som sköter sig bra. Många fastnar också lätt på ett rederi eller fartyg. Detta är fullt möjligt, samtidigt som lärarna gärna uppmuntrar de studerande att passa på och testa på olika fartyg och typer av arbete.

För utexaminerade sjökaptener ordnar Högskolan på Åland inga regelrätta fortbildningskurser. Däremot arrangeras fortlöppande behörighetskurser som utexaminerade måste avlägga med fem års mellanrum. Hit hör exempelvis kurser i brandsläckning och livbåtscertifikat.

Vid Aboa Mare/yrkeshögskolan Novia i Åbo och vid Sjöbefälsskolan vid Chalmers tekniska högskola i Göteborg går det att läsa vidare på magisternivå, vilket inte är möjligt på Åland. Ett alternativ som ganska få utexaminerade från Mariehamn väljer. Däremot är det flera som valt att kombinera sjökaptensstudierna med en examen i företagsekonomi. En studieinriktning som också erbjuds inom Högskolan på Åland.

SJÄLV HÖR Bengt Malmberg också till de sjökaptener som är utexaminerade från Ålands Sjöfartsläroverk. Han hann tjänstgöra ute till sjöss i över tio år, både som styrman och befäl, innan han valde att gå i land och sadla om till lärarbanan. Under de första åren som lärare passade han på att hoppa in några veckor varje sommar som vikarierande kapten. Nuförtiden undervisar han blivande skärgårds-, kust- och högsjöskeppare på medborgarinstitutet vid sidan om det dagliga arbetet.

På den aktuella frågan om fritidsbåtägare borde avlägga speciella sjökörkort känner sig Malmberg lite kluven. Som lärare i navigation känner han ansvaret att lära ut sjömanskap och sjövätt. Som skärgårdsbo är han väl förtrogen med den frihet det skänker att röra sig ute på sjön. Ofrånkomligt kräver speciellt stora båtar och rejäla motorer kunskap och förstånd.

Har Bengt någon favoritfyr? Detta nummer handlar ju trots allt om fyrar och navigering.

– Om jag bortser från namnet på Bengtskär, är det nog Marhällan som ligger mig närmast hjärtat. Den ser jag då jag beger mig ut till havs, men också då jag återvänder hem igen.

CECILIA LUNDBERG

är doktor i marinbiologi och jobbar vid Centret för livslångt lärande vid Åbo Akademi, bland annat som redaktör för Tidskriften Skärgård. Hennes svärfar är pensionerad sjökaptan från Ålands sjöfartsläroverk.

Navigation nu och i framtiden

Text: Irina Wahlström & Magnus Hellström, Foto: Kaius Hedenström

Navigation har man gjort sedan urminnes tider, men de tekniska förutsättningar för en säker och miljövänlig sjöfart och effektiva transporter har inte alltid funnits där. Nuförtiden underlättas navigation och sjöfart av moderna teknologier: olika data- och kommunikationsnätverk och en uppsjö digitala lösningar. Satellitpositioneringssystemet GPS används inte enbart av sjömän, utan även av den stora allmänheten som en del av olika system och applikationer.



Lotsstationen vid Gråhara fyr utanför Helsingfors

För att bestämma ett fartygs position i forna tider användes metoden "död räkning", där navigatören kände till tre faktorer: fartygets startposition, dess hastighet och dess kurs. Men att fastställa kursen var en utmaning för sig. Före kompassens tillkomst orienterade man sig bland annat med hjälp av solen, stjärnor och dyningar. Med tiden blev navigering mycket exaktare tack vare mekaniska instrument såsom sextanten. Den mäter solens och stjärnornas höjd över horisonten, varmed den nordsydliga positionen (latitud) kan bestämmas.

Den engelska timmermannen och urmakaren **John Harrison** utvecklade på 1700-talet skeppskronometrar för att lösa problemet att hitta fartygets exakta östvästliga läge (longitud) och därmed den totala geografiska kartpositionen till sjöss. Detta gjorde navigeringen mycket exaktare och betydde färre haverier och förlorade sjömäns liv, under en intensiv utforskning av nya tryggare sjövägar. Dessa kronometrar kan idag beundras på Royal Observatory i Greenwich, som är placerad exakt på 0-meridianen.

Likt våra sjöfarande förfäder hundratals år tillbaka, kämpar också vi i den moderna världen med att hitta rätt kurs och balans bland ett antal betydande utmaningar. Våra samhällen drivs av globala megatrender såsom befolkningstillväxt, urbanisering, ökande godstransporter, teknologisk utveckling och accelererande digitalisering. Detta påverkar marknadsdynamiken och den tekniska och affärsmässiga utvecklingen av sjöfart, hamnar, leveranskedjor och regelverk.

För Finlands del är sjöfarten livsviktig, då 90 procent av utrikeshandeln transporteras till sjöss. Finlands geografiska läge, långa transportsträckor och tunna varuflöden kräver att landet måste ta fram och satsa på effektiva logistiska system och lösningar som möjliggör snabba och smidiga transportflöden, för att behålla och förbättra sin konkurrenskraft.

STÄNDIGT ÖKANDE godstransporter och strängare miljölagstiftning ställer också allt högre krav på navigationsförmågan. Även om sjötransporterna utgör det mest energieffektiva sättet att transportera stora godsvolymer, producerar de oberoende närmare tre procent av de totala globala koldioxidutsläppen. I maj 2018 antog IMO (International Maritime Organization) en strategi för att reducera växthusgaserna från sjöfartsindustrin. Syftet är att minska koldioxidutsläppen med minst 40 procent fram till 2030 och med 70 procent fram till 2050. Dessutom ska de totala årliga utsläppen av växthusgaser halveras fram till 2050, jämfört med nivån år 2008. Detta utgör en enorm utmaning för sjöfartsindustrin, givet att fraktvolymerna samtidigt förväntas växa med omkring två-tre procent per år. Sjöfartens övriga miljökonsekvenser, såsom utsläpp av svavel- och kväveoxider, avfallsvatten, erosion och ljud, har också fått allt större uppmärksamhet.

Transportsektorn utvecklas i snabb takt tack vare digitalisering, automation och elektrifiering. Dessa faktorer är också medel för en tryggare och bättre optimerad navigering, vilket även kan lösa många utmaningar kopplade till hur klimatmålsättningarna ska uppnås. I de nya avancerade transportsyste-



Nattlig bild av fyren Skiftet mellan Houtskär och Kökar

men kommunicerar fordon, fartyg, gods och infrastruktur med varann. Dessa utrustas i allt större utsträckning med sensorer och digitalteknologi, vilket ger möjlighet att förbättra till exempel fartygets sjösäkerhet och energieffektivitet. Man förbättrar även den logistiska effektiviteten via ruttoptimering, kan utnyttja långsammare framfart, så kallad slow steaming, samt virtuella ankomster eller tidsoptimering av fartygens hamnbesök.

När man eftersträvar minskade utsläpp bör man dock se längre än till den sjöburna sträckan. Transportkedjorna borde mer och mer beaktas från leverantör till slutkund, så att landsvägstransporten och hamnarna blir en integrerad del av analysen. Här kommer ökad digitalisering att hjälpa till, genom att underlätta informationsflödena mellan olika aktörer inom leveranskedjorna.

ÖSTERSJÖN ÄR ett av världens livligast trafikerade havsområden och det präglas av en svårnavigerad skärgård och vinterförhållanden. Därför är det av största vikt att informationshantering, -utbyte och -överföring i allt större utsträckning kan optimeras, när man utvecklar de nationella och gränsöverskridande digitala systemen för trafikkontroll. I dagens läge övervakas sjötrafiken via AIS (*Automatic Identification System*), där fartyg över 300 bruttoton per automatik sänder information om fartygets position, hastighet och kurs. Detta gör att andra fartyg får tillgång till informationen. Informationen används ofta även av nationella och internationella myndigheter för att övervaka och analysera fartygstrafiken.

Underhåll av farleder inkluderar bland annat isbrytning, övervakning av bojarnas och fyrarnas tekniska funktionalitet och bojarnas korrekta läge vid farleden. I nutidens smarta bojkoncept kombinerar man sensortechnologi och mobil dataöverföring, vilka kan användas för att samla in information om ex-

empelvis vattennivå, våghöjd och strömningar. I framtiden kan bojarna eventuellt också känna av svaveldioxidutsläpp i atmosfären.

Elektroniska sjökort, som anger fartygets position och visar den direkt på plotterskärmen, har i allt större utsträckning tagits i bruk även på fritidsbåtar. Framtida eLotsning innebär en digitaliserad insamling, produktion och behandling av information relaterad till lotsningstjänsternas olika skeden.

Sjötrafikledningen tillhandahåller fartygstrafikservice (VTS, Vessels Traffic Service) och upprätthåller säkerhetsradioverksamheten för handelssjöfarten och den övriga sjötrafiken. Fartygstrafikservicens målsättning är att främja en smidig och effektiv fartygstrafik, förbättra säkerheten, förebygga olyckor och eventuella miljöskador orsakade av dem. Men navigerings säkerhet inkluderar givetvis även ett antal andra aktörer och tjänster, såsom sjöräddning, sjöbevakning och meteorologiska tjänster. Tiden får utvisa i vilken takt och mån teknologiska och digitala framsteg ytterligare kan underlätta kommunikationen inom sjöfarten och navigationen. Eventuellt kan vi i framtiden se obemannade eller autonoma fartyg* segla på Östersjön.

Till sist några ord om det mänskliga beteendet och attityder. Användandet av teknik och hjälpmedel som underlättar navigationen kan överta vissa rutinmässiga uppgifter, samt minska på antalet besättningsmedlemmar ombord. Samtidigt kan en ökad automation leda till passiv vakthållning och observering av omvärlden. Alltför stor teknologisk tillit kan i värsta fall rubba traditionella navigationsfärdigheter och hanteringen av eventuella farliga situationer.

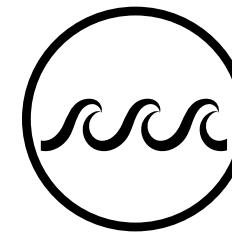
Många ser fram emot sommaren och båtsäsongen – hoppas att den exceptionella våren 2020 har lärt oss att ta mera hänsyn till våra medmänniskor, även ute till sjöss. Håll

konstant utkik, ge rum för andra i farleden och stirra inte blint på plottern. Trevlig sommar och navigera tryggt till sjöss!

Intresserad av temat? Bekanta dig med oss!

HAVET: www.abo.fi/sea

**Ett autonomt fartyg kan segla "belt självständigt" tack vare sensortechnologi, data- och kommunikationsförbindelser, människan styr inte fartyget. Ett obemannat fartyg fjärrrobserveras och -styrs av människan via landbaserade kontrollcenter.*



The Sea



IRINA WAHLSTRÖM & MAGNUS HELLSTRÖM

jobbar båda vid laboratoriet för industriell ekonomi vid Åbo Akademi. Magnus som biträdande professor och Irina som projektchef sedan 2017. Irina tog ursprungligen magisterexamen i biokemi vid Åbo Akademi och sedan en sjöfarts-MBA (Master of Business Administration) i London (Greenwich). Hon har jobbat hela sin professionella karriär med sjöfartsfrågor både i hemlandet och utomlands. Magnus är diplomingenjör och teknologie doktor från Åbo Akademi. Hans forskningsintressen kretsar kring den marina industrin nya affärsmodeller och teknologier. Båda jobbar inom ÅA:s forskningsansats HAVET.

fornamn.efternamn@abo.fi



Stora hamnboken-serien. © Turun Partio-Sissit ry

En båtfarares (näst)bästa vän – sjöscouternas hamnbok

Text: Nina Söderlund

Som barn var jag ofta ute på sjön med min far, antingen för att hämta post till öarna norr om Nagu eller för att fiska (med nät förstås). Båten var således ofta full med postsäckar eller gäddor, eller både och. Vattnet var klart då. Man såg havsbotten och grynnor bättre än i dag, och troligen är det därför jag fortfarande kan drömma mardrömmar om att plötsligt vara omgiven av stora tångbeklädda stenar och lågt vatten. Därför är jag tacksam över att man i dag kan få hjälp av Stora Hamnboken då man rör sig med båt på obekanta platser.



Gruppen bild av en liten del av Stora hamnbokens bakgrundskrafter: de som lodat i skärgården, karttrare, textförfattare, ombrytare, projektansvariga och så vidare.

När jag och min man började segla för snart 20 år sedan var det särskilt ett hjälpmedel som skaffades tidigt: sjöscouternas "Stora Hamnboken". Den rekommenderades av alla andra seglare, och den har verkligen varit i flitig användning under alla år. I båten, näst efter sjökortet, är den det viktigaste redskapet av papper (i viss konkurrens med toalettpappret, men om det tagit slut kan man ändå med hamnbokens hjälp ta sig iland någonstans, helst på en plats var Håll Skärgården Ren har ett välkött dass).

Fast jag använt boken så länge, var det först för något år sedan jag blev intresserad av hur den egentligen har kommit till och hur mycket arbete som ligger bakom. Därför ville jag träffa två i detta sammanhang ytterst viktiga personer: **Kari Kiesiläinen** och **Matti Törmä**. De fick berätta hela historien, eller rättare sagt en liten bråkdel, eftersom berättelsen sträcker sig över nästan 50 år.

Allt började år 1971. Då var förutom Kari och Matti också bland andra **Tommi Kyttä** och **Pekka Vuorinen** med bland de aktiva. Sjöscoutkåren i Åbo, "Turun Partio-Sissit", var ofta ute på seglatser med barn och unga. Skepparna ombord ville hitta naturhamnar och genom försiktighet, försök och misstag

hittade man hela tiden nya lämpliga platser. Inom scoutkåren började man skriva ned anvisningar och tecknade små kartor, så att den som var skeppare på nästa resa tryggt kunde hitta till samma ställen.

Åren gick och ryktet började sprida sig om att sjöscouterna kände till många fina naturhamnar och ankringsplatser. Man delade med sig av sitt kunnande och år 1978, när det blev lättare att själv kopiera, började man distribuera den värdefulla informationen i riktiga häften. Det gav sjöscouterna idén att göra sin egen bok och den allra första Stora Hamnboken utkom 1979.

En viss produktutveckling tog fart redan tidigt. Från Åbo universitets bibliotek fick man grundkartor som man med enkla hjälpmedel ritade av. Det har alltid varit självklart att alla hamnböcker som sedermera utkommit är spiralbundna. På en båt måste det vara lätt att kunna studera just den sida som är aktuell, ingen vill ha en bok vars sidor slår igen så fort man släpper taget. Särskilt det här med att anlägga en brygga kan som känt vara krävande, då måste man redan ha klart för sig exakt vart man styr.

Vi som rör oss på sjön i dag kan knappast föreställa oss hur dåliga sjökorten var förr i världen. Det kunde saknas hela små öar,

deras konturer var fel, strandlinjen fanns inte där den borde, för att inte tala om grynnor och undervattensstenar. Det var alltså en väldigt viktig och användbar kompletterande information som sjöscouterna bidrog med, flera år före den så kallade officiella informationen om småbåtsrutter med mera.

Än i denna dag finns det många olodade områden kvar och särskilt mycket av det som finns bakom 3-meterslinjen, där vattendjupet är grundare än tre meter, är ett mysterium. Det kan vara nästan tre meter djupt, men det kan likaväl vara 50 centimeter och det kan finnas stenar lite varstans. Sjöscouterna har givetvis inte heller lodat alla sjöbottnar, men de har utnyttjat en hel del flygbilder, eftersom man uppifrån kan se också konturer på grunda områden mycket bra. Det är lätt att gissa att ungdomarna på sjöscouternas egen segelbåt gärna ställer upp med att använda drönare för att få bra foton uppifrån. Jag har själv ibland störts av surroundet från en sådan en lugn vacker kväll i en hamn eller naturhamn, men nu när jag vet orsaken kan jag ta det lite lugnare.

Ändå kan förstås inte heller sjöscouterna garantera farbarheten på lodade områden, utan det är alltid skäl att röra sig väldigt försiktigt. Utgångspunkten för kartorna nära land är båtar som är max 2,35 meter djupgående. Klokast är väl nog ändå att med segelbåt inte alls röra sig så nära land, utom i naturhamnar. Det är då Stora Hamnboken och Stora Ruttboken verkligen behövs.

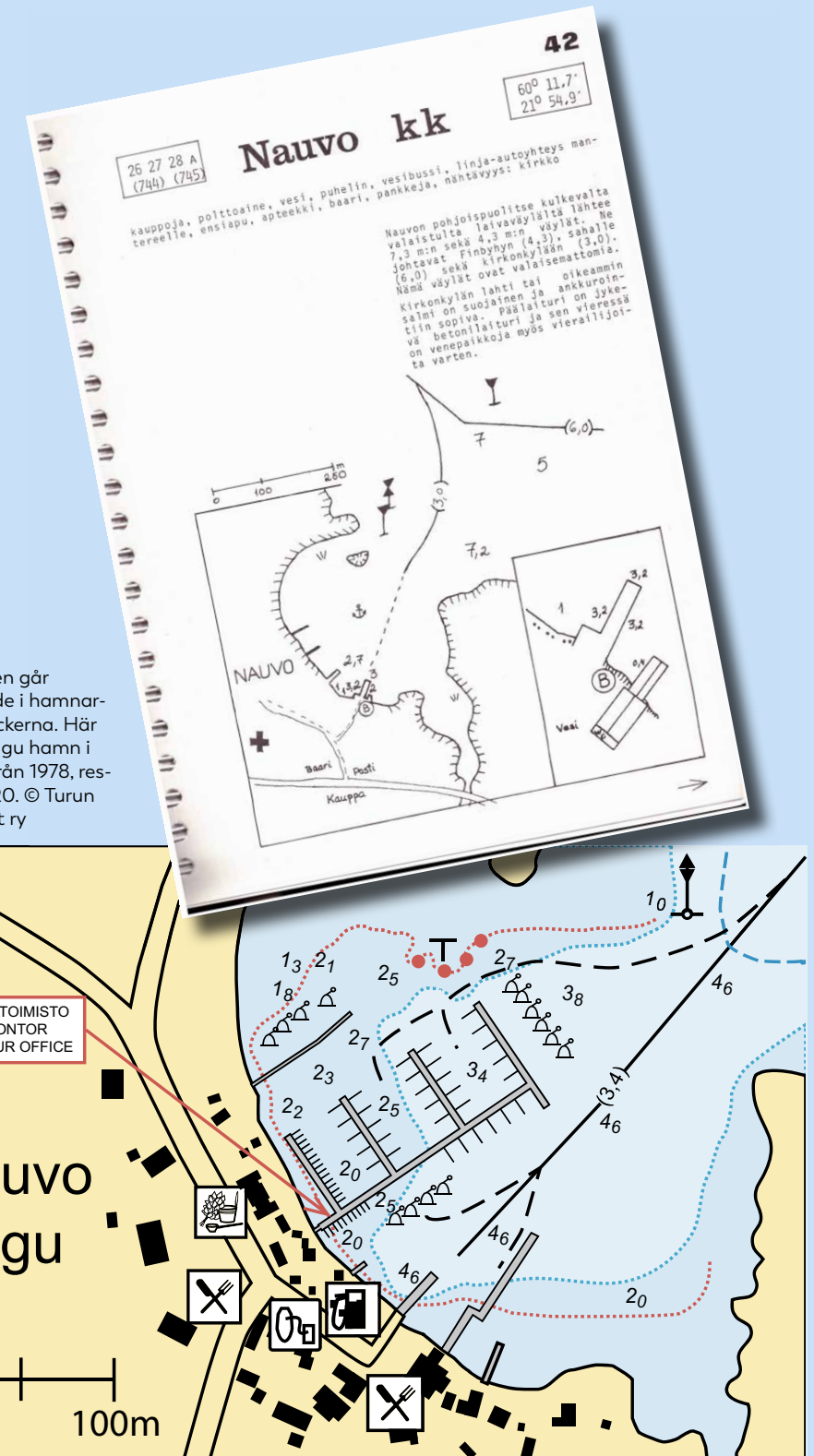
Den som använder navigationsapplikationen Sailmate har möjlighet att också där ta i bruk sjöscouternas egna ruttbeskrivningar, sammanlagt 1250 sjömil, som inte finns på vanliga sjökort. Riktigt alla rutförslag har dock inte kunnat användas, försvarsmaktens representanter brukar ofta plocka bort några rutter när man på förhand går igenom rutterna med dem.

