

Ålänningar i Storbyn

Hans Eklund

I sekler har ålänningarna producerat sig med sikte på Stockholm eller *Storbyn*. Åbo kom i andra hand och hade då samma betydelse som Norrtälje i norra Roslagen, nämligen att vara en marknadsplats där alla kunde mötas, göra sina uppköp och byta varor. Men även åbolänningar seglade för jämnan på svenska huvudstaden med omnejd.

På Åland som länge kallades den svenska skärgårdens största ö, bibehölls länge ett traditionellt levnadsmönster. Ålänningarna i sina skutor var överallt grannar och konkurrenter till rospiggarna. De kunde emellanåt hålla något lägre vedpriser, trots längre färdväg. Mariehamnare, åbolänningar och nylänningar förefaller att ha samsats väl med de övriga i Södra fiskarhamnen, även kallad Flottbron. Ändå tycks sk finnskutor emellanåt på 1700-talet ha spärrat utfarten för alla jakterna i Kornhamn, på pin kiv.

Ålänningarna upphandlade i Stockholm järn, hampa, tyger, tobak och vin samt inte minst spannmål. Den lilla skutan förblev outhärlig för Ålandsbönder. "Seglationen nyttjas snart sagt av var och en som till fartygs uppbyggande kan utse förlag och är seglationsfriheten i synnerhet missväxtår den varigenom åländska allmogen konserverar sig från död och hungersnöd." Så skrev kronofogden i Finnström redan 1785.

Varje hemman på Åland hade ett mindre fartyg eller en större båt; det var 12 hemman i varje by. För dessa på andra sidan havsgattet gällde bytesregeln: 1

tunna råg mot 1 tunna saltad fisk. Det var en dålig kurs; ungefär som Roslagens tillfälliga, sämsta notation under det sena 1800-talet. Det kan möjligen ha berott på att laggekärlsvaran inte blev specificerad.

Ett tiotal vedfamnar fick följa med fisken och det andra som en lätthanterlig och lättsåld barlast på stockholmsresan. Större jakter med enbart virke tog 25 famnar. Båtmästarna på Åland hade modifierat sina byggen för större farvatten och gav dem mindre segelskrudar.

Så när som på ett par undantag var ålänningarnas större handelssegling till huvudstaden mer än frivillig; den var också 7–8 mäns och kvinnors nöjesresa. Det som såldes var matvaror av i stort sett samma slag som Roslagens fiskarbönder brukade sälja på kajer och torg. Men de medförde ännu mer av sältran och skinn samt enkelt styckat och nersaltat fårkött på laggekärl, den berömda slarvsyltan. Välkänd på Kornhamnstorg, utgjorde den ett viktigt inslag i de halvfattiga stockholmarnas kosthåll. Till denna däckslast kunde stuvats färskt kött, som också kunde saltas, ifall resan blev för varm eller lång. Man tog mellan 2000–6000 kilo fårkött och 200 vikter fisk, varje vikt motsvarade även 20 medelstora fiskar: gäddor, torskar, ålar m.m. Ett mått, sannolikt allmänt använt, var 5 skålpund flundror uppträdda på vidjor uppknutna till en ring.

Ålänningarna hade också sina stamkunder, bekanta och släktingar i Stockholm, bland dem fanns det många kvinnor som påbörjat sin tillvaro i huvud-



Full läns mot Storbyn. Två sk finntoppare, varav den främre saxar med seglen, passerar en skonert som också den har vedlast. En finntoppares två master var lika höga. Foto Karl Bergengren 1922.

staden med att sälja fisk från en sump. Sumparna ägdes och underhölls mestadels av små bolag; många av dem hörde hemma i Kökar. Vanligen slog sig fyra yrkesfiskare ihop om en båt. Den rymde 200–300 vikter, varje vikt motsvarade här i runt tal 11 kilo. En del av fiskarbönderna brukade komma och lossa sina fångster vid dessa sk andelssumpar och fick så

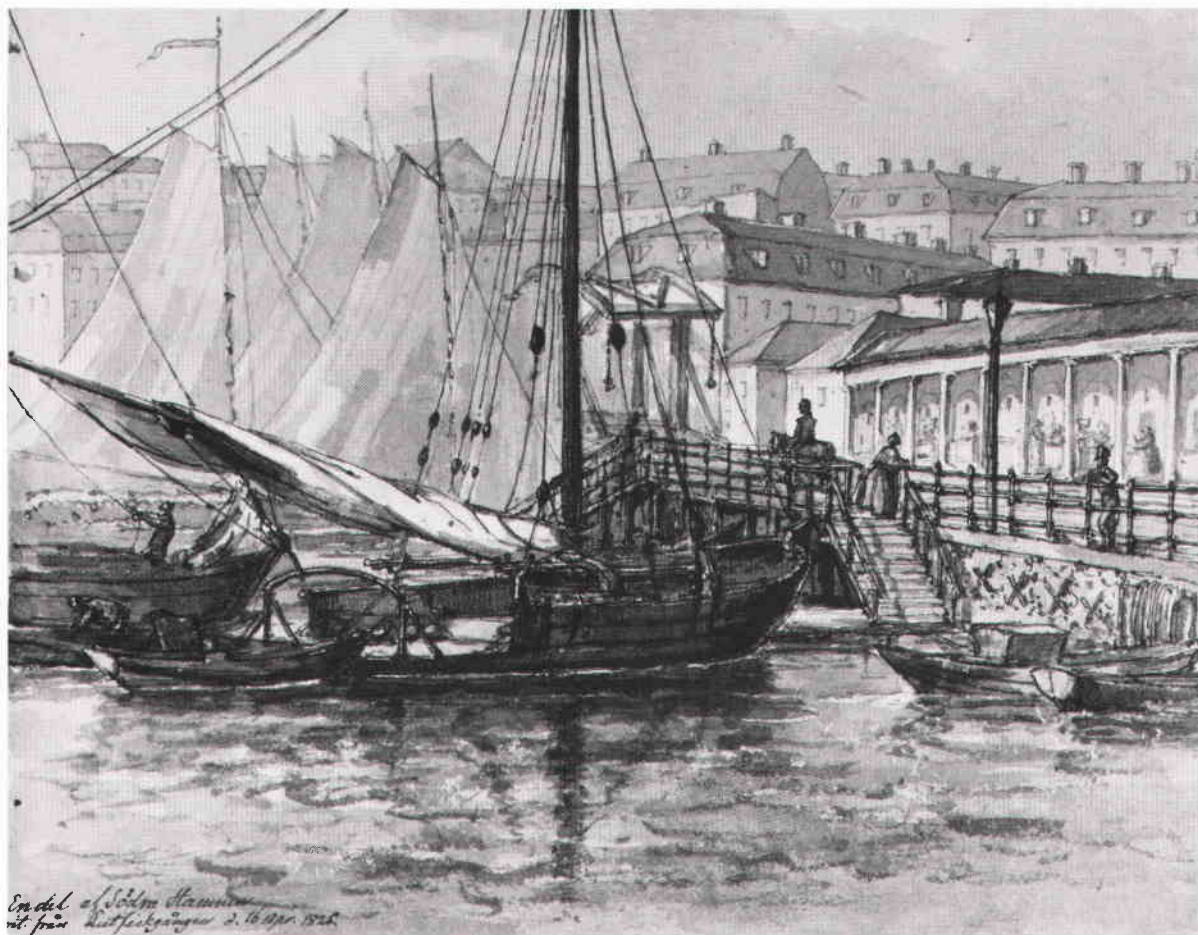
betalt omgående. Några lossade sin fisk vid Flottbron eller Södra fiskarhamnen, för att sedan passera Slussen och lägga sig vid Mälartorget. Här såldes potatis, ofta partivis till ett ombud eller en agent som av ålder kallades springare, inte sällan en estländare, vars hemland var känt för sin goda potatis.

Levande boskap infördes men också höns och halv-

tama orrar i burar. Enstaka båtar levererade djuren redan i Vaxholm, där de togs emot av det Bolin-Théelska handelshuset. Mindre partier smör och ost fanns även ombord. De yngre kvinnliga följeslagarna ombord medförde nötter som såldes hektovis. De äldre hade stickat halvvantar; ibland såldes garner

separat. Över relingar, brädgångar och kajskoningar handlade man, bytte och umgicks. Flottbron rymde minst trettio stånd, de flesta betjänade av åländskor, varav en del gifte sig med svenskt båtbefäl. Många skumpflickor stannade för att efter hand återfinnas bland partihandlarna och uppköperskorna.

Alexander Wetterling (1796–1858). "En del af Södra Hamnen öst från Lutfiskgången d. 16 apr. 1826." Lavyr. Den stora åländska sumpen var inte ovanlig bland fiskuppköpare på Möja och den förekom på Långviksskär till större fisktransporter. Sumpar byggdes i Roslagen, men vanligen inhandlade man goda exemplar av ålänningarna själva. Tillhör Göteborgs konstmuseum.





Södra Fiskarhamnen eller Fiskbron fanns redan på 1600-talet. Kommersen upphörde 1917 pga vattnets dåliga kvalitet. Foto Helge Malmberg 1904, SSM:s arkiv.

Genom att noga passa på slussningsmaskineriet vid Slussen och dess flöden kunde man åstadkomma viktigt vattenbyte i de många sumparna.

Man räknar med att varje gård höll sig med 60 ryssjor. Ålänningarnas saltströmning hade allt sedan 1890-talet inte nämnvärt intresserat stockholmarna, fastän den var billigare liksom deras fjällfisk. Självdöd fisk ur sumparna rensades och saltades att säljas till de fattigare stadsborna. Man seglade helst

om höstarna för att få friskare vatten till den levande lasten. Salt kunde köpas i Stockholm på långtidstörtojdade båtar, s k saltfartyg. Sumparna liknade mycket svenskarnas motsvarigheter från den gustavianska tiden, som de började ersätta i Södra fiskarhamnen redan under tidigt 1800-tal. Här hävdade de sig väl till 1915, då själva hamnbryggan avlägsnades. Inte sällan brukade handlare och fiskare i Stockholm köpa upp välbehållna, åländska bolagsbåtar.



Johan Sevenbom (1721–84). Utsikt över Slottet och Helgeandsholmen från Blasieholmen. Olja 1776. Beskuren. Från vänster till höger: höskutor, sumpar, örlogsfartyg, klyvarskuta och storbåt. Tillhör SSM, foto Francis Bruun, d.o.

Ensam förmådde ålänningen bara åstadkomma en mindre last till Stockholm, genom upphandlingar eller genom det han fick fram på sina egendomar. Tillsammans med två till fem delägare klarade han av de sex resor, som då ansågs lagom många. Från 1700-talets mitt till 1800-talets slut seglade årligen hundratalet skutor med livsmedel och ved till kajerna kring Strömmen. Även ståndspersoner, gästgivare och handelsmän hade delar i båtarna, varav de flesta kom från Ålands västligaste socknar. Det var

också den sk husbehovsseglationens storhetstid; men en del av den blev bara ett minne efter 1809 års krig.

I "n:o fem av Underrättelser från Kejslerliga Finska Hushållnings-Sällskapet, Åbo 1824" återfinns en beskrivning av bondeseglationen i Kimito socken, Åbo län. Den skrevs 1824 av Wolter Pettersson. Han fann att bondeseglationen var ett av de "industriernas företag" som gav Kimito-bonden "en ej obetydlig inkomst".



”Från yngre åren wan att ständigt wistas på watten winner Bonden snart den öfning och kännedom, som för den wanliga seglingen inomskärs kan ford-
 ras. Han styrer således ofta sjelf sitt fartyg, hwilket han nästan alltid förstår att bygga, och hwartill han med egen hand äfwen slår det finare tågverket, under det dess qwinfolk tillverka duken till seglen.

Före sista kriget [1809] war det nästan icke någon enda mera wälmående Bonde, i de närmast kusterne belägne Byar, som ej hade någon mindre fartygs

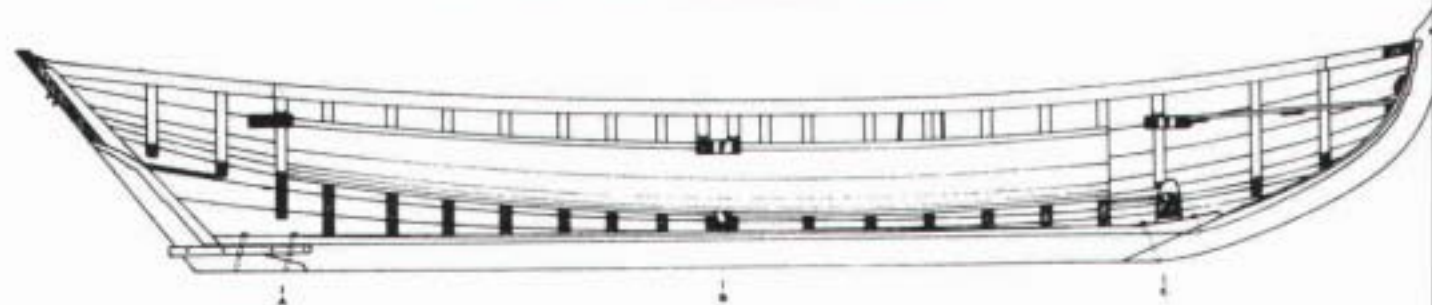
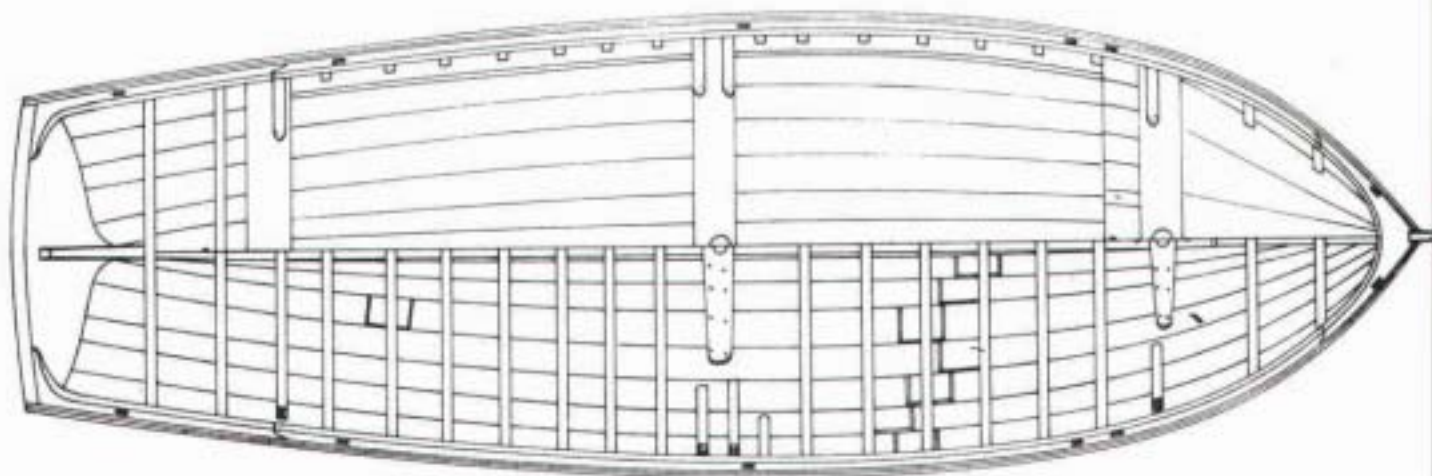
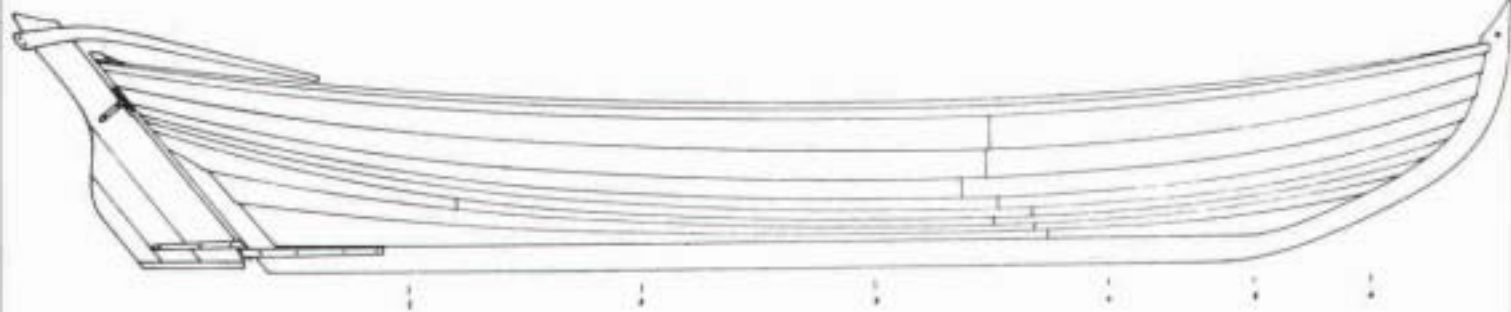
andel, men sedan de fordne närmare relationerne, med Swerige blefwo brutne och seglationen dit i flere afseenden förswårad, har denne rörelse, kanske till mer än hälften mot förr aftagit.

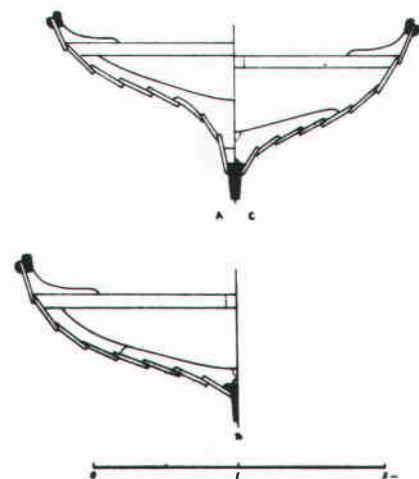
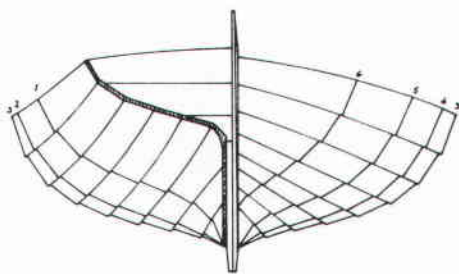
För det närwarande bedrifwes Bond-seglation härstädes af 20 st. större och mindre Galeaser, från 30 till 70 famnars drägt (oberäknadt en myckenhet mindre kajutbåtar) och med hvilka ej allenast Socknens egna producter afföras, utan äfwen fragter från andra orter inom landet göras.”

Bland ålänningarnas enmastade båtar fanns det typer som otvetydigt motsvarade en och annan av roslagsjakternas familj, fastän ibland något kraftigare i form och utförande. Genom sina vanligen mera ljusa brädgångar kunde de på långt håll låta sig urskiljas från rospiggarna.

Mängden av små och stora seglare från Åboland hade invecklat sig i svårare fraktföretag som tog dem längre norr- och söderut på svenska kusