



Svenska Kryssarklubben
Sörmlandskretsen

Kung Valdemars segelled

Sörmlandskretsens eskader 2019



Finnhamnen Söder Långholm.

Sörmlandskretsens eskader

”Kung Valdemars segelled”

Inbjudan

Hej alla ni som visat intresse för att både segla tillsammans och samtidigt lära sig mer om öarna utmed färdvägen.

Nu är sommaren och båtsäsongen här. Vi har börjat undersöka hur man kan samla kunskaper om färdvägen.

Vi undrar nu vilka båtar som verkligen kommer att vara med på eskadern.

Tanken är ju att besättningen på varje båt ska bidra med att berätta om några av platserna längs vägen.

Vi har kontaktat NBV om möjligheten att göra hela eskaderseglingen till en studiecirkel. Vi har hittat två jättebra böcker som innehåller massor av intressanta beskrivningar.

Det är: ”Skärgården, Vägvisare från Örskär till Landsort” och ”Vägvisare till Stockholms skärgård”.

Båda är skrivna av Ulf Sörenson. Vi har några exemplar som kan cirkulera mellan båtarna och fungera som ”cirkelhandböcker”.

Planen är att börja med att träffas vid V Stendörren på eftermiddagen/kvällen den 3 augusti och sedan segla öster- och norrut mot Arholma.

Det går bra att ansluta utefter vägen från Stendörren om ni meddelar Lasse.

Sommarhälsningar från Ringsöfladen
Lasse & Solveig Gunnar & Ammi

Inbjudan skickades ut till dem som visat intresse tidigare under våren. Kontakt togs med ”Bengan” på NBV. Vi fick två ex av den mest innehållrika av skärgårdsbeskrivningarna och en summa på 1500:- att spendera på ”utflykter mm”. Slutligen blev vi bara fyra båtar och sju deltagare. Tre båtar träffades först den 4 augusti och den fjärde anslöt den 5 augusti vid Ankarudden.

Deltagare

Lasse och Solveig Lassesson på Ida,
Anders Lind på Molly,
Lasse och Bibbi Klein på Camargue,
Gunnar och Ammi Westerlind på 111:an



Augustihimmel över Aspöfladen.

4 augusti: Samling Västra Stendörren

Regnig och kall start i Nyköping. Den första åtgärden blir ombyte till fleece-byxor & tröja samt regnställ. Efter påfyllning av vatten och lunch ljusnar himlen. Vi ger oss av för motor. Sörmlands skärgård är vacker och tyst med ett fåtal båtar. Rosa berghällar glimtar till då och då när solen tittar fram. Vi kan segla en kort stund innan vi kommer fram till V Stendörren. Anders tar emot oss med en välkomstdrink. Solveig och Lasse ansluter strax efteråt. Men studiecirkeln börjar först i morgon när alla båtar samlats. Det börjar därför med promenad runt Krokholmen där Sörmland leden går ända ute vid havet.

Ammi på 111:an



V Stendörren

Redan under 1200-talet benämndes det smala sundet mellan fastlandet och ön Krampö ”Stendor sund” i Valdemars segelledsbeskrivning.

På väg österut passeras Sävsundet ”siuiae” som också är omnämnt och som fungerade som lotsplatsfrån 1600-talet till 1967.



Sävsundet



Under cykelturen längs stigen på södra delen av Årå var det inte lätt att tram-pa. Till slut fick vi lämna cyklarna och kliva vidare i blåbärsriset.

Kung Valdemars segelled

Kung Valdemars segelled var en medeltida sjöfartsled som sträckte sig från Danmark, utefter den svenska kusten, till Estland.

Handeln längs kusten

Det har funnits folk i skärgården sedan inlandsisen släppte greppet om landskapet. Jägare och fiskare existerade i Stockholms skärgård redan 7- 8000 år f Kr. Så småningom började också handel bedrivas utmed kusten. Salt var den viktigaste importvaran. Hudar, torkad eller saltad fisk och jordbruksprodukter var viktiga exportvaror.

Östersjöhandeln ökade successivt. Birka hade länge en viktig roll för fjärrhandeln och utbytet av varor mellan öst och väst. Salt blev den mest betydelsefulla importvaran. Under medeltiden är den tyska Hansan en mäktig aktör. Exporten omfattade då metaller, trä, tjära, skinn, spannmål, smör och fisk. Det kustnära strömmingsfisket var omfattande. Redan på 1100-talet anlades fiskelägen ute i den yttre skärgården. De blev en viktig del i det europeiska försörjningssystemet.

Flera politiska och religiösa erövringsföretag förekom runt Östersjön som fick en alltmer strategisk betydelse. Självklart utvecklades också sjöfarten. Större, seglande och mer djupgående fartyg byggdes för öppet hav och systemet av segelleder utvecklades för att öka tryggheten för de sjöfarande. Men för att hålla greppet över de nya landområdena krävdes ständiga kontroller och kontakter.

Kung Valdemar II av Danmark levde mellan 1170 och 1241. Han var till en början hertig av Schleswig och slutligen kung av Danmark. Han blev känd för sina erövringar i norra Tyskland och i Baltikum bl a Tallinn. Kungen fick tillnamnet "Sejr".

"Itinerariet"

Säkerligen har det funnits pålitliga segelledsbeskrivningar sedan 1200-talet och framåt. Kung Valdemars segelledsbeskrivning från Utlängan i Blekinge till Tallinn täcker drygt 500 nautiska mil, dvs. ca 1000 km och har beräknats ta 15 dagar med förmånliga vindar. Den allmänna beskrivningen är skriven på latin men platsernas namn på "fortida danska". Den ingår i den "Kung Valdemars jordebok" som förvaras i det danska riksarkivet.

Ett "itinerarium" är en slags vägvisare. Det är en förteckning över olika platser och avstånd längs färdvägarna. Man har trott att "itinerariet" tog upp goda hamnplatser för att underlätta val av övernattningsställen eller platser där man kunde invänta bättre väder. Men många goda naturhamnar nämns över huvud taget inte. Många platser är karakteristiska sund, men många tidigt kända namn saknas. De angivna platserna hade nog en annan funktion. Kanske var de ett slags lotsstationer. Överensstämmelsen med senare tiders lotsplatser/lotsstemman är slående.

Kung Valdemars farled

Den första grundligare undersökningen av farleden på svensk botten genomfördes av Axel Härlin 1942.

Här återges endast sträckan från Bråviken till Arholma. Platser eller öar som besöktes eller passerades under vår eskader är markerade med rött.

Från Bråviken via en yttre led till Runmarö

Bråviken (brawic), Vinter (winterclasæ), Ålö (alør), Rågö (rugø), Ringsö (rinzø), Lacka (lackæ), Askö (askø), Revskär (ræueskiær), Torö (toræ), **Herrhamra** (hærihammær).

Från Herrhamra vidare mot **Mellsten** (mæthelsten), Älvsnabben (alæsnap), Gålö (gårdø), Vindö (windø) och vidare mot **Runmarö** (rudmi). Man har också angivit några öar utefter en led ost om den nämnda nämligen **Nåtarö** (nutarn), **Ålö** (olæ), **Utö** (utøi), **Ornö** (ornæ), **Nämndö** (neffø) och till sist **Runmarö**.

Den södra delen av Husaröleden

Från Runmarö till Berghamn (strømsø), Eldön eller S. Jällön (eldø), Stavsudda (sandø) samt Brunskär (brunsø). Det fanns också en ostligare möjlighet via Eknö (enkø), Harö (hærø), Lökaö (steflø) mot **Möja** (myghi).

Husaröledens norra del till Arholma

Från Runmarö till Särsö (særsær), **Husarö** (husarn), Lagnö (enlang), Linken (lincer), Sikmarö (sicmar), **Blidö** (finør), Yxlan (øslæ), Oxhalsö (oxhals), Sidö (widør), **Rävsnä** (ræfnæs) vidare mot **Arholma** (arnholm).

Från Bråviken via en inre led till Stockholm

Bråviken (brawic) till Femöresund (fimersund), Örsbaken (ørsebac), Rågö (rugø), **Stendörren** (stendor), **Sävsundet** (siuiæ), Hänö (hafø), Fifång (fifang), Svärdsund (swether sund), Ekholmen (eikholm), Yxlösund (oslæsund), **Vitgarnsund** (ikernsund), **Gålö** (gardø), **Dalarösund** (dalernsund), **Baggenstäket** (hariestic), **Sveriges holme** (swethiuthæ) samt till Stockholm (stokholm).

Från Sveriges holme till Arholma

Från Sveriges holme till **Vira sund** (wiræsund), Stäksund (malægtagh), Neninge sund (krampe sund), Vätö sund (weddesund) och till sist **Arholma** (arnholm).

De allra flesta ortnamnen går att känna igen än i dag. I några fall bör översättningen från medeltidsdanska till nutids-svenska ses som språkforskarnas tolkningar.

"Lotsningen läng den svårnavigerade kusten"

Avstånden mellan "lotsstationerna" angavs i "veckosjöar" (ukaesio). "Styrmännen" betalades så och så många ören per lotsad "veckosiö eller mil" som ungefär motsvarade 4 nautiska mil. Det tolkas som en "roddartörn" dvs den tid ett roddarlag skulle arbeta innan nästa lag tog över.

Skärgårdsbor och "kände män" fungerade som lotsar och vägvisare. De bodde på gårdar med viss skattefrihet för att de tjänstgjorde till sjöss.

Undan för undan lotsade de fartyget och angav namn på öar, uddar, hamnplatser, sund osv. De angav också avstånden mellan viktigare platser och lämpliga hamnar.

Kompasser hade börjat användas under 1200-talet men var sällsynta.

De fick lita till landkonturernas förändring, kasar, båkar och kummel. De styrde efter stjärnorna och la märke till hur vattnets utseende skiftade, hur vindarna varierade, hur sjöfåg-larna uppträdde och i vilken riktning de flög. Ljud och dofter från land kunde också vägleda. Molnens formationer liksom vattnets rörelser kunde vara viktiga iakttagelser.

De gick helst inomskärs, där risken för överfall var mindre och lodade ofta. Det är troligt att farkosterna längs leden främst var avsedda för persontransporter, ett slags kurirbåtar, med god tillgång till roddare. Båtarna kunde troligen segla i medvind men roddes i motvind.



Skärgårdens ursprung

Urberget i skärgården bildades för 2 000 miljoner år sedan. Sprickbildningar har gett oss raka farledsstråk och långsträckt odlingsmarker i sänkorna. Den senaste istiden för ca 110 000 år sedan varade i nästan 100 000 år. Isen tryckte då ner landmassan några hundra meter. Norrsidorna avrundades mjukt men på sydsidan bildades skrovliga avsatser. Isens rörelse skrapade långa räfflor över klipporna. När isen smälte släpptes stora flyttblock, sten och grus som gröpte ur jättegrytor. Mindre block och "bergartsmjöl" blev till moränmarker. Åsar av sand och grus bildade öar som Utö, Ålö och Nättarö.

Då inlandsisen smält låg skärgården under vatten. De första öarna ligger idag långt in på Södertörn. Under bronsåldern flyttade skärgårdsborna säsongsmässigt för att jaga och fiska mellan fastland/större öar och utskären/havsisen. På några av de större öarna finns boplatzlämningar från järnåldern då det var möjligt att odla mark och ha betesdjur vid sidan av jakten och fisket.



Sprickor, isräfflor och kvarlämnade stenar på Ålö.



Klapperstrensält mm söder om Skarsand på Nättarö.



Jämnt avrundad häll med sprickor och en ensam stenbumling på Krängelvasskobben.



Kala klippor i yttersta havsbandet.

Kort skärgårdens historia

På 1200-talet nämns flera skärgårdsöar i skrift för första gången. En del öar bör då ha varit bebodda och uppodlade sedan ett par generationer tillbaka. Ett flertal vårdkasar hade byggts ut för att varna för fientliga flottor.

Medeltiden var politiskt instabil. Både tyskar och danskar försökte behärska Stockholm. Sjörovare fanns på alla sidor runt Östersjön. Kring Kanholmsfjärden brändes några öar under Kalmarkriget av danska trupper som trängde ända fram till Vaxholms fästning. Efter Karl XII:s död fördröjdes fredsförhandlingarna efter kriget av svenskarna. Ryssland slog då till mot den svenska kusten. Under en dryg sommarmånad 1719 brändes all bebyggelse, skogar och förråd, all boskap slaktades och hela befolkningen fördrevs från sina hem.

Skärgårdsborna var i århundraden mångsysslare som levde på jakt och fiske, småjordbruk, lots- och fyrverksamhet. De tvingades sälja sina varor i Stockholm.

Då näringsfriheten gradvis ökade från slutet 1700-talet skapades nya möjligheter för skärgårdsbefolkningen. Kunskaperna om båtbygge och sjömanskap kom till användning. Segelfraktarten utvecklades. Transporter av ved, sand och sten till Stockholm dominerade. Partsrederier bildades. De byggde större fartyg som seglade på haven runt ekvatorn. Det gav möjligheter för den nya "redaradeln" att bygga stora bostadshus. Vaxholm fick regelbunden ångbåtstrafik 1836. Segelfartygen konkurrerades ut av de nya ångfartygen och tvingade många redare i konkurs.



Helmi - ett av de många segelfartygen som fraktade varor till Stockholm.



Samtidigt slogs strömmingsfisket ut. Kronans säsongsfiske i ytterskärgården avvecklades. Skärgårdsfiskarna försökte kompensera sig med försäljning av färsk fisk.

Med ångbåtarna kom sommargäster till de närmsta öarna utanför stan. De som tillhörde den snabbt växande övre medelklassen flyttade ut med hela familjen, barn och tjänstefolk. De kom med andra vanor för umgänge, måltider och kulturliv. Grosshandlarvillor uppfördes väl synliga utmed farlederna. Andra hyrde in sig hos skärgårdsborna, som flyttade ut i en liten bod eller enklare hus. Skärgårdens kärvar natur och kultur passade författare och konstnärer som ville bryta med den dittills rådande idealismen. I början av 1900-talet inleddes också pensionatens tidevarv. Det blev under en kort tid en god inkomstkälla för de bofasta. Näringsfriheten medförde också att handelsbodarna kunde öppnas på öarna.

När lagstadgad semester på två veckor infördes stod nya stockholmare i kö. Staden köpte in mark för att även mindre bemedlade personer skulle komma ut i skärgården. Men allt fler stockholmare ville med tiden ha sitt eget sommarhus och en privat exploatering av skärgården började.

Under 1930-talet drogs skärgården in i försvaret. Vaxholms befästningslinje ersattes av Havsbandslinjen. Fasta batterier, luftvärn och annan utrustning placerades i ytterskärgården som blev ett högaktivt område för försvaret och präglade åtskilliga större öar.

Det blev allt svårare för skärgårdsbefolkningen att överleva på fiske och jordbruk. Efter första världskriget började skärgårdsjordbruken läggas ner. Avfolkningen inleddes. Den tusenåriga naturhushållningen med en blandning av jordbruk, fiske, båtbyggeri och allt annat som krävdes av skärgårdsbo, slogs ut.



Uthyrningsstugor uppförda av Stockholms stad på Nättarö.

5 augusti: V Stendörren – Herrhamra brygga

Det ligger 16 båtar varav en motorbåt över natten i V Stendörren. Flera av segelbåtarna ger sig iväg före oss. Vi har haft en tyst, lugn och inte så kall natt eftersom det är mulet. Vid frukosten ser vi ett "svart" moln i norr och beslutar oss för att segla ifrån det.

Det är enkelt att ta sig ut eftersom Gunnar i 111:an lossar våra tampar i land. Vi drar ut en revad stor innan vi går ut på Tvären. Som tur är kommer vinden från SV så vi får lite slör under färden mot Öja. Vindstyrkan ligger stadigt runt 6 - 7 m/s men går ibland upp till 8 m/s. Sjön är gropig men det är inte så stor krängningning att jag blir sjösjuk. Väl framme vid Ankarudden – Herrhamra brygga får vi lägga oss längs med betongkajen med svarta däck. Inte det bästa läget men vi har ändå vinden i fören.

Camargue med Bibbi och Lasse har blivit försenad. Vi andra vandrar från Herrhamra brygga förbi kvarnen, kyrkogården och klockstapeln genom den pampiga allén med höga lindar och bokar till Herrhamra gård och tillbaka.

Vi börjar studiecirkeln när Camargue har kommit. Alla sitter i Idas sittbrunn, tar ett glas vin och lyssnar på Solveigs introduktion om istiden, skärgårdens uppkomst och historia t o m 1800-talet. Bibbi och Lasse tog rundvandringen senare på kvällen. På skepparmötet beslutas om avgång mot Nåttarö då'n därpå.

Solveig på Ida

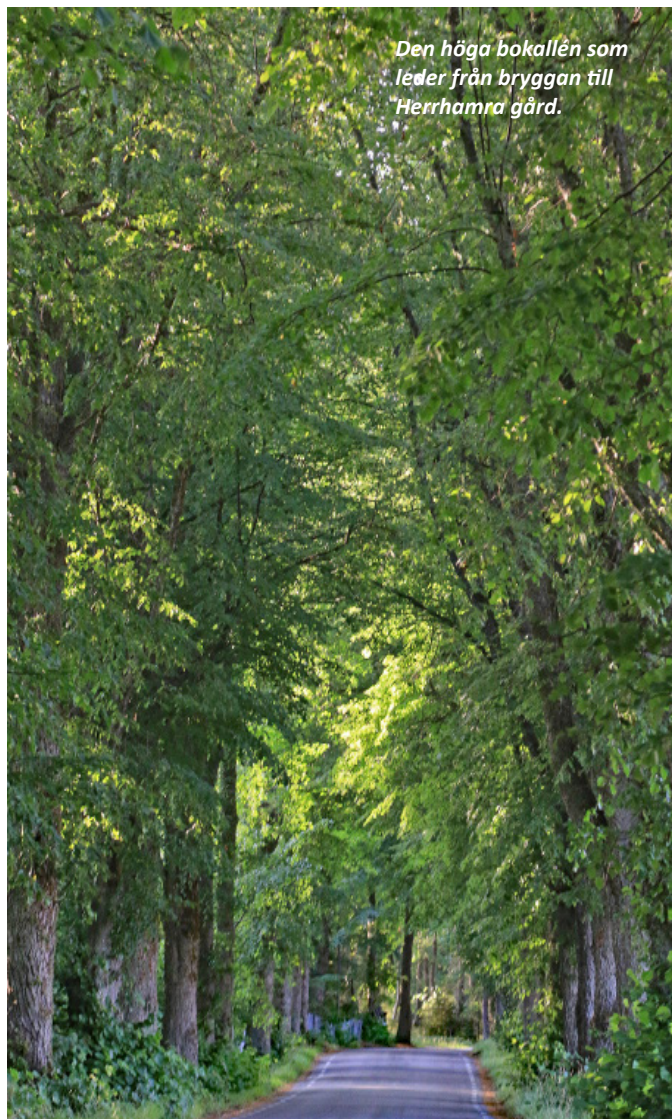


Herrhamra

Herrhamra, "Hærihammær" omtalas på 1200-talet som ett landmärke i kung Valdemar segelbeskrivning. En hamn fanns troligen sedan länge. På 1500-talet låg ett torp vid Herrhamra hamn och på 1600-talet blev Herrhamra säteri. Herrgården som då låg vid Ankarudden brändes 1719.

Gården flyttades längre norrut på Torö. Den nuvarande huvudbyggnaden uppfördes 1850. Landsvägen dit går genom en unik bokskogsallé. Längs vägen ligger lotskyrkogården, som varit i bruk sedan 1600-talet, främst för lotsarna på Öja och andra sjömän som seglade i dessa farvatten. I en skogsbacke cirka 150 meter söder om kyrkogården finns resterna efter ett gårdskapell som antas vara uppfört vid 1600-talets slut. Längre söderut på Herrhamras gamla bytomt står gårdens väderkvarn från 1860-talet. Det är en åttkantig, timrad "holländare" som numera saknar vingar.

Ön Krogen (tidigare Ulfskär) och halvön Läckär sydost om Ankarudden omger Soviken som under segelfartygens tid var en viktig naturhamn. På Ulfskär fanns en krog fram till 1829 och på Läckär en tullstation som flyttades till Landsort 1877.



6 augusti: Herrhamra Brygga - Nåttarö

Vi startar vår färd mot Nåttarö ca 9 00. Anders startade redan 6 30. Vi har ingen vind från början. Det blir motorgång under första delen av färden. Vi passerar Måsknuv med klockstapeln från 1900 som förr användes som "mistklocka" när sikten var dålig på Danziger gatt. I närheten ligger Mällsten som omnämndes som "holmen mitt i gattet" i den medeltida seglingsbeskrivningen. Det var förr en säsongsfiskeplats men är sedan 1930-talet militärt område.

Sen kommer vinden med 3 - 4 m/s. Det blir en fin segling den sista biten. Vi lägger till vid bryggan i Östermarsfladen. Efter lunch vandrar samtliga till Drottninggrottan, förbi semesterbyn och till byn med ångbåtsbryggan.

Tillbaka vid båtarna blir det först rast och vila. Sedan berättar Bibbi om Nåttarös tillkomst, historia och sevärdheter ombord på Ida. Efter middagen tar vi en gemensam promenad till Skarsand och tittar på stranden, gräset och jättegrytorna som Ammi hittar. Vi hade en fin dag med sol och ljumma vindar hela dagen men enligt prognosen blir det regn i natt. På skepparmötet bestäms avgång mot Utö dagen därpå.

Bibbi på Camargue



Ingången till Drottninggrottan.



Klocktornet på Måsknuv.

Nåttarö

Nåttarö omnämns som "Nutarn" i den danska seglingsbeskrivningen. "Nut" är fornsvenska för hasselnöt som troligen har givit ön sitt namn. Nåttarö är en sandö som bildades då inlandsisen smälte med klapperstensfält, jättegrytor och sandstränder bl a vid Skarsand och Storsand. Öns första gård brändes av ryssarna 1719 men återuppbyggdes på öns västra sida.

Stockholms stad började köpa mark 1949 för att skapa barnkolonier och campingplatser för stockholmarna. Dovhjortar inplanterades på 1950-talet för att hålla landskapet öppet. Idag är Nåttarö en populär semesterö med enkla uthyringsstugor, campingplats, restaurang, ångbåtsförbindelse sommartid, populär fritidsbåtshamn i Östermarsviken och fina badstränder.

Öns märkligaste attraktion är "Drottninggrottan" nära Storsand. Enligt traditionen ska änkedrottning Maria Eleonora sökt skydd i grottan under sin flykt från Stockholm via Visby och Danmark till Brandenburg 1640.



Det grågröna starrgräset på sandstraden i Skarsand.

7 augusti: Nåttarö - Utö

Eskaderbåtarna kastar loss 9 00 - utom Molly som är sen och lämnar hamnen först 9 10. En svag SV-vind för alla till Utö. Den ståtliga väderkvarnen signalerar Utö och farleden in till Gruvbryggan på långt håll. Förtöjning sker vid servicehuset nära bron. Molly anländer ca 1 timme efter de övriga men får en plats intill de andra.

Samtliga deltar på eftermiddagen i en rundvandring till värds-
huset, gruvmuseet, gruvhålen, gruvbostäderna och kvarnen.
Efter någon timme samlas vi igen och lyssnar på Solveigs fina
presentation av Utö som gruvssamhälle. Därefter har vi skep-
parmöte och beslutar om en gemensam cykeltur till Ålö nästa
dag med samling vid cykeluthyrningen.

Efteråt utnyttjar samtliga duschmöjligheterna. Kvällen är stilla
med halvmåne och mygg.

Anders på Molly



Utö

Utö, "Utöi", är en av de största öarna i Stockholms södra skär-
gård. Namnet antas bero på att ön ligger längst ut mot öppet
vatten. Det har funnits bofast befolkning sedan 500-talet e.Kr.
På medeltiden fanns fyra byar på ön som då nämns i beskriv-
ningen av kung Valdemars segelled. Malmutvinning kan också
ha förekommit så tidigt.

I skrift nämns Utö gruvor första 1544. I början av 1600-talet
fanns ett sjuttital personer i gruvsamhället. 1719 brändes all
bebyggelse. Hela Utö köptes 1804 av Utö Gruvbolag. Men ny
teknik gjorde Utö gruvor olönsamma. Gruvan stängdes 1879.
Utö såldes till brukspatronen "Plank-Anders" som lät kalhug-
ga ön för att sälja virke mm. 1888 köptes ön av E. W. Lewin
som omvandlades den till en modern badort. Flera kända
författare och konstnärer var sommargäster kring sekelskiftet
1900.

1942 såldes södra delen av Utö till staten för att bli skjutfält.
Den norra delen såldes till Ställbergs Gruv AB som planerade
att återuppta gruvbrytningen. Skärgårdsstiftelsen köpte norra
Utö år 1973 och året därpå bildades Utö naturreservat.

Idag är turismen öns främsta näring. På Utö finns restau-
ranger, vandrarhem, bageri, affär, kiosker och gästhamn.
Gruvbryggan är skärgårdsbåtarnas tilläggningsplats. Gruvbyn
ligger intill det gamla gruvområdet där schakten nu är vatten-
fyllda. Det djupaste är 215 meter djupt. De äldsta byggnader-
na är från 1700-talet. I brukskontoret från 1803 finns sedan
1890-talet Utös värds hus.



Ålö

Det finns spår av vårdkasor och ett gravfält från järnåldern på Ålö. I seglingsbeskrivningen har namnet "Olae" tolkats som Ålö. På 1600-talet fanns fyra gårdar på ön där man börjat probryta järnmalm. Det blev aldrig någon större produktion och i slutet på 1700-talet återstod endast en gård. Ålö gård köptes in av Stockholms stad 1964 och övertogs av Skärgårdsstiftelsen 1998.

Idag skiljer bara ett smalt sund och en liten bro Ålö från Utö. På Ålö går vägen genom fina skogspartier och förbi Ålö gård med ovanligt stora öppna brukade marker och hagar som betas av får, herefordkor och hästar.

Från Ålö gård går vägen söderut till den hästskoformade sandstranden vid Storsand. Bukten anses vara en av Stockholms bästa badplatser med kritvit sand och klart vatten. Från Ålö gård kan man följa vägen till Ålöfladen och hitta "Båtshaket", bryggrestaurangen som är känd för sin rökta fisk. Här finns både gästbrygga och brygga för skärgårdstrafiken. Näsuddsviken nordväst om ångbåtsbryggan är en populär fritidsbåthamn – åtminstone i nordliga vindar.



Bryggan och sjöboden
bredvid "Båtshaket"



Omklädning inför bad
vid Storsand.



Intressanta geologiska
former på Ålös sydsida.

8 augusti: Ålö

Det regnade i natt och på morgonen är sittbrunnen våt. Det blir frukost i ruffen. Våra cyklar tas upp på land. De andra hämtar hyrcyklar. Cykelturen mot Ålö börjar 10 00. Alla utom Solveig deltar. Det är vått på vägen efter regnet. Första stoppet blir Utö kyrka. Det kommer några regnstänk under besöket inomhus. Verkligen lägligt! Cykelturen fortsätter söderut förbi skjutfältsområdet med tät mörk skog. Efter bron till Ålö ändrar sig landskapet. Det blir öppna betesmarker och lövskog. Vackert och lummigt! Grusvägen blir allt smalare.

Nära Ålö ångbåtsbrygga besöker vi först den fina sjöboden med vasstak och information om Ålö invid bryggan till restaurang "Båtshaket". Vi unnar oss en lång lunchpaus med skärgårdsmat i solen. På eftermiddagen cyklar vi på en smal grusväg till Storsand. Sanden är vit, mjuk och "knirrig". Vi tar ett uppfriskande bad. Härligt!

Därefter börjar äventyrscycklingen längs en "gräsväg" upp för ett berg och bort mot klippkusten på södra delen av ön. Där finns många geologiska formationer av berg och sten. Men vi hittar aldrig "sprickan" som är fotograferad i broschyren om Ålös geologi. På tillbakavägen cyklar vi längs nya vägar över det öppna skjutfältet på Utö. De leder som tur är fram till krogen med glass och öl som behövs för att vi ska orka tillbaka till hamnen. När vi är framme slutar dagen med åska och störtregn. På skepparmötet beslutas om segling till Kyrkviken på Ornö dagen därpå efter påfyllning av vatten och mat i butiken på Utö.

Ammi på 111:an



Gunnar informerar om
färdväg och utflyktsmål.

9 augusti: Utö – Ornö

Anders drar ut med Molly långt före oss andra. Camargue behöver ta en runda bort till toa-tömningsplattformen men går tillsammans med 111:an och Ida genom rännan strax före 10. Det är mycket svag SV-vind men seglen dras ut ändå. En del stöttar med motor och andra seglar mest hela tiden. Efter ungefär halva tiden vänder vinden mot ost. Det medför att hastigheten ökar.

Anders tar emot oss vid bryggan i Kyrkviken på Ornö. Det kommer några regnskurar med åska men de slutar vid 14-tiden. Därefter vandrar alla först upp till Ornös söta lilla vita kyrka. Altartavlan är en målning som visar hur Jesus lugnar havet så att fiskebåtarna kan ta sig hem. I kyrkan repeterar sommarens konfirmander inför söndagens nattvard. Nästa stopp är utställningen om rysshärjningarna 1719 och museet i den gamla skolan. Där finns berättelser om livet på Ornö i forna dar. Efteråt samlas vi i Idas sittbrunn. Anders berättar om Ornö och har hittat en del nya intressanta uppgifter om historien, sevärdheter och alla sjöar. Därefter går Bibbi, Anders, Gunnar och Ammi till den gamla fältspatsgruvan vid Lugnet.

Skepparmötet beslutar om avgång 9 00 mot Malma kvarn. Den som ankrat sist ska gå först. I sol och lä är det varmt men i skuggan är vinden sval trots att vattentemperaturen är mer än 20 grader.

Solveig och Lasse på Ida



Ornö

Ornö är den största ön i Stockholms södra skärgård. Där bodde folk redan under bronsåldern. "Ornae" beskrivs som landmärke i segelledsbeskrivningen. Namnet kan syfta på or, dvs stenig terräng eller på horn och öns form. Gårdarna på Ornö nämns i samband med att Tyska orden sålde Årsta slott med underlydande gårdar 1467. Ett järnbruk med masugn anlades i Lättinge 1637. Malmen hämtades från Utö gruvor. Sundby säteri uppfördes på 1660-talet. De flesta av Ornös torp och gårdar inklusive Sundby brändes under rysshärjningarna 1719. Omfattande brytning av fältspat skedde 1914–1965. Den största gruvan var Långviksgruvan i närheten av torpet Lugnet. Öns östra och södra skärgårdsdelar har varit militärt skyddsområde.

På ön finns stora skogsområden med älg och rådjur och gott om rovfåglar. Vid Ornöhuvud finns intressanta bandade bergarter. På Ornö finns tolv insjöar. Stockholms läns djupaste insjö Stunträsk är 40 meter djup. Ornö har regelbunden bilfärja, skola, bibliotek, lanthandel, båtvarv, gästhamn och hembygdsmuseum. SSRS räddningskryssare Drottning Silvia är stationerad i Kyrkviken.



10 augusti: Ornö – Malma kvarn

Vi kastar loss tidigt på morgonen och på grund av vindprognosen med ökande vind frampå dagen. Anders "smet iväg" ca 1 timme före oss andra. Vi sätter segel och får en härlig segling i halv vind mot Malma kvarn. Vår eskader hade fått en särskild inbjudan att lägga till i hamnen. Kryssarklubben har bokat fyra fina platser åt oss. Efter förtöjning vid bryggan tar vi en kort promenad till klubbhuset, resterna av kvarnen och den vackra insjön. Det är stilla och vackert. Efteråt berättar Gunnar om den medeltida historien i skärgården. Bibbi och Lars läser högt om Nämndö.

Efter rast och vila samlas vi igen för att lyssna på Kerstin Andersson från Stockholmskretsen. Hon bjuder på bubbel och berättar om Kryssarklubben tankar om framtiden och verksamheten på Malma kvarn. Senare träffas vi åter för att äta middag tillsammans – var och en med sin måltid. Vinden har bedarrat och det blir en fin avslutning på kvällen. Men på natten är det rejäla regn och åskbyar och i morgon segling mot Norrviken.

Bibbi och Lasse på Camargue



Seglarskolans handdukar på tork.



Nämndö

Vikingaleden österut anses ha gått genom Aspösund nedanför Nämndö Böte i norr. I segelledsbeskrivning omnämns "Neffö". Bebyggelse har funnits sedan medeltiden. På 1540-talet fanns åtta gårdar på ön. Den största gården Östanvik ägdes av herr Knut som beviljats frälse skattefrihet av Gustav Vasa. I ägorna ingick större delen av Nämndö skärgård ända fram till 1862. Efter förfall köptes gården av Stockholms stad på 1960-talet och överläts på Skärgårdsstiftelsen 1998. Idag bedrivs ekologiskt jordbruk på markerna. På Nämndö Böte finns ett utkikstorn med vidsträckt utsikt. Tidigare har där funnits en vårdkase och under andra världskriget ett luftbevakningstorn. I öns första skola i Sand finns nu ett Skärgårdsmuseum. Långvick är en uppskattad naturhamn. Bryggor för dagsbesök finns på östsidan.

Makten under medeltiden

Under 1100- och 1200-talen kämpade olika ätter om makten. Jarlarna som var militära hövdingar från Sverkerska-, Erikska- och Folkungaätterna var de mest betydande. De tillhörde det världsliga frälset och var enligt Alsnö stadga från 1280 skyldiga att hålla sig med stridshäst, vapen och rustning för att bli befriade från skatt. Detsamma gällde även ärkebiskopens och biskoparnas svenner. Vid regelbundna vapensyner kontrollerade Kronan att häst och rustning var i stridbart skick. Det fanns flera biskopsäten i landet. Biskoparna hade stor makt och bodde i ståtliga borgar och hus. Kyrkans och klostrens egendomar växte genom donationer från kunga- och stormannaätterna. En annan fast inkomst var "tiondet". En tredjedel gick till socknens präst och resten fördelades mellan kyrkan, biskopen och "de fattiga". Klosterväsendet växte och satte sin prägel på 1100-talets kyrkor.



Möte med Kerstin från SXX:s styrelse.

11 aug: Malma kvarn – Norrviken

Efter en natt med regn och åska avgår vi 9 00. Färden går mot Norrviken på Storön söder om Runmarö. Efter tilläggning vid SXX-bryggan är det lunch. En vänlig motorbåtsägare erbjuder Bibbi skjuts till affären på Runmarö för komplettering av matförråden. Efteråt går vi upp till utsiktsplatsen på berget och lyssnar på Ammi som berättar om lotsning. Informationen fortsätter på bryggan under tälttaken och en regnskur. Gunnar och Ammi talar om Runmarö där vi tyvärr inte kan lägga till. På eftermiddagen promenerar Lars och Bibbi, Gunnar och Ammi längs ön söderut och och plockar svamp. Senare är det skepparmöte med beslut om att gå till Söderlångholmen vid Finnhamn följande dag p g a svårigheter att lägga till på Möja och Husarö i den rådande ganska hårda sydliga vinden. Det är blåsigt men inget regn på kvällen. Den som vill kan bada bastu.

Anders på Molly



*Samling på utsiktsplatsen och utblick över
Stockholmskretsens hamn i Norrviken.*



Camargue.



Molly.

Runmarö

Runmarö är känd för sin kalkhaltiga berggrund och den rika floran med bland annat många orkidéer. Runmarö beskrevs som "Rudmi" i segelledsbeskrivningen och fick först på 1700-talet i sitt nuvarande namn. Namnet beror troligen på de rödaktiga berghällar som finns på Runmarö och i dess närhet.

På Runmarö finns kalksten, som började brytas och brännas till kalk på 1200-talet. Man producerade i första hand murkalk. Det användes bland annat till de äldsta delarna av Riddarholmskyrkan och klosterbyggnationerna. Magnus Ladulås donerade 1288 Orminge, Runmarö, Skarp-Runmarö, Munkö och omkringliggande öar till Sankta Klara kloster på Norrmalm och till gråbrödraklostret (franciskanerorden) på Riddarholmen. Efter reformationen tog Kronan över kalkhanteringen.

Kalkstenen togs från dagbrott i och bröts antingen för hand eller genom tillmaktning, uppvärmning. Alla öar i trakten var kalhuggna under hundratals år. Arbetsfolk kom från Nämndö och Ornö. På 1600-talet konkurrerades kalken ut av kalk från Öland och Gotland. 1730 lades kalkbruken ner. En fabrik för tillverkning av zinkvitt uppfördes 1909, men upphörde redan 1919. Flera gruvhål på Runmarös östsida vittnar om verksamheten.

Under 1500-talet var lotsverksamheten omfattande. Under 1600-talet minskade antalet lotsar för att helt försvinna när segelfartygen ersattes av motordrivna fartyg som inte behövde invänta tjänlig vind vid ön. Rysshärjningarna 1719 drabbade också Runmarö. Ett hundratal fartyg och tusentals man övernattade ett par nätter på ön. I slutningen "Ryssflykten" finns lämningar av ryssugnar för värme och matlagning.

August Strindberg tillbringade flera somrar på Runmarö. En annan författare som tillbringat mycket tid på ön är Tomas Tranströmer.



Sydöstra stranden på Runmarö.



Bild på en gammal lotsbåt från Arholma.

Lotsning

Redan under medeltiden använde man personer som kände till farvattnen för att ledsaga fartyg genom svåra passager. Det sågs ofta som extraknäck för lokala fiskare och skärgårdsbor att lotsa kronans fartyg genom den svenska skärgården.

Gustav Vasa inrättade "Lotshemman", där hemmansägare vid kusten mot viss skattefrihet och andra förmåner hade till skyldighet att hjälpa sjöfarande med lots. I vissa fall skulle de även ansvara för utprickning av farlederna. Från 1535 var Landsort känt som en plats där man kunde erhålla lots.

1677 inrättades lotsplikt och det statliga Lots- och fyrverket bildades. 1680 utsågs lotsplatser och anställdes lotsar i Sverige, Finland och Pommern. 1904 organiserades sex lotsdistrikt.

Idag anländer lotsen i en lotsbåt som körs av en båtman till och från det lotspliktiga fartyget. Lotsen kliver ombord för att tillfälligt vägleda fartyget. Tidigare övervakade lotsarna "sitt" vattenområde från en lotsutkik.

En lotsplats bestod ofta av en hamn med lotsbåtar, en byggnad för utkik efter lotsbehövande fartyg, en byggnad eller ett rum för lotsarnas "kontor" samt byggnader med tjänstebostäder för lotsar och deras familjer. Lotsplatserna hade förr ansvar för utprickning och underhåll av sjömärken samt transporter till av lotsbarnen och deras lärare till skolan.

Chefen för en lotsplats titulerades Lotsförman. Till sin hjälp hade han mästerlots, lotsar och lotslärlingar. Chefen för en fyrplats titulerades fyrmästare. Till sin hjälp hade han fyrvaktare och fyrbiträde, ibland även extra fyrbiträde. Lots- och fyrfpersonalen bodde i olika bostäder på öarna.

En lotsbåt bordar ett segelfartyg
- bild från Arholma.



12 augusti: Norrviken – Finnhamn

Jag vaknar trött efter en natt med klink av beslag i vinden. Det är en kall och blöt morgon med frukost i ruffen. "Storen" hissas för tidigt och ger problem bland bojliggarna!! Men det blir en fantastiskt fin segling med enbart storsegel över Kanholmsfjärden och förbi Möja. Det är nästan inga båtar ute och ingen sjö men fin vind. Först närmare Husaröleden dyker det upp några båtar. Framme vid Finnhamn och viken Söderlångholm finns Anders redan vid bryggan och tar emot oss. Det är svårt att lägga i ankaret. Men med hjälp av övriga eskadermedlemmar blir vi utfirade och kan göra ett nytt försök.

Efter lunch tar alla en kort promenad upp på det jämna berget för att se på utsikten över Möja och mot det stora huset på Finnhamn. Därefter går vi ner till Idas sittbrunn där Solveig berättar om Möja, Ammi om Finnhamn och Gunnar om Husarö. Eskaderplanen har komprimerats.

Några i gänget gör en kort vandring och hittar fler kantareller. Efter en regnskur samlas vi i sittbrunnen på Camargue och blir bjudna på pytt av svampen vi plockat. På skepparmötet beslutas om avgång dagen därpå mot Blidö. Den utlovade åsken kommer aldrig. Natten blir lugn även om det sjunger i riggen.

Ammi på 111:an



111:an och Ida.

Finnhamn

Finnhamn är en by på ön Stora Jolpan i Stockholms norra skärgård. Finnhamn består av Stora Jolpan-Idholmen-Lilla Jolpan. Den livligt trafikerade Husaröleden löper förbi i nord-sydlig riktning från Furusund ner till Möja och vidare söderut över Kanholmsfjärden. Finnhamn ägs och förvaltas av Skärgårdsstiftelsen.

Namnet Finnhamn har sitt ursprung i de finska segelskutor som på väg till eller från Stockholm via Husaröleden utnyttjade den väl skyddade naturhamnen vid Stora Jolpan. Det stora huset på ön Finnhamns nordöstra sida uppfördes ursprungligen, omkring 1915, som sommarhög av handelsmanen Wilhelm Rönström. Högt uppe på utsiktsberget står sedan länge skorstenen till Wilhelm Rönströms lustjakt "Mavourneen", som ett landmärke för sjöfarare och som ett monument över en svunnen skärgårdsepok.

I början av 1900-talet blev det populärt bland välbärgade Stockholmare att förvärva hela öar eller större landområden och uppföra påkostade sommarresidens ute i skärgården. 1943 köptes ögruppen av Stockholms stad för att bevara området som "rekreationsreservatet" för allmänheten. En sommargård och en stugby byggdes för att kunna erbjuda sommarvistelse åt mindre bemedlade stockholmsfamiljer.

Sedan 1998 ägs ögruppen av Skärgårdsstiftelsen. De privatägda jordbruken vid Finnhamn lades ner på 1940-talet, men den öppna landskapsbilden har bevarats genom slåtter och röjning av sly.



Bibbi bjuder på kantarellfest.



Finnhamnen väster om Krängelvasskobben.



Utsikt över Möja-arkipelagen långt därborta.



Berget är slipat av inlandsisen.



I väntan på kantarellerna.

Möja

Möja är huvudö i Möjaarkipelagen. Möja omnämndes i segelledsbeskrivningen under namnet "Myghi". Namnet kan syfta på ett avrundat berg mellan byarna Berg och Löka eller från det estniska ordet för berg. Under rysshärjningarna 1719 brändes alla byggnader utom kyrkan. Ryssarna upprättade ett etappläger på öns västra sida där ett tjugotal ryssugnar ännu finns kvar. Möja har haft fast skärgårdsbefolkning i hundratals år. De bofasta har försörjt sig på fiske, småskaligt jordbruk och diverse hantverkssysslor. Möjabor bedrev långt tillbaka i tiden omfattande fiske ute vid Nassa och Björkskärs skärgårdar.

Möja var även känt för sina jordgubbsodlingar. Stora mängder jordgubbar levererades sedan slutet på 1800-talet sommartid in till huvudstaden. Kulmen nåddes under 1940-talet. Idag finns flera mindre odlingar kvar på öarna. På 1950-talet började mindre tomter styckas av och säljas för fritidsboende, en utveckling som fortgår än idag.

Huvudhamnen med bränslestation, restauranger och butiker ligger i byn Berg längst i söder. Gästhamnar finns i den inre delen Kyrkviken, vid Löka, i Ramsmora samt i Långvik på norra Möja. Möja dansbana var tidigare känd för sitt vilda midsommarfirande och har besjungsits av Cornelis Vreeswijk i Ångbåtsblues.

Husarö

Husarö har få åretruntboende, men desto fler sommargäster. Husarö är omnämnt som "Husarn" i segelledsbeskrivningen. Lotsar har funnits där sedan 1400-talet. Status som officiell lotsplats fick Husarö 1740 samtidigt som farleden flyttades inomskärs förbi Finnhamn. På segelfartygens tid lotsade husarölotsarna norrut till Furusund och söderut till Sandhamn. På 1800-talet arbetade som mest femton lotsar, efterhand blev de färre och 1912 lades lotsplatsen ner.

Sommargäster kom till ön när ångbåtarna började med reguljärtrafik 1881. Elsa och Natanael Beskow och Per Albin Hansson har tillbringat många somrar på Runmarö där stiftelsen Husarö scoutgård sedan 1958 bedriver konfirmationsläger. Lotsmuseet drivs av Föreningen Husarö lotsmuseum. Sista lördagen i juli varje år firas Husarödagen med Husarömaran, skärgårdsmarknad och visning av lotsmuseet i Sundströmska lotsgården. Gästhamnen ligger vid byn på södra delen av ön.

13 augusti: Finnhamn - Blidö

Det är friskt och skönt att gå upp till toan på berget på morgonen. Solen värmer och allt är tyst och stilla. Jag sitter en stund i sittbrunnen och läser innan Bibbi på Camargue tar ett morgondopp. Anders gör som han brukar och ger sig iväg före oss andra. Ida får liksom 111:an utmärkt hjälp av Camargues besättning för att få upp ankaret utan att glida för långt in i vassen. Tack Lasse och Bibbi! Vi vänder upp mot vinden och drar upp en revad stor innan vi vänder norrut och glider iväg på en SV-vind på 4-6 m/s. Vi hade en skön 2 timmars segling med solsken och läns eller slör.

Det är trevligt att navigera i Husaröleden som är ganska smal och krokig. 111:an och Camargue kommer strax efter Ida. På öppnare vatten mellan Yxlan och Blidö är vinden tidvis uppe i 10 m/s. Ida passar på att ta ner storseglet på en bredare och lugnare plats innan vi kommer fram till bryggan. Vid Blidö Sjöskog ligger bojarna för nära bryggan. Vi förtöjer midskepps med "hemgjorda" lösningar. Tur att platsen är skyddad för hårda vindar.

Efter lunch kommer några moln som försvinner snabbt. Det är ett omfattande lågtryck över Skandinavien enligt SMHI. Inte illa att vi har både sol och lagom värme. Alla utom Solveig tar en cykeltur till ICA-butiken och Kulanhuset. Gunnar och Bibbi fortsätter sedan till kyrkan. Vi passar på att använda duschen allt eftersom cyklisterna kommer tillbaka. Senare går vi till Sjöskogen och äter vår första gemensamma restaurangmåltid. Jättegott! Alla är nöjda. Efteråt återsamlas vi på Ida där Bibbi berättar om Blidö. Skepparmötet avslutar dagen med ett beslut om avgång mot Arholma dagen därpå.

Solveig och Lasse på Ida



Eskaderbåtarna vid bryggan utanför vårdshuset.

Blidö

I den medeltida seglingsbeskrivningen nämndes tre namn med anknytning till Blidö: "Hoxhals" – dagens Oxhalsö, "Finnör"- det medeltida Fånö och "Sikmar"- Sikmarö.

Blidö har utvecklats i olika perioder. Jakt och fiskeperioden fram till ca 1630 och säteritiden med fokus på Blidö gård fram till 1820, då de fria böndernas och bondeseignationens tid inleddes. Efter första världskriget lades jordbruken ner, segelflottan slogs ut, ungdomarna lämnade ön och sommarvärderna flyttade in. Med början på 1970-talet började unga människor åter bosätta sig i skärgården.

Läget med nära fastlandet har gjort Blidö till ett av Roslagens populära sommarparadis. Sommarvärderna har funnits på ön sedan slutet av 1800-talet. Konstnären Rune Jansson föddes här. Ture Nerman hade sommarstuga på Blidö i 50 år. Tove Jansson tillbringade sin barndoms somrar på ön.

Blidö kyrka ligger i mitten av ön. "Blidö Bio" har sina lokaler strax söder om Stämmarsund där arrangeras även konserter. Som andra sevärdheter kan nämnas Båtsmanstorpet som nu är museum och Kulans hus som är öppet för olika konstutställningar. Vid bryggan nedanför Blidö Vårdshus ligger en restaurerad "sandkil" som har använts för frakt av sand från Furusundsleden in till Stockholm under 1800-talet. Idag seglar "Helmi" gäster mot betalning.



Båtsmanstorpet som nu är museum.



Kulanhuset med en ganska skräpig omgivning.

14 augusti: Blidö - Arholma

Idag styr vi kosan mot Arholma. Vi kastar loss 10 00 och får SV-vind 6 - 8 m/s. Det blir en fin segling. Vi lägger till vid bryggan i Österhamnen. Efter lunch samlas vi på bryggan för en kort introduktion av Solveig. Därefter promenerar vi alla förbi Bull-Augusts hus, byn, kyrkan, kvarnen, lotsmuseet och båken och affären vid ångbåtsbryggan med glasscafé. Under hemvägen beundrar vi de vackra husen och de öppna markerna. Hemma vid bryggan får vi en lärorik genomgång av historien om Arholma med hjälp av Solveig och Gunnar. På skepparmötet beslutas om avgång mot Ängsö nationalpark dagen därpå.

Bibbi och Lasse på Camargue



Genomgång på bryggan.



Bull-Augusts gård.



Sjöbodarna i Österhamn.

Arholma

I segelledsbeskrivningen är Arholma "Arnholm" utgångspunkt för överfarten till Åland och Estland. Ön var troligen befolkad redan under medeltiden. Tre öbor noterades 1547. Åkrarna var små och fisket nödvändigt. Fiskebönderna hade relativt många djur. Öarna närmast användes som betesmark.

En fast lotsplats upprättades 1724 men det fanns lotsar redan på 1600-talet. Flera skärgårdsbor blev lotsar, var och en med egen lotsdräng. Den magnifika Arholmabåken byggdes som en "känningsbåk" och fungerade som lotsutkik. Från början var den vit. Rödfärgningen skedde 1865. Arholma båk ingick också i olika optiska telegraflinjer med Stockholm som mål. Tidigare stod en vårdkase på berget.

Arholma angreps vid ryssarnas härjningar 1719. Återhämtningen tog tid men flera gårdar har en kärna från 1700-talet. Med fraktseglationen steg inkomsterna. Bondstugorna byggdes om till påkostade redargårdar. I Österhamnen ankrade båtarna upp inför vintern. Mot slutet av 1800-talet slogs segelfartygen ut av de stora ångfartygen. Men då kom sommargästerna och flera redargårdar byggdes om till pensionat.

Skärgårdsstiftelsen började köpa mark på Arholma 1963. Därmed räddade jordbruket kvar på södra delen av ön som idag är ett ålderdomligt jordbrukslandskap med slingrande grusvägar. I Österhamn ligger ålderdomliga sjöbodarna från bondeseglarnas tid. Norrhamnen är den naturliga samlingsplatsen med midsommarstång, affär, restaurang, café och ångbåtsbrygga. På den norra delen av ön ligger Batteri Arholma insprängt i berget. Det är idag ett museum.



Arholma båk från 1768.

15 augusti: Arholma - Ängsö

Molly har bestämt sig för att avgå 8 30. Men hela eskadern kastar loss i förtid och det blir gemensam motorgång söderut mot farleden. Jag seglar mot norra udden på Tjockö medan de övriga håller till i närheten av Räfsnäs och Kapellskär.

Sedan följer en trist motorgång genom Furusundsleden mot Ängsö. Strax innan vi är framme får vi en rejäl regnskur över oss. Efter flera försök lyckas samtliga lägga till vid de hala klipporna i Svartviken.

Efter lunch tar vi en promenad från Svartviken i norr till södra delen av Ängsö där alla tar del av informationen om nationalparken i huset vid bryggan. Därefter blir det återtåg över ängarna och genom "urskogen" till Ida där samtliga sammanfattade dagen och eskadern. På skepparmötet tackar jag för mig för att lämna eskadern i morgon. Övriga ska fortsätta den inre segelleden mot Vaxholm.

Anders på Molly



Vi gick långt utanför Räfsnäs.



Många färjor passerade på Furusundsleden.

Räfsnäs

Räfsnäs är ett gammalt fiskeläge och omnämns som "Raefsnäs" i segelledsbeskrivning för den yttre leden. Ortsnamnet Räfsnäs stavas på olika sätt. Namnet syftar troligen på rev och borde då egentligen skrivas Refsnäs eller Revsnäs. Idag har Sjöräddningssällskapet, SSRS Räddningsstation i Räfsnäs. Stationen grundades 1971 på Fejan och fanns en period i Kapellskär innan den flyttades till Räfsnäs.

Ängsö

Valdemars segelled passerade nära ön Ängsö som nu är nationalpark. På 1600-talet bestod Ängsö av öarna Västerö och Österö med ett sund emellan. De användes till slätter. Den första torparen, Erik Hansson, bosatte sig på ön 1725. Sundet som odlats sedan 1800-talet är idag ängsmark. Den sista torparen efterlämnade en änka, Carolina, två söner och en dotter som bodde i ett torp vid Svartviken. Änkan levde kvar i stor fattigdom in på 1900-talet men gjorde sig ett namn som läkekunnig.

1909 blev Ängsö nationalpark tack vare det idylliska och blomsterrika kulturlandskapet. Man ansåg då att torparens arbete fördärvade det vackra landskapet. Ön tilläts växa igen men på 1940-talet inleddes arbetet att åter öppna Ängsös kulturlandskap. Vid Hemvreten finns bl a torpbebyggelse från 1800-talet och ett modernt Naturum invid bryggan.



Information om kulturlandskapet på Ängsö.



Samlad förtöjning vid en hal klippa i Svartviken.

16 augusti: Ängsö - Vaxholm

Det blir tidig start för de tre återstående båtarna som följer den inre delen av kung Valdemars segelled. Det blåser bra men vi kan segla genom de många sunden och får så småningom syn på den väldiga Vaxholms fästning. Sen måste vi fortsätta per motor. Inne i gästhamnen blir det flera förvirrande vändor innan alla lagt till. På Ida blev kajkontakten våldsam vilket resulterar i en skadad fot för Solveig. Ammi har ont i ett knä. Men Gunnar, Lars och Bibbi vandrar runt stadens äldsta delar med flera idylliska hus. Vi går förbi vandrarhem och museum och tar fikapaus innan vi sonderar möjligheterna för kvällen avslutningsmiddag. Middagen blir glad och hjärtlig sedan vi hjälpt Solveig att komma fram till den närmsta krogen.

Gunnar på 111:an

Vaxholm

Den gamla segelleden passerade öarna där Vaxholm och fästningen nu ligger men de är inte omnämnda i seglingsbeskrivningen. Namnet Vaxholm är troligen taget från ön Vaxö. Fram till Gustav Vasas tid tillhörde ön Rydboholms gods men år 1558, då Vaxholmen befästes, inlöstes ön till Kronan. En köping grundades med huvuduppgifter att hålla vakt mot angrepp från sjösidan och att vara lotsstation. Vaxholm fick stadsprivilegier 1652. 1690 fastställdes en fästning som stadens sigill. Vaxholm trafikerades tidigt av ångbåtar från Stockholm och blev ett omtyckt utflyktsmål och ett nav för skärgårdstrafiken.



Vaxholms fästning ligger mitt i farleden.



I Vaxholms gästhamn är det augustimörkt.

17 augusti: Vaxholm - Nynäshamn

Vi skiljs åt. Camargue går hem via Stockholm. Ida och 111:an ska ta sig söderut så långt som möjligt och startar tidigt. Vi passerar för motor Vaxholm, Lidingö, Värmdö, Baggensstaket, Saltsjöbaden, Dalarö, Gålö, Vitsgarn och Horsfjärden men inte genom Yxlösund längs den gamla segelleden på väg till Nynäshamn. Vi känner av den kyliga luften på kvällen. Det är inte många gästande båtar i gästhamnen. Vi beslutar oss för att ta det lugnt på morgonen.

Gunnar på 111:an

18 augusti: Nynäshamn - Nyköping

Det är lite oroligt och regnigt på natten. Vi funderar på att ligga kvar ytterligare en dag men vädret ser ut att bli ännu sämre och motigare. Vi ändrar oss och går rakt söderut för motor längs Järflotta. Så snart vindriktningen tillåter hissar vi stor och en bit flock. Efter Herrhamraleden vid Öja går det att sträcka förbi Röko, Asenskallen och Trätbådan. Återigen längs den gamla segelleden. Sjön är bitvis grov och vinden tar i och Ida går för motor p g a Solveigs skadade fot. Vi ser få segelbåtar längs vägen. Vinden varierar i Sävsundet och förbi V Stendörren men vi har sällskap av Ida. Vid Broken tar 111:an paus medan Ida fortsätter till Nyköping. Eskadern är avslutad för i år.

Gunnar på 111:an



111:an och Ida tog sig tillbaka längs segelle-

Kort om livet i skärgården före ångbåtarnas tid

Skärgårdsjordbruket

Basen för livet i skärgården var det särpräglade småjordbruket i kombination med fisket. Jorden i skärgården är av naturen oftast uppsplittrad och mager. De odlingsbara ytorna är små.

Det var först under 1800-talet det blev vanligt med odlingar. Kring mitten av 1800-talet ersattes tvåskiftet av skiftesbruk. Främst odlades korn och råg men man bytte av med andra produkter som klöver, timotej och potatis. Skärgården blev aldrig självförsörjande på spannmål.

”Äng är åkerns moder” är talande för skärgårdsjordbruket. Ängsmark var förutsättningen för djurhållning. Betesmark var lättare att ordna än åkermark. Djuren var förutsättningen för att få fårgödsel till åkerbruket. Sommartid fördes djuren ut till närliggande betesholmar. Skärgårdsbönderna tog även hand om sjögräs och vass. De hamlade även träden.

Fåren som gick på sommarbete blev lätt förvildade. Det var barnen uppgift att samla ihop fåren. De motades ofta mot en holme med ett starkt nät för att fånga dem i. Sprang de ut i vattnet drunknade de när ullen blev våt. Saltbetet var berömt hävdar Strindberg i ”Skärgårdsliv”. Smöret blev utmärkt av de kali- och natriumhaltiga strandväxterna och fårens kött blev av de ”snaggiga” hårdvallsstränderna fast och läckert.

Jakten i skärgården

Särskilda nät användes för att fånga fågel innan hagelgeväret infördes. Det beskrevs redan på 1500-talet och användes så sent som 1870-talet på Utö. Vid mitten av 1700-talet slog fågelskyttet igenom. Skytten gömde sig vanligen bakom en skåre, ett enkelt kamoufläge. Skyttarna tog hjälp av vettar och fågelns lockrop. Ejdern ansågs godast men även alfågel, svärta och andra fåglar jagades. Vårjakten betydde vinterns slut, färskmat och spänning. När ejderdunet plockats, rensats och torkats kunde det säljas i stan. Fågelbon skattades också på ägg i flera omgångar, särskilda skrakholkar tillverkades. ”Äggning” förbjöds så tidigt som 1762 med hot om stockstraff vid kyrkporten men det avskräckte inte. Vanligtvis togs inte fler ägg än att honan la nya.

Sälen var förr betydelsefull för skärgårdsbon, särskilt i yttre skärgården. Späcket kokades till tran, som var en viktig handelsvara. Skärgårdsbon använde själv tran till skosmörja. Köttet uppskattades och åts färskt när man kom hem, resten saltades in. Av skinnet gjordes sältosor, pälsar mm.

Vid säljakt användes ”Skrestången” som liknar en skida som man kunde ligga på och dra sig fram på med hjälp av en hand och en fot. Sälknätsmörker var sena höstkvällar då månen var skymd och sälen kunde fångas med grova nät.

Fisket i skärgården

Fisket hade stor ekonomisk betydelse. Det gav ofta ett överskott och fisken kunde bytas mot brödsäd. Den vanliga ”kursen” var 2 tunnor säd mot 1 tunna strömming. För färsk fisk kunde skärgårdsbon få upp till 4 tunnor spannmål. Byteshandeln förklarar de många väderkvarnarna i skärgården och att man t o m kunde sälja bröd till staden.

Fisket förklarar också varför det till skillnad från på landsbygden knappt finns några rapporter om svält i skärgården, hur fattigt det än var. Strömmingen dominerade till en början både hemmafisket och utskärsfisket, öborna hjälptes åt. Redan på 1500-talet beskrivs hur 16-17 man/kvinnor drog vinternot under isen på vintern. De olika hemmansägarna på en ö betraktade fiskevatten och ängsmark som gemensam egendom. De olika vattnen byttes årligen enligt bestämd turordning. Näten, av hemspunnet grovt garn av lin, knöts och lagades under vinter. Stenar knöts fast som sänken men togs bort när näten hängdes upp för torkning

Det var i utskärgården de stora fångsterna fanns att få, fram för allt strömming och torsk. Saltströmmingen bidrog till Stockholms och hela Mälarenregionens försörjning. Redan 1282 slogs det fast att fisket var fritt bara man betalade skatt. Formerna för fisket var noga reglerade och nedtecknade första gången vid Huvudskär 1450. 12 kronohamnar var upptagna under Gustav Vasas tid där de mest åtråvärda fiskegrunden fanns. På skären rensades fisken, saltades och packades i tunnor.

Boendet var primitivt. En segelduk kunde spännas mot en bergsida. Det fiskades inte på lördagar och söndagar. De flesta vände då hem för att hämta mat för nästa vecka. De som var kvar passade utrustningen. Efter rysshärjningen 1719 hämtade sig aldrig fisket, fångsterna tycks ha gått tillbaka och så kom konkurrensen från västkustens rika sillfångster. Kronans fiskeskär såldes ut på auktion kring mitten av 1800-talet. Sen satsade skärgårdsborna på att sälja färsk fisk till staden.



Fiskeredskap i sjöboden på Ålöv.

Kvinnorna i skärgården

Kvinnorna måste ta hand om jordbruket när männen var ute på jakt, fiske eller tagit hyra på någon båt. Att mjölka korna kunde i skärgården vara krävande då korna var ute på bete långt borta, inte så sällan på betesholmar, sedan skulle 15-20 liter mjölk bäras hem i ok.

Att själv kunna manövrera båten var en nödvändighet både för att sköta flundrefisket hemmavid och sen ta sig in till stan för att sälja fångsten

Flera författare har skrivit om kvinnornas hårda arbete och att de ofta arbetade med mer "liv och lust" lika bra som männen. I jakten fick inte kvinnorna vara med, ej heller ute till vakt vid vårdkasarna.

År 1803 skrevs: "Qvinfolken i Skjären äro arbetsamme, inom sitt. De bestrida sine hushållssysslor med drift och renlighet. Då manfolk supa på krogarne under motvind, använder Qvinfolken samma tid till Söm- och Strumstickande".

Genom tiderna har flexibiliteten och uppfinningsriikedomen varit nycklar för skärgårdsfolkets överlevnad och utan tvivel har det även idag bidragit till att ge kvinnorna i skärgården en aktad position.



En skärgårdskvinna avbildad på Utö gruvmuseum.

Båtar i skärgården

Skärgårdsborna byggde oftast sina båtar själva under enkla förhållanden. Båtbyggeri var ett kvalificerat hantverk och vissa var särskilt skickliga och byggde på beställning. Skroven var klinkbyggda och det byggdes båtar med och utan akterspegel. Båtarna var grundgående för att klara grynnor och vara lätta att dra upp på land t ex vid notdragning eller kreaturstransport. En tjärad och välkött båt kunde hålla i upp till 50 år.

Den lilla ekan - ökan - var ca 4,8 m lång och lättrodd. De låga sidorna kunde tillfälligt byggas på med hjälp av lösa bord för att båten skulle tåla större laster. Den lättare isekan kunde dras upp på isen. Mellanekan - upp till sex meter lång och storekan - sju-åtta meter lång användes till fiske, säljakt och kusttransporter. Masten kunde lätt tas ner eller sättas upp. Längre användes råsegel som måste tas ner och hissas igen vid varje slag. Det vanligaste var att man rodde i motvind.

Skärgårdens vanligaste segelfraktfartyg för tyngre och skrymmande laster som ved och timmer blev den större roslagsskutan av typ sandkil och en vedjakt även kallad "rospigg" eller "storbåt". Fartygen hade en mast, gaffelsegel och fock. Det var 15 meter långt och relativt brett i förhållande till längden med bra lastförmåga och litet djupgående. Det skulle dröja till 1910-talet innan tändkulemotorn kom i allmänt bruk för båtar som på ett radikalt sätt förändrade transportmöjligheterna till sjöss och man blev mindre beroende av väder och vind.



Ett av fraktfartygen som seglade från skärgården till Stockholm.

Efterord

Texterna är hämtade från loggboken som deltagarna skrivit, från wiki-pedia och Ulf Sörensons bok "Skärgården vägvisare från Örskär till Landsort". Bilderna är tagna av Bibbi & Lasse Klein och Ammi & Gunnar Westerlind. Eskaderberättelsen är sammanställd av Ammi. Eskadern har bedrivits som en studiecirkel med stöd av NBV i Nyköping.