Som många vet finns det fina teckningar i Stora Hamnboken. De har tecknats av **Seija Kiesiläinen** och **Eeva Kyttä**. Hamnbeskrivningarna innehåller också historiska fakta om många platser, samt en del berättelser. Givetvis är att herrarna Kari och Matti och deras medhjälpare också har ett oräkneligt antal icke publicerbara berättelser på lager. Under så många år och så många sjömil samlar man på sig ett och annat. Sjöscouterna har bevittnat kanotister ute på öppet hav, som i medvind med god fart seglat med hjälp av uppspända paraplyer, och de har en gång i skymningen mött självaste Greven av Källskär (utanför Kökar). Kari berättar den rätt otroliga historien om att Argentinas tidigare president Juan Perons pappa var från Föglö. En bra historia som citerats i många tidningar, dock inte ännu i Skärgård?

Åland, Finska viken, Bottniska viken, Åbo skärgård och den för oss kustfolk exotiska Saimen (med 528 hamnar!) är områden som fått sina egna hamnböcker. Samarbetet med Svenska Kryssarklubben har lett till att 30 000 exemplar har distribuerats i Sverige. Till exempel boken "Hamnar från Hangö till Torneå", som koncentrerar sig på Åbo skärgård och Bottniska viken, är populär bland svenskar. Ändå kunde ju betydligt flera fritidsbåtar från Sverige hitta till den finländska skärgården och kusten, tycker både Kari, Matti och jag.

Den bok som just nu är aktuell är en ny version av hamnboken för Åland. Där finns många nya naturhamnar, vilket om gamla tecken håller streck, kommer att leda till debatt på Åland.

MATTI BERÄTTAR om den seglats som för honom blev den viktigaste. Han var i sin ungdom i Åbo och blev ombedd att komma med på sjöscouternas seglats. Resan blev på många vis en lindrig mardröm. Det regnade hela tiden, blåste inte alls och allas sovplatser,



Utvecklingen går framåt, både i hamnar och i böckerna. Här ser man Nagu hamn i upplagan från 1978, respektive 2020. © Turun Partio-Sissit ry

Jungfrudanserna - en gåta som fortfarande gäckar oss

Text: Thomas Rosenberg

Förhistoriska eller relativt nya? Magi och ritualer eller lek och tidsfördriv? Jungfrudanserna fortsätter att gäcka forskarna, som inte tycks ha kommit så mycket längre jämfört med de första pionjärerens utforskningar under 1800-talet.

För mig har jungfrudanserna alltid känts hemvana eftersom vi råkar ha en sådan på den holme där jag vistats alla mina somrar. En stor och välbevarad dessutom, enligt den muntliga traditionen kallad "Jerusalem". En labyrint vi alla som små har sprungit igenom, och senare försiktigt har traskat. Och som vi stolt förevisar för våra gäster.

Jag har därför länge samlat på mig litteratur om jungfrudanserna och deras historia. Den är till min förvåning är ganska blygsam, med tanke på hur gåtfulla de är. Och det

är fortfarande ganska tunnsått med goda förklaringar.

Det var därför med nyfikenhet jag tog mig an en av de nyare böckerna på området: antologin "Jungfrudanser - myt och verklighet. Om labyrinter i norr", utgiven av Svensk-Österbottniska samfundet, i samarbete med Kungliga Skytteanska Samfundet i Sverige. Den bygger på ett seminarium hösten 2016 i Academill i Vasa. Men jag blev smått besviken. Forskningen tycks fortfarande full av frågetecken kring jungfrudansernas ålder och funktion. Man tycks inte ha kommit så mycket längre jämfört med de första pionjärerens under 1800-talet.

Den större, njurformade jungfrudanserna på Rågskär, i Borgå yttre skärgård. Högt uppe på ett berg, ovanför en traditionell ankarplats. Holmen fungerade som lotsplats under 1800-talet. Diametern 11,7 och 10,2 m, öppningen mot ONO. Foto: Thomas Rosenberg.

LÅT OSS börja med att fråga oss var det finns jungfrudanser, och hur många de är. Eller trojeborgar som de tidigare kallats, framför allt i Sverige. Där talar man numera oftast om fält- eller stenlabyrinter. Tidigare har det funnits många benämningar, såsom Trinneborg, Trelleborg, Tröborg, Jerusalem(s stad, eller förstöring), Rundborg, Ninives, Jeriko, Viborg, Lissabon, Babylon och Sankte Pers lek. På finska oftast jatulintarha, men också Jätin katu, Pietarin leikki, Nunnantarha, Kivitarha, Jerusalem(in hävitys), Jeriko, Ninive och Lissabon. Redan namnskicket visar att man ofta har anspelat på antingen antika eller kristna berättelser.

Som vi ser av kartan finns det jungfrudanser i alla nordiska länder. De flesta i Sverige, 300-400 stycken, ungefär 200 i Finland och cirka 20 i Norge. Det finns labyrinter också kring Vita havet i Ryssland och i Estland, och belegg för att sådana funnits på Island.

Det finns även ett stort antal labyrinter av torv, eller spår av dem, i flera länder söder om Östersjön och på de brittiska öarna. Det förekommer alltså labyrinter i de flesta länder kring Nordkalotten. De flesta längs kusterna, invid traditionellt viktiga farleder. Men det finns också stenlabyrinter inne i landet, framför allt i Sverige.

Den senaste detaljerade förteckningen över jungfrudanserna i Finland gjordes av **Christina Bäcksbacka** i början av 1970-talet, och den upptar sammanlagt 141 stenlabyrinter. Hon tillägger att det dessutom finns nio stycken österom den nuvarande gränsen i Vederlax (Virolahti). En relativt färsk förteckning över fältlabyrinterna i Österbotten, med koordinater, finns i en artikel av landskapsarkeologen **Pentti Risla**, i Skärgård från 2001.

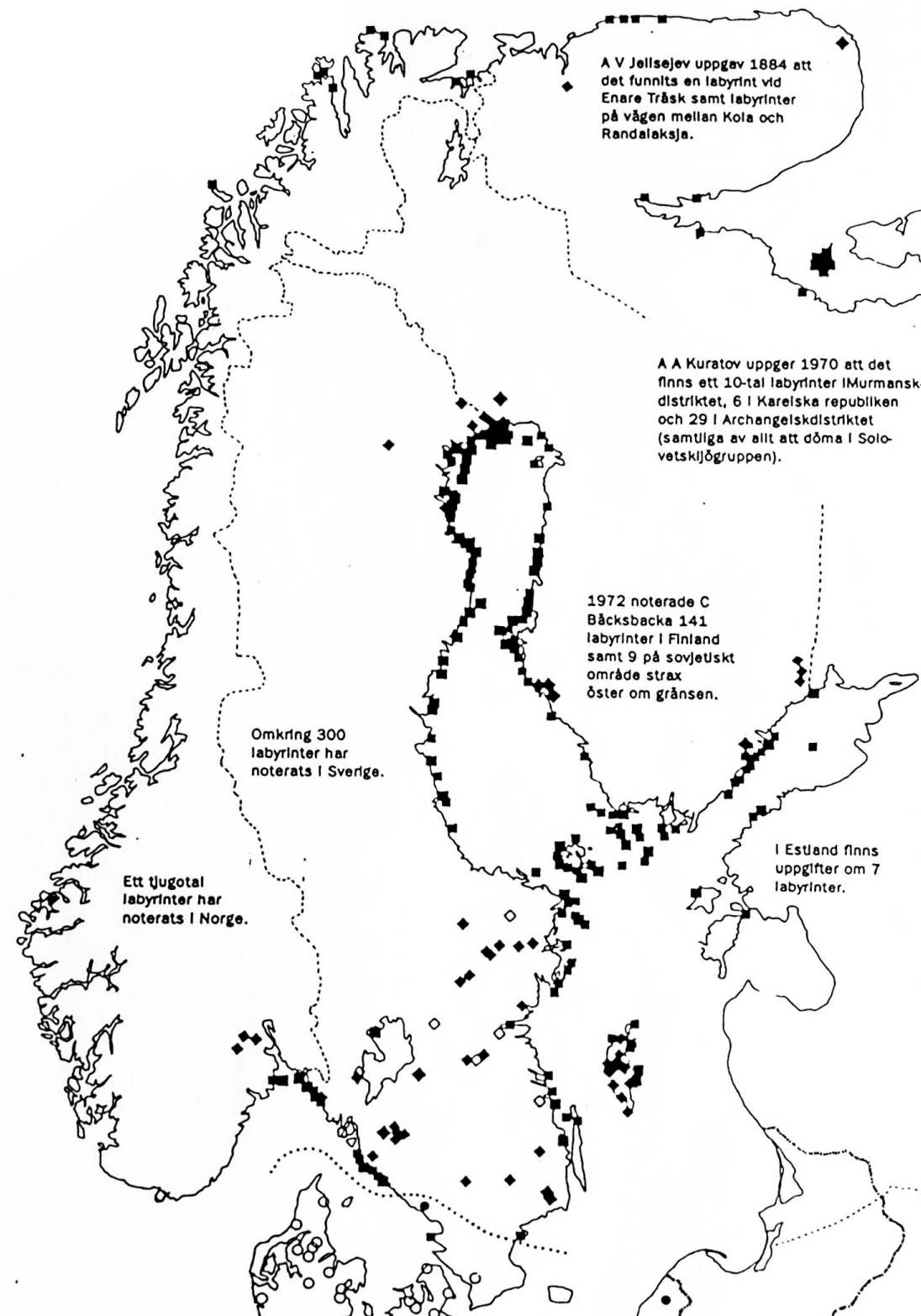
Nyast är den förteckning som finns i Museiverkets "Kyppi"-service på nätet. Det

är en förkortning av "Kulttuuriympäristön palveluikkuna", med relativt detaljerade uppgifter om olika jungfrudanser. Den upptar tillsviðare 99 olika jungfrudanser. Varför de inte är fler vet jag inte, men jag har på känn att det återspeglar, förutom kronisk resursbrist inom Museiverket, det bristande intresse som funnits bland arkeologerna i Finland.

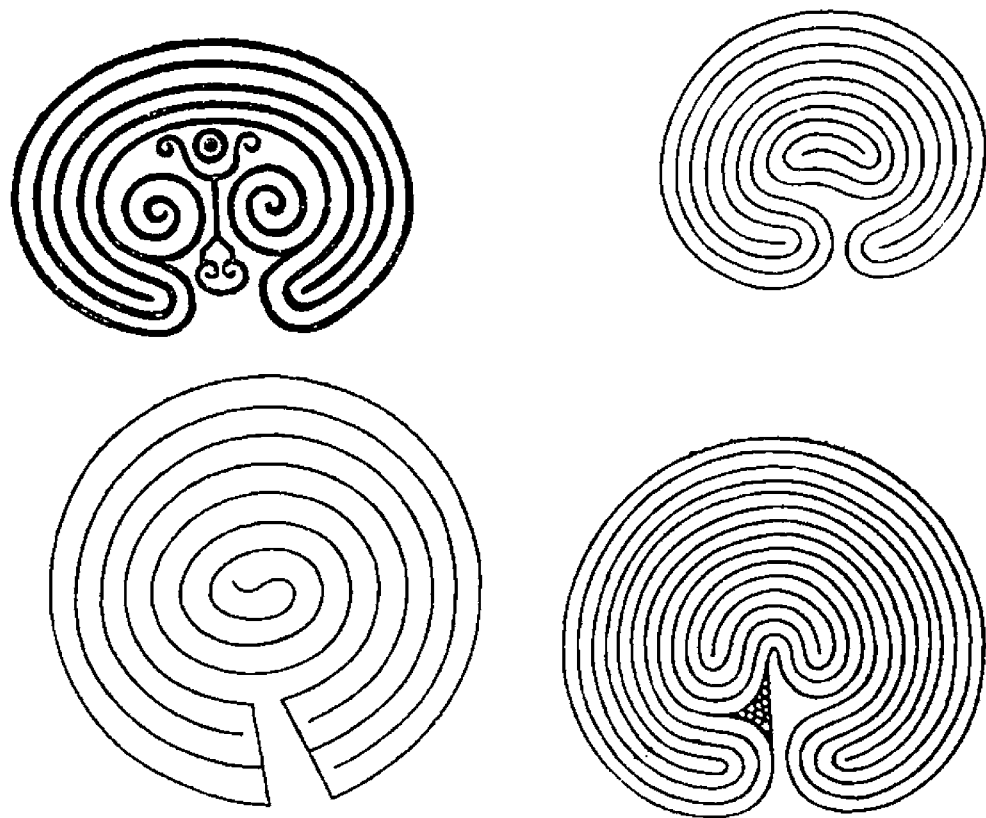
INTRESSET FÖR de gamla stenlabyrinterna vaknade under 1800-talet med dess romantiska strävan att stärka den nationella självkänslan. Det gällde att hitta belegg för att den egna kulturen hade rötter bakåt, helst så långt tillbaka som möjligt. Det fick unga forskare och studenter att göra långa expeditioner ut till bygderna för att samla in kunskap om såväl folkkultur och gamla föremål som fasta fornlämningar och speciella naturformationer: dialekter, ortnamn, folkvisor och sägner, fornborgar, grav- och stenrösen, jungfrudanser, stenkompasser, ryssugnar och hållristningar, samt jättekast och jättegrytor.

En av dem var språkvetaren **Axel Olof Freudenthal** (1836-1911). Han gjorde långa expeditioner runt om i Svenskfinland, med början i östra Nyland. Han beskriver 1874 hur jungfrudanserna förekommer "här och där på flata berg i skärgården, om hvilka berättas att de fordom varit lekplatser för nejdens ungdom". Utan att ta ställning till vilken funktion de haft konstaterar han att "Innerst i labyrinten skall en jungfru hafva haft sin plats, till hvilken de öfriga framdansat, följande stensättningens gångar: däråf namnet 'jungfrudans'."

Om deras eventuella ålder är Freudenthal försiktig: "Flera af dessa stensättningar äro fullkomligt väl bibehållna och de med mossa öfvervuxne stenarnes insjunkna läge tyder på att en ganska lång tid förflutit sedan anläggningen". Han beskriver två jungfrudanser i östra Nyland: den ena på Rågskår i Borgå lk och den andra på Asplandet i Sibbo.



Jungfrudansernas utbredning i Norden, enligt John Kraft (ur artikeln "Labyrinter i magins tjänst", i Christer Westerdahl (red.): Bottnisk Kontakt 1, 1982)



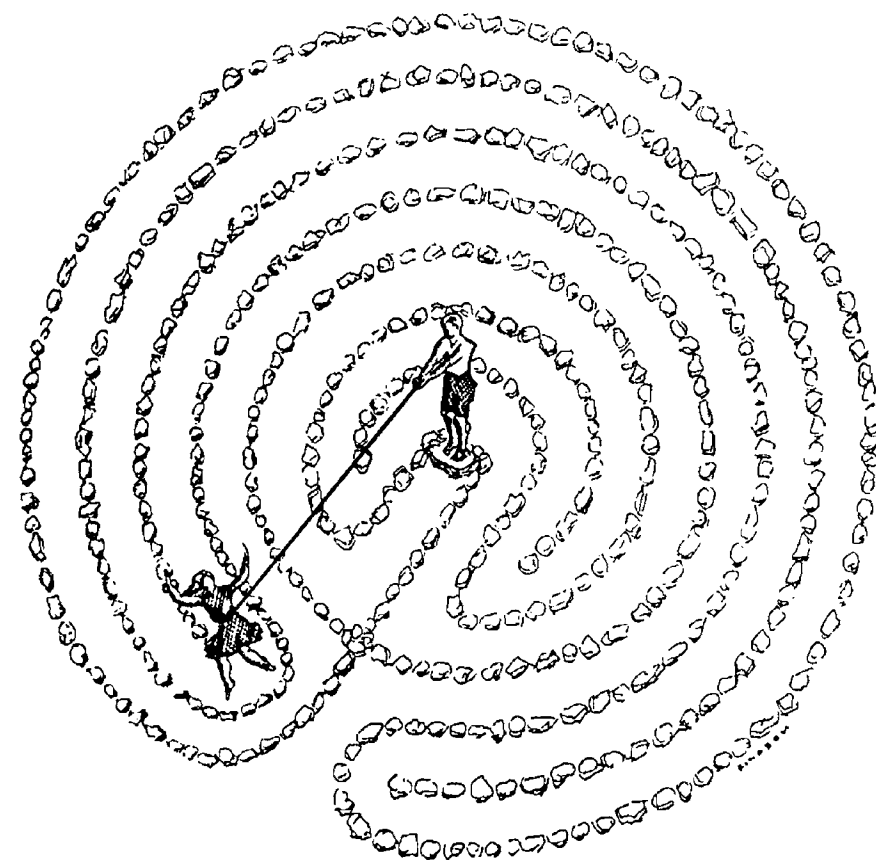
Skisser av olika jungfrudanser i J.R. Aspelins artikel i Finska Fornminnesföreningens tidskrift från 1877. Uppe t.v. labyrintmönster från bronsåldersspänne, t.h. jungfrudansen på Rågskärr, nere t.v. jungfrudansen på Svartviran i Pyttis, t.h. jungfrudansen på Asplandet i Sibbo.

Några år senare publiceras arkeologen **Johan Reinhold Aspelins** (1842-1915) föredrag om jungfrudanserna i Finland. Han bestrider den då vanliga uppfattningen att jungfrudanserna skulle ha tillkommit enbart som tidsfördriv, eftersom de enligt honom är alldeles för omsorgsfullt lagda för att ha tillkommit av en slump. Han räknar upp många jungfrudanser inte bara i Finland, utan också i Sverige och Ryssland, mest baserat på andrahandskällor.

Han konstaterar helt logiskt att jungfrudanser borde påträffas också inne i landet och på bebyggda holmar, ifall de hade byggts som tidsfördriv. Att de framför allt finns invid farleder tyder enligt honom på att de haft ett samband med sjöfarten, kanske för navigering. Han fäster uppmärksamhet vid att labyrintmönstret har gamla rötter, och vågar rentav gissa att jungfrudanserna härstam-

mar från den yngre bronsåldern. Som stöd för teorin anför han de föremål från bronsåldern som hittats vid labyrinter i Ryssland. De tyder enligt honom på kontakter mellan skandinaver och perm-kulturen redan före vår tideräkning.

I en artikel från 1972 beskriver **Anatolij Kuratov** labyrinterna på öarna i Solovetskij-arkipelagen i Vita havet, som undersöktes av ryska forskare redan på 1800-talet. Kuratov konstaterar att labyrinterna sannolikt utgör helgade platser, som omfattade gravsättning och andra ritualer av magisk natur. Enligt honom visar spridningen av liknande stenlabyrinter över en bred polarzon, från Scilly-arkipelagen i väst till Vita havet i öst, att fiskar- och jägarkulturerna inom detta område hade en likartad materiell kultur (med redskap av kvarts, skiffer och klint) och en likartad ideologi. I närheten av labyrin-



Lars-Ivar Ringboms teckning av en tänkt jungfrudans (Ringbom 1938).

terna finns olika kvartsföremål som daterats till förhistorisk tid.

I Norden har jungfrudanserna ofta förknippats med traditionella ring- och banddanser, men enligt Kuratov är de av betydligt äldre datum och härstammar från primitiva kultdanser långt före vår civilisation. Han jämför bland annat med motsvarande riter hos de australiska urfolken.

DET KÄNDASTE försöket hos oss att beskriva jungfrudanserna som dansplatser gjordes av konsthistorikern **Lars-Ivar Ringbom**, i en lång artikel från 1938. Han argumenterar för att byggandet av jungfrudanser, eller trojaborgar, bygger på en urgammal teknik för konstruktion av spiraler med hjälp av en enkel snörpassare.

Enligt Ringbom är det ”i högsta grad sannolikt” att trojaborgarna ursprungligen varit platser för lekar av idrottslig, sällskaplig eller rituell karaktär. Han kopplar dem till de kalkmålningar av labyrinter som finns i de medeltida kyrkorna i S:t Marie, Sibbo och Pernå, vilket enligt honom tyder på att kunskapen om labyrintmönstret och dess rituella funktion funnits mycket länge.

När det gäller trojaborgarnas ålder konstaterar Ringbom att frågan måste lämnas öppen, även om många av dem med hänsyn till läge och skick ”mycket väl kunde vara förhistoriska”. Efter ett långt resonemang kring olika antika labyrintdanser frågar sig Ringbom hur man konkret kan utföra en banddans i trojaborgen. I den enklaste formen tänker han sig en man på den större stenen i mitten, med ett band som är bundet kring flickans midja eller arm.



Den jungfrudans som John Gardberg, inspirerad av Ringbom, byggde i slutet av 1930-talet åt sina barn (Nykqvist 2016).

Han ställer emellertid den berättigade frågan hur det är möjligt att kunskapen om dessa danser idag är bortglömd, även om de utförts ännu under senmedeltiden i Norden, och dansplatserna ännu finns kvar? Han framför hypotesen att de äldre och mer oskyldiga ringdanserna försvann under senmedeltiden, som ett resultat av det ”dansra- seri” som följde digerdöden i spåren.

Ringboms artikel är intressant som exempel på en tämligen romantisk skrivbordsförklaring. För jag har nog svårt att tänka mig dylika danser på de vindpinade klipporna i vår ytterskärgård. Hans tankar fick ändå överraskande stort genomslag. En som inspirerades var **John Gardberg**, docent i nordisk folklivsforskning vid Åbo Akademi, låt vara med en glimt i ögat:

”Inspirerad av Lars-Ivar Ringboms uppsats om ’Trojalek och tranedans’ i Finskt museum 1938 (varav jag fick ett särtryck, som jag läste i Iniö) gjorde jag vid badturerna på den något steniga sandstranden en ’jungfrudans’ – på så låg höjd över havet att ingen om landhöjningen medveten människa kan tro den vore ett fornminne, vilket dock ej hindrade att någon blott något år därefter ville ange den som ett sådant. Avsikten var bland annat att barnen genom att springa i laby-

rinten skulle ha en värmande motion efter sjöbadet.” (citerad i Nykvist 2016).

Det framgår inte av artikeln hur Gardberg själv förhöll sig till Ringboms hypoteser, eller till frågan om jungfrudansernas ålder och funktion, men formuleringarna vittnar om att han ville driva med dem som trodde att de var väldigt gamla.

SAMMA ATTITYD verkar under en lång tid ha varit något av en officiell inställning bland våra arkeologer och museimyndigheter. Ett exempel är den översikt över Finlands fasta fornlämningar som utgavs 1966, där jungfrudanserna avfärdas på ett par sidor i slutet av boken. De konstateras i huvudsak vara från historisk tid och tillkomna närmast som ett tidsfördriv.

Det har blivit något bättre, men mycket återstår att göra. Det gäller såväl inventeringen av redan funna och fortfarande oupptäckta labyrinter som tolkningen av deras ålder och funktion. Jag misstänker att ointresset sammanhänger med den finsknationella ideologi som präglat finländsk arkeologi under hela vår självständighet, och som lett till att man inte brytt sig om den fornhistoria som inte passat in i den ideologiska ramen. Det gäller till exempel våra kustområden, med deras urgamla kontakter över haven. Ifråga

om jungfrudanserna har man inte kommit så mycket längre än J.R. Aspelin för 150 år sedan, vår första arkeolog och det nuvarande Museiverkets grundare.

Jag har också till min förvåning märkt att de uppgifter om antal stenvarv och diametermått i jungfrudanserna som anges i Kyppi-databasen i de fall jag själv har kontrollmätt inte överensstämmer med verkligheten. Det inger inte förtroende.

Men det har hänt mycket positivt de senaste åren, inte minst tack vare enträget arbete av amatörarkeologer och andra entusiaster. Det tillkommer hela tiden ny kunskap som fyllt ut inte bara det så kallade tomrummet utan också förlängt historien bakåt.

Som exempel de fynd som **Jouni Jäppinen** och hans kolleger under de senaste åren har gjort i östligaste Nyland och Kymmenedalen. Enligt honom överensstämmer kartorna över jungfrudansernas utbredning mycket bra med de vikingatida fynd man gjort längs Östersjöns kuster. De tyder på betydligt tidigare, starkare och mer långvariga impulser västerifrån än man tidigare har trott.

Talande för det nymornade intresset är en arkeologisk inventeringsrapport från 2013 om Onas arkipelag i Borgå yttre skärgård, det område jag känner bäst. Författaren **Vesa Laulumaa** konstaterar att det gjorts minimalt med arkeologisk forskning i området, vilket kommer sig ”dels av att man behöver en båt för att ta sig fram i området och dels av att områdets arkeologiska potential tidigare tydligen bedömts vara tämligen liten”. Nu hade man en båt, och Laulumaa sammanfattar:

”Onas skärgård visade sig vara överraskande rik på arkeologiska fynd. Särskilt var fynden av gravruiner från bronsåldern viktiga upptäckter med tanke på områdets arkeologi.

De tyder dessutom på att skärgårdens arkeologi fortfarande är dåligt kartlagd och dåligt känd. Vid inventeringen hittades ett antal konstruktioner med anknytning till historisk tid. Onas skärgård är bekant för sina fiskarsamhällen och sin sjöfart men man fann färre objekt kring dessa teman än vad som förväntats i förväg. Till exempel s.k. ryssugnar som byggdes av ryska flottan känner man fortfarande inte till i området fastän det sannolikt finns sådana där. Onas arkeologiska potential är fortfarande hög efter denna inventering. Öarnas bestånd av fornlämningar blev tillräckligt utrett för planläggningen, men i framtiden dyker det troligen upp nya objekt, i synnerhet från historisk tid.” (a.a., 6)

DEN LIVLIGASTE diskussionen och forskningen kring jungfrudanser finns av naturliga skäl i Sverige, där antalet stenlabyrinter är störst. De två kändaste debattörerna är **Christer Westerdahl**, professor emeritus i marinarkeologi, och **John Kraft**, journalist och labyrintforskare. Det var också kring dessa två som Vasaseminarieriet 2016 huvudsakligen kretsade.

Enligt Westerdahl härstammar labyrinterna från medeltiden och övergången från hedendom till katolicism, även om mönstret bygger på antika förebilder. John Kraft anser däremot att labyrinterna uppvisar betydligt längre kontinuitet bakåt, till förhistorisk tid. Speciellt de som finns högre upp på land, på höjder och i anslutning till gamla gravplatser, till exempel kring Mälardalen. Hans teori är att de äldre labyrinterna kan ha tjänat som kultplatser i var sitt hövdingadöme.

Däremot anser både Westerdahl och Kraft att de labyrinter som finns längs Bottniska viken och svenskbygderna vid Finska viken förmodligen tillkommit senare, och att de kan kopplas till den svenska kolonisationen, alltså tidigast från ungefär år 1200 framåt.

Vad gäller labyrinternas funktion ansåg Westerdahl tidigare att de fungerade som markörer för tidiga lotsar, invid speciellt farliga kustavsnitt. Men han övergav den teorin och anser numera att de ursprungligen hade en apotropeisk funktion, det vill säga avvärjde det onda och skyddade mot gengångare. Exempelvis ilandflutna lik och hedningar som inte begravts i vigd jord. En annan funktion var att de skyddade mot farorna på havet. Att labyrinterna är så utbredda talar enligt honom för att de uttrycker en gemensam maritim kultur. Att de i dag är kända som "jungfrudanser" utesluter enligt honom inte att de tidigare haft andra funktioner.

Enligt Kraft har de kustnära stenlabyrinterna varit ett slags "universalinstrument i magins tjänst", för att ge fiskelycka och makt över vädret. Men de avsevärt äldre inlandslabyrinterna har enligt honom haft en annan funktion. Själva labyrintmotivet har kommit hit under förhistorisk tid, och labyrinterna fungerade då som arenor för hedniska fruktbarsriter om våren. Kraft erkänner att det är ren spekulation, men konstaterar att detsamma gäller Westerdahls teorier.

EN DELVIS ny teori framförs av **Marianna Ridderstad**. Hon är arkeoastronom vid Helsingfors universitet och har forskat kring de så kallade jättekyrkorna (på finska jätinkirkko, jatulinkirkko). De är stora, ovala eller rektangulära stenvallar som förekommer främst längs Bottenvikens kust. Deras ursprung är inte helt klarlagda, men de dateras till ungefär 3000-2000 före vår tideräkning. De har bildats under istiden men har under stenåldern utnyttjats och omformats av människor, för både praktiska och rituella ändamål.

Ridderstad har tillsammans med arkeologen **Jari Okkonen** gjort astronomiska mätningar för att se om jättekyrkorna haft en rituell betydelse. En sådan har ju påvisats i de stora megalitbyggen som finns runt om

i Europa, av vilka Stonehenge i England är mest känd. Enligt Ridderstad är både öppningarna och längdaxlarna i jättekyrkorna vanligen riktade så att de följer årets viktigaste solhändelser, i första hand sommar- och vintersolstånd, men också vår- och höstdagjämning. Enligt Ridderstad kan man till exempel i Jäknabacken, en jättekyrka i Pedersöre, följa med solens gång på samma sätt som i Stonehenge.

Föga överraskande har Ridderstad kommit till att också jungfrudansernas läge och öppningar oftast är riktade så att de följer solens gång, vilket enligt henne innebär att också de haft en rituell och årstidsbunden funktion, speciellt under vårens fruktbarsriter.

Intressant nog konstaterar Ridderstad att Aspelin var den första att uppmärksamma att vilket väderstreck labyrinternas öppning var riktad. Enligt henne går dessa riter tillbaka på en förkristen tradition från bronsåldern och tidig järnålder. Att jungfrudansernas funktion, och berättelserna kring dem, har ändrat med tiden utesluter inte tidigare solriter. Hon har därför inga svårigheter att förena sig med flera av de sinsemellan olika tolkningar som framförts.

VILKEN HJÄLP har vi då av den exakta naturvetenskapen, och dess hårdare fakta? Ett problem vid dateringen har varit bristen på pålitliga undersökningsmetoder. En av de enklaste är att utgå från höjdkurvorna. Landhöjningen visar ju vilka jungfrudanser som ligger alltför lågt för att kunna vara förhistoriska. På den punkten är Westerdahl och Kraft ense.

En relativt ny metod för att uppskatta jungfrudansernas ålder är att använda sig av lichenometri, det vill säga mäta de lavar som växer på och kring stenarna. Den utvecklades av forskare i Umeå på 1980-talet och har använts framför allt i Sverige. Exem-



Den nya jungfrudansen i strandparken i Lovisa, byggd 2004. I bakgrunden Nordström-rederiets gamla bogserbåt Onni och småbåtshamnen Skeppsbron. Foto: Thomas Rosenberg.

pelvis kartlaven, *Rhizocarpon geographicum*, växer endast 4-6 mm på 100 år, och kan bli mer än 2 000 år gammal. Lavmätningar av stenlabyrinter i Norrland pekar på att de är från perioden 1250-1850, varav de flesta från 1500- och 1600-talet. Man har gjort lavmätningar också i Österbotten, bland annat av 12 stenkompasser, och daterat den äldsta till 1400-talet och den yngsta till 1700-talet.

Man kan också använda sig av geografiska informationssystem (GIS), där man med hjälp av digitaliserade höjddata får en bild av hur jungfrudanserna spatialt förhåller sig till varandra. Metoden har använts av arkeologen **Petteri Pietiläinen**, som på 1990-talet undersökte jungfrudanserna i södra Karelen, i Miehkikälä och Vederlax. Han anser att de kan dateras till åren 1300-1650, och att de förmodligen haft en både rituell och praktisk funktion, för att fastställa markägande.

VILKA SLUTSATSER kan vi dra av allt detta? Några definitiva svar har vi inte, och gåtan kring jungfrudanserna gäcker oss fortfarande. Men kanske vi borde nöja oss med att alla

frågor inte har ett svar? En viktig del av det som ger ritualerna kraft är uttryckligen att de är hemliga. Bättre kanske att förhålla sig som **Carita Nyström**, som konstaterar att den "läkande labyrinten" är ett världskulturarv, i ordets djupaste mening. En "världsomspännande urbild" som förbinder vår skärgård och kust med resten av världen, "en symbol för själva livets mysterium".

Ungefär så upplever också jag det när jag vandrar i "Jerusalem", jungfrudansen på Rågskärr. Känd redan i mitten av 1800-talet och fortfarande välbevarad, mycket tack vare att den fått vara ifred. För mig räcker det att veta att den är mycket gammal, ja kanske rentav går tillbaka på traditioner från vikingatid.

Däremot känns många av förklaringarna angående jungfrudansernas ursprungliga funktioner tämligen fantasifulla. Det gäller speciellt försöken att spåra de rituella mönstren till den antika medelhavskulturen. Labyrinten förefaller ju helt uppenbart att vara en arkaisk symbol som alltid funnits och

Litteratur

Aspelin, J.R.: Jatulintarhat Suomen rantamailla. Finska Fornminnesföreningens tidskrift - Suomen Muinaismuisto-Yhtiön Aikakauskirja II. Helsinki 1877, s. 155-164.

Bäcksbacka, Christina: Stenlabyrinter i Finland. Finskt Museum 1972, Finska Fornminnesföreningen, Helsingfors 1972, s. 64-73.

Freudenthal, A.O.: Öfversigt af östra Nylands fasta fornlemningar. Finska Fornminnesföreningens tidskrift - Suomen Muinaismuisto-Yhtiön Aikakauskirja I, Helsingfors 1874, s. 65-70.

Jungfrudanser - myt och verklighet. Om labyrinter i norr (red: Jacobsson, Roger). Bottniska studier 5. Svensk-Österbottniska samfundet och Kungl. Skytteanska Samfundet i Sverige, Korsholm 2018.

Jäppinen, Jouni: Rautakymi. Talonpoikia, seppiä, lohiylimyksiä. Loviisa 2020 (i tryck).

Kivikoski, Ella: Suomen kiinteät muinaisjännökset. Suomalaisen kirjallisuuden seura. Helsinki 1966.

Kraft, John: När kom labyrinterna till Norden? I: Jungfrudanser - myt och verklighet, s. 40-51.

Kuratov, Anatolij: Stenlabyrinter i Solovetskij arkipelagen i Vita havet (USSR). Finska Fornminnesföreningen, Finskt Museum 1972, Helsingfors 1972, s. 59-63.

Laulumaa, Vesa: Borgå. Arkeologisk inventering av Onas skärgård 29.7-2.8 och 29.8.2013. Museiverket 2013, Inventeringsrapport.

Museiverket: tjänsteportalen "Kyppi": www.kyppi.fi

Nykvist, Ari: Labyrintens gåta olöst. Meddelanden från Åbo Akademi 7/2016.

Nyström, Carita: Den läkande labyrinten. Skärgård 3/2014, s. 55.

Pietiläinen, Petteri: Miehikkälän ja Virolahden jatulintarhat. Seminaarityö 10.12.1996.

Ridderstad, Marianna: Megaliittiarvoitus meilläkin. Tiede 8/2012.

Ridderstad, Marianna: Knossoksesta Ultima Thuleen – jatulintarhat aurinkoriittien paikkoina. Muinaistutkija 2/2013.

Ringbom, Lars-Ivar: Trojalek och tranedans. Suomen Museo XLV, Suomen muinaismuistoyhdistys, Helsinki 1938, s. 68-106.

Risla, Pentti: Stenlabyrinter – från kult till tidsfördriv? Skärgård 1/2001, s. 67-75.

Risla, Pentti: Stenlabyrinter – en vindlande väg. I: Jungfrudanser - myt och verklighet, s. 10-18.

Westerdahl, Christer: Nya tankar om labyrinter. I: Jungfrudanser - myt och verklighet, s.19-39.



Jungfrudansen på Aspskär i Pernå skärgård, nuvarande Lovisa. Saknas i Museiverkets förteckning. Foto: Jonas Häggblom

använts inom olika kulturer, oberoende av varandra. Att människor under olika tider tillfört labyrinten nya förklaringar, riter och danslekar ter sig naturligt. Möjligt är också att jungfrudanserna får uppleva en ny renässans, med delvis nya riter.

Ett exempel är den stora jungfrudansen i Strandparken i Lovisa. Den byggdes av frivilliga Lovisabor år 2004, som en större kopia av den som finns på Svartviran i Pyttis skärgård. Gjord i ett slitstarkt format, uttryckligen i syfte att användas av stadsbor och besökare.



THOMAS ROSENBERG

är sociolog och skriftställare

050 528 7171
thomas.rosenberg@sulo.fi

ARTIKELFÖRFATTAREN

100 år av scouting och seglatser med Scoutkåren Pojkarna

Text: Peter Rönnerberg

I november i år firar Pojkarna sitt 100-årsjubileum och ger på samma gång ut en historik över de gångna åren. Denna text är en liten försmak på allt spännande som hundra år av sjöscouting i Åbo fört med sig och som man snart får ta del av i historiken.

Den 6 november 1920 uppges som den dag då Scoutkåren Pojkarna grundades. Ett gäng pojkar avgick från Svenska Scoutkåren i Åbo och Pojkarna bildades under ledning av **Torsten Sjöholm**, som kom att verka som Pojkarnas första kårchef i fyra år. En del av dessa pojkar hade redan tidigare varit aktiva inom Boy-scoutföreningen i Åbo, innan scoutingen i Finland förbjöds av generalguvernören 1911.

En typ av sjöverksamhet fick kåren i och med att en sjöscoutpatrull, Havsörnen, bildades 1921. Kåren sammanslogs 1923 med Åbo Spanargossar och fick sitt officiella namn Scoutkåren Pojkarna r.f.

Pojkarna upplevde en glansperiod och storhetstid på 1930-talet och en sjöscoutavdelning bildades inom kåren. Den första båten i kåren, Spiggen I, en livbåt som försågs med segel, kom i flitig användning. Avdelningen fick också förfoga över en koster ägd av en medlemmar. Denna kallades Lutfisken I.

Mycket tack vare kårchef **Runar ”Påmen” Baumert** ansågs Pojkarna som en av de främsta kårerna inom Finlands Svenska Scoutförbund under 1930-talet. Sjöscoutavdelningen seglade flitigt omkring i skärgården och denna grupp reste även minnesstenen över upptäcktsresanden **S. A. André** på Åskören i Brunskärsarkipelagen i Korpo. Skäret döptes om till Andréskär. Minnesvården finns kvar att beskåda ännu idag, men skäret bär återigen det ursprungliga namnet Åskören på sjökortet.

Under kriget var verksamheten sparsam, men kom igång igen tack vare kårchef **Berndt Johan Schauman**. Han såg till att kåren kom på fötter och utvecklades under senare delen av 1940-talet.

Under början av 1950-talet upplevde kåren sin värsta kris och medlemsantalet var lågt. Speciellt landscoutavdelningen hade problem och allt flera gick över till sjöscoutavdelningen. År 1953 blev Pojkarna helt och hållet sjöscouter och Runar Baumert åtog sig igen kårchefsuppdraget. Han fick nytt liv i kåren. Flottan utökades med Mariehamns-



Den andra GT-kryssaren s/y Aquila införskaffades 1972. Här avbildad norr om Signilskär i augusti 1977. Foto: Thomas Wilman.

sniporna Bris och Brus 1955. Medlemsantalet ökade stadigt och 1957 införskaffades ketchen Mary-Ann. I slutet av 1950-talet behövdes en ny kårlokal och 1959 kunde Pojkarna flytta in i den nuvarande kårlokalen Skansen i Svenska Gården på Auragatan 1.

Flera långfärder företogs under 50-talets senare hälft och även flera eskaderseglatser med de tre båtarna. Några år efter sjöscouterans början, på S:t Göransdagen 1959, togs en ny blå halsduk med vit ankarlilja i bruk. Kårens ursprungliga färger grönt och brunt finns bevarade i kårfanan. Under 1960-talet gick det emellanåt sämre för kåren, men det redde upp sig på ett eller annat sätt. Båtarna Mary-Ann och Brus såldes på grund av ålder och dåligt skick och folkbåten Marina köptes.

I början av 1970-talet gick Pojkarna in i plastbåtsåldern och den första av två GT-kryssare, Aquarius, skaffades 1971. Under 70-talet byttes en del vanliga scouttermer

ut inom kåren. Kårvarteret blev skeppsrådet, avdelningarna blev flottiljer, patrullerna blev båtlag och patrullerna blev rorsmän. Längre elitbåtlagsseglatser som sedan dess varit en tradition inom kåren började ordnas till Sverige och senare även till de danska, tyska och norska farvattnen.

Under 1980-talet byttes båtarna ut och flottan bestod först av Sunwind 26:an Mary-Ann som senare byttes ut mot Sunwind 27:an Penelope.

Kårchefsbytet i slutet av 1980-talet ledde till ett generationsskifte och ledarstaben blev betydligt yngre. Penelope byttes ut mot en större Guyline 95 vid namn eSPé och längre och mera krävande seglatser kunde ordnas. Elitbåtlagsseglatser med ett eller flere besättningsbyten till bl.a. Sverige, Tyskland och de danska öarna ordnades under 1990-talet.

År 1995 införskaffades Elwström 717:an Nirvana som ett komplement till den större



Mary-Ann och den ena av GT-kryssarna under segel i Lypertrännen 1963.
Foto: Gustav "Kustu" Wickström.

eSPé. Några år senare var det igen dags för båtbyte och Jeanneau Selection 37:an Verdandi införskaffades. Den nya Verdandi gjorde det möjligt för ännu fler att komma ut och segla. Nirvana och eSPé såldes samma år. Kårens jungmansflottilj startade år 1999 "Projekt-H" och en H-båt, Bönan, köptes samma år och fungerade främst som skolningsbåt för de yngre scouterna.

Pojkarna inledde det nya årtusendet med att fira sitt 80-årsjubileum. Då kunde man konstatera att kåren är livskraftig och intresset för båtarna och seglingen stort. Många och även långa seglatser både när och fjärran möjliggjordes tack vare de båda båtarna. Under sommaren 2002 ordnades en tre-etappars elitbåtlagsseglat till svenska västkusten, Norge, Danmark och Tyskland. Seglatsen var ca 2500 sjömil lång och nästan 20 scouter deltog.

Under 2000-talet var det också efter en lång paus dags för kårträff. Lägren FRAM-03 och Vandrock -08 hölls på Hässlö i

Korpo och på Vandrock i Nagu. Lägret på Vandrock hölls tillsammans med systerkåren Åbo Vildar och inbjudna scouter från västkåren scoutkåren Vikingarna i Stockholm. Tillsammans med flickscouterna från Åbo Vildar har man haft mycket samarbete och flera seglatser och eskaderseglatser har gjorts tillsammans i skärgården under åren. Lägren hölls med fördel på öar i skärgården utan vägförbindelse och el och vatten. Diverse båt- och andra flytetyg hade en betydande roll under lägren och närliggande holmar och skär kunde utforskas.

Senare under 2000- och 2010-talet besöktes även hamnar i Polen och Baltikum. H-båten Bönan byttes 2015 ut mot en nyare H-båt som fick namnet Braxen.

Under alla år i kårens historia har segling, navigation och gott sjömanskap varit vägledande begrepp. Viljan att utforska hamnar både i den egna skärgården och även på vidare vatten har alltid varit stark. Eftersom iveren för segling alltid varit stor har det också varit

välldigt viktigt att navigationskunskaperna varit på topp och man i ett tidigt skede vetat vad som gäller på sjön och hur man betar sig i en båt. Samarbetet med Airisto Segelsällskap i Åbo har också varit gott och givande.

I skrivande stund har ännu ett nytt blad väntats i kårens historia. Den gamla trotjänaren s/y Verdandi är såld och en ny, modernare skolningsbåt är införskaffad. Båten, en Dehler 36, väntar i Tyskland på att få bli hemseglad av ett gäng ivriga Pojkar. Vi får se hur och när det i rådande dagsläge blir möjligt. En sak som är säker är att båten, när

vi väl fått hem den, kommer att seglas flitigt och många nya generationer av Åbo-ungdomar får möjligheten att utforska de otroligt fina öar och skär vi har i vårt skärgårdshav.

Källor

Blaskposten, jubileumsnummer. Scoutkåren Pojkarna r.f. 50 år 1970

Scoutkåren Pojkarna r.f. Drygt 80 år av scouting i Åbo. Manuskript.



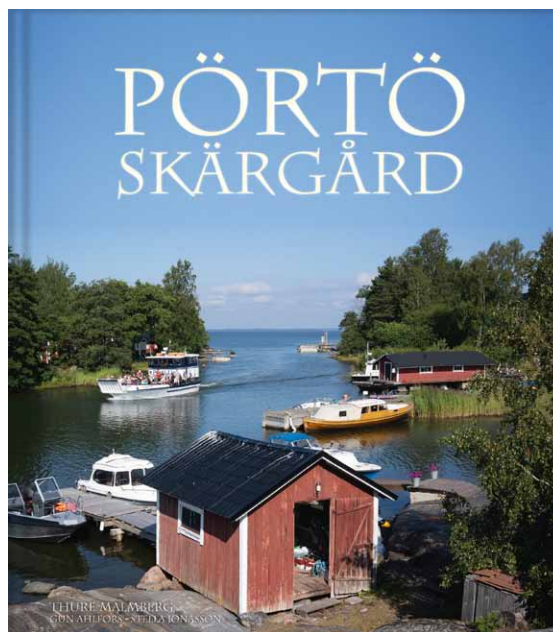
ARTIKELFÖRFATTAREN

PETER RÖNNBERG

är tidigare aktiv scout och kårchef i Scoutkåren Pojkarna, medlem i kåren sedan 30 år tillbaka.

Med kärlek till Pörtö skärgård

För alla med rötter, minnen och kärlek till ön Pörtö med omnejd i sydöstra delen av Sibbofjärden, har boken Pörtö skärgård en given plats i bokhyllan. Det är föreningen Pro Pörtö som står bakom verket, med **Thure Malmberg** – tidigare medarbetare på Hufvudstadsbladet och sedan många år skribent i Skärgård – som primus motor.



Ön har befolkats av allhandla havsfolk – allt från fiskare och båtbyggare till lotsar, sjömän och fyrvaktare. I dag är antalet fast bosatta lätträknade, men närheten till huvudstaden gör Pörtö till ett populärt tillhåll för fritidsbosättning. Vi-känslan och samhörigheten går inte att ta miste på mellan bladen i boken. Berättelserna om årligt återkommande kulturevenemang, begivenheter för barn och sommarcafét "Kafimysson" bevittnar om eldsjälur och ett engagemang som sällan hittas på större orter. Gemenskapen lever mellan och vidare genom generationerna.

Boken är uppbyggd i olika kategorier, men gemensamt för alla är minnesglimtar som lyfter fram en specifik händelse, en speciell person eller företeelse. Det kan handla om handelsboden som gick under namnet Lilla Stockmanns, om hur fattighuset i centrala Helsingfors av misstag ropas in på auktion och blir ett populärt pensionat på Pörtö, eller hur ungdomarna på ön firade midsommar i medlet av 1960-talet.

Intressant är historien om **Agathon Fabergé** (son till den kände juveleraren) som på sparkstötting flydde undan bolsjevikerna och småningom blev sommargäst med sin familj på Pörtö. Närheten till Estland gjorde också Pörtö till en naturlig anhalt för estniska flyktingar under kriget. Då låg Pörtö i frontlinjen i Finska viken och i Pörtös vatten rörde sig både tyska minsvepare och sovjetiska desanter (luftlandsatta sabotörer eller spioner).

Största behållningen ger verket till dem som redan har en speciell plats i sitt hjärta för Pörtö. Men den gemenskap som Pörtöborna uppvisar, gör dem väl värda en egen hembygdsbok.

Cecilia Lundberg

Thure Malmberg (red), Gun Ahlfors och Stella Jonasson

ISBN 9789529424788

Utgivare: Pro Pörtö rf, 2019
(pro.porto@gmail.com)

Fängslande fyrar i praktfull bok

Många av dem har man sett från däck på passerande fartyg, ännu fler fantasiserat om. Ljuset från dem har blinkat antingen tryggt välkomnande eller varnande i olika färger beroende på ens egen position. Få av dem fyller i dag sin ursprungliga uppgift, några kan besökas medan andra är förbjudet område. Alla fascinerar de läsaren. Fyrarna vid Östersjön.

Den svenska fotografen **Magnus Rietz** har mödosamt till sjöss, till lands och genom luften tagit sig fram till väldigt många av fyrarna vid Östersjöns kust. Hur många de är har jag inte räknat, men Rietz har med fantasieggande bilder skapat en stor bok på över 410 sidor, "Fyrar runt Östersjön".

"Fyrar bildar ett sammanhängande nätverk runt hela jorden. Så även runt Östersjön där ett antal osynliga, men väl uttänkta linjer mellan alla fyrar förbinder länder, kuster och hamnar med varandra."

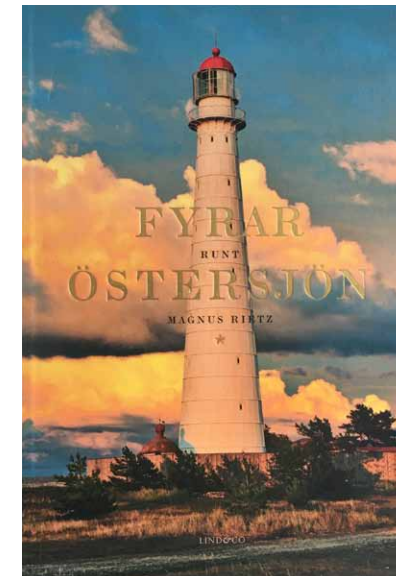
Så skriver Rietz i inledningen, och det stämmer. Modern navigationsteknik har minskat fyrarnas klassiska betydelse, men de står envist kvar, en del sedan hundratals år. Några vackert restaurerade, andra omgivna av militärt skrot. En del öppna för besök, andra fortfarande gåtfullt otillgängliga.

Alla kan beundras i Rietz fyrbok där det är lätt att plocka fram personliga favoriter.

För mig tar fyren på danska Christiansø utan konkurrens den främsta platsen. Den har ett roterande ljus från en natriumlampa, vilket enligt Rietz skapar samma mysbelysning som på en svensk motorväg. Må så vara, jag besökte Christiansø bara under dagtid. Rietz bild förmedlar den fantastiska kvällsatmosfären i öns lilla hamn, under högsåsong fullproppad med segel- och motorbåtar tryggt förtöjda under fyrlyktan mitt i Östersjön.

En fyr som väcker minnen är Kiel Holtenau, vid Kielkanalens mynning i Östersjön. Ombord på lastbåtar har jag njutit av landkontakten med det klassiskt rödbruna fyrornet. Fyren har ingen betydelse för kanaltrafiken, skriver Rietz, men för mig har den symboliserat äventyret, längtan via kanalen och Nordsjön till främmande kuster och hav.

Våra "egna" gamla fyrar på de avträdde öarna längst in i Finska viken fascinerar en finländsk läsare. Seitskärs fyrornet i rött och vitt byggdes redan 1858 och reser sig 27 meter över havet. Rietz hörde till de för-





Vinter på Strömmingsbådan i Kvarken. Utsatt läge på vintern men en idyll man gärna besöker sommartid, skriver Rietz.



"Vilsandi mulet, SW, 10 m/sek..." Varje dag möter man den här lilla estniska fyren i Väderleksrapporten för sjöfarande 12:45. Ön med samma namn ligger strax intill Ösel.

sta utlänningar någonsin som fått besöka den ryska fyrplatsen öster om Hogland. När vinterkriget bröt ut 1939 var ön en del av Björkö kommun på viborgska näset och hade 688 invånare. I Finland blev den lilla ön kanske mest känd genom **Georg Malmsténs** "Seiskarin valssi" från 1937. Den finns också på svenska, lyssna gärna på YouTube när Malmstén ackompanjerad av Dallape-orkestern sjunger om "en pärla i Finska viken".

In i fyrtornet på Seitskär släpptes Rietz inte, utan han fick nöja sig med att studera minnestavlorna över striderna vid ön under andra världskriget.

Ett stycke ifrån ligger Tyterskärs fyr, som på ryska heter Bolshoi Tyuters, stora Tyterskär. Det här är en veritabel krigskyrkogård, skriver Rietz. Fyren är byggd 1905 och Rietz rekommenderar inte ett besök om man inte tycker det är kul att "trampa runt i blåbärsris och leta oröjda minor med fötterna."

Här använder Rietz fyrens ryska namn i texten medan de två fyrarna på Hogland och den rostfläckade enslingen på lilla Rödskär ett stycke ifrån fått behålla sina gamla svenska namn. Den inkonsekventa behandlingen av svenska ortnamn är genomgående i boken, men blir på grund av de fantastiska bilderna ändå bara en liten, lätt retfull obetydlighet.

Nyländska säljägare sökte sig ibland över isarna till Ekholm vid Estlands nordkust på jakt efter byte. Holmen ligger kvar och har en fyr från 1871. Rietz besökte också holmen, som emellertid i boken bara hittas under dagens estniska namn Mohni.

Värre är det att Rietz talar om "Suomenlinna" fyr i det gamla kyrktornet på Sveaborg. Här har han enligt egen utsago använt de officiella namnen... Men som sagt: de fantasieggande bilderna är huvudsaken i denna vackra bok.

Thure Malmberg.

Prenumerera på Skärgård

Tidskriften Skärgård dokumenterar det mest unika område vi har i vårt land. Även ur ett internationellt perspektiv utgör våra levande skärgårdssamhällen ett kulturarv.

Prenumerera på tidskriften eller ge den som gåva - en julklapp som räcker hela året! Fyra innehållsrika nummer kostar endast 46 euro.

Beställ via www.skargard.fi eller kontakta skargard@abo.fi, +358-(0)50-4096403



Foto: Pia Prost

Digitala skärgårdsmuseet Skären

Vet du hur man använder en skrublo? Varför är vekarin bra att ha när man rör sig ute på isen? Och hur är det nu man gör gammaldags fil? Svaren på dessa och många andra frågor står att finna i det nyöppnade digitala skärgårdsmuseet "Skären – ett museum på nätet". I Skären får du bekanta dig med den fiktiva familjen Sjöberg som lever i den österbottniska skärgården i början av 1900-talet. Museet består av fem teman som lyfter fram livet i skärgården genom föremål, berättelser, bilder och filmer.

Museet är tillgängligt på tre språk: svenska, finska och engelska. Det riktar sig till en bred målgrupp, men fokus ligger på barn och ungdomar i åldern 12–13 år. Till webbsidan hör också ett handledningsmaterial för skolor.

Besök Skären på skarenmuseum.fi

**22 juni
Knattelabbet i
Skärgårdscentrum Korpoström**

Knattelabbet, där man kan få vara skärgårdsforskare för en dag, öppnar även i år! Men verksamheten blir litet annorlunda än tidigare. Knattelabbet har i år ett lånotek med utrustning och uppgifter som kan utföras i mindre grupper, exempelvis med den egna familjen. Labbet kommer även att göra digitalt material som man kan ta del av på distans och planerar att sända live en gång i veckan.

Liksom tidigare ordnas barnguidning på centrets huvudutställning, som i år handlar om människans förhållande till fiske: "Piscatus – Fisken och människan".

Mer info på Skärgårdshavets biosfärområdets facebookside

Skärinytt är till för alla som vill puffa för olika evenemang av allmänt intresse i våra olika skärgårdsområden. Skicka gärna information om ditt evenemang till adressen tidskriftenskargard@gmail.com. Nästa gång utkommer Skärgård i slutet av september, deadline cirka en månad innan.

När denna tidning går till tryck är det ännu oklart om och hur man kommer att kunna arrangera sommarens evenemang. I undantagsfall väljer vi därför att publicera information endast om det som försiggår är oberoende av coronarestriktionerna.

**28 augusti
Boksläpp på Finska
fysällskapets höstturne**

I augusti utkommer den första boken om Porkalas rika fyr- och lotsningshistoria. Boken Fyrar och lotsar i Porkala publiceras både på svenska och finska och uppmärksammar samtidigt Kallbådans 100-årsdag och Rönnskärs 220-årsdag. Inledningsvis säljs boken bara på fysällskapets höstturne, senare även per post. På den redan traditionella höstturnén kommer sällskapet att visa sina nyaste filmer, bl.a en kortfilm om Porkala och huvudfilmen Haveriernas Märket, som berättar om de haverier som skett runt Märkets fyr.

Turnékalender och beställningsuppgifter: fysallskap.fi

Foto: Rönnskär utanför Porkala udd © Svenska Litteratursällskapet i Finland



Foto: Åbolands hantverk

Sista bilden

Nästa nummer kommer att handla om handens verk i skärgården. Det blir hantverk ur ett brett perspektiv: från smycken av getingbon till båtbyggande. Hantverk handlar om så mycket annat än bara den färdiga produkten: traditioner, gemenskap, återbruk, tålmod - och naturligtvis skaparglädje. Vi kommer också att besöka Barösund och så får vi veta vilken koppling Houtskärsbon Birger Pettersson har till tidskriften Skärgård.

Skön sommar!

Önskar Skärgårds redaktion Nina, Cecilia, Mia & Pia

Sista bilden

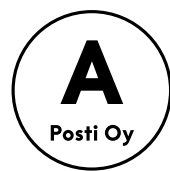


Prenumerera på Skärgård!

- Nr 1/2003 Strandhugg i Österbotten (104 s.) **slutsåld**
- Nr 2/2003 Ekologer, eldsjälur och föränderlig mångfald (112 s.)
- Nr 3/2003 Åspingen – 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 lotsamhälle (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.)
- 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.) **slutsåld**
- 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.) **slutsåld**
- 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.)
- Nr 3/2016 Sol och vatten (72 s.)
- Nr 4/2016 Finland 100 år (72 s.)
- Nr 1/2017 Konst (76 s.)
- Nr 2/2017 Skärgårdens mat (80 s.)
- Nr 3/2017 Dass, solkraft och hållbarhet (76 s.)
- Nr 4/2017 Skärgård 40 år (80 s.)
- Nr 1/2018 Vinter och is (88 s.)
- Nr 2/2018 Den nya generationen (88 s.)
- Nr 3/2018 Från fåglar till Pipping (72 s.)
- Nr 4/2018 Våra dialekter (80 s.)
- Nr 1/2019 Vandrings genom nordiskt kulturlandskap (80 s.) **slutsåld**
- Nr 2/2019 Vrak och skeppsbrott (92 s.)
- Nr 3/2019 400 år på Sjalö (84 s.)
- Nr 4/2019 Bland tjänstemän och eldsjälur (96 s.) **slutsåld**
- Nr 1/2020 Fiskaren och fisken (80 s.)

Prenumerera via www.skargard.fi eller skargard@abo.fi, tfn: (02) 215 4944. Årsprenumeration i Finland endast 46 €, utomlands 50 €. Lösnummer kostar 15 €/st inklusive porto. Prenumerationen är förtjänt tills den sägs upp.

www.skargard.fi



Posti Green



HÖGSKOLAN ^{PÅ} ÅLAND

ÅLAND UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

360 grader **hav**

60°05'43"N 19°55'50"E

Högskolan på Åland är en ung växande högskola med utbildningar på bachelornivå inom turism, ekonomi, teknik och sjukvård.

Som medaktör i nätverket för ett hållbart samhälle, bärkraft.ax, satsar vi självklart på hållbar forskning och utveckling.

Vårt unika läge på en ö gör att vi alltid har nära till havet och havet finns närvarande i det mesta vi gör.

www.ha.ax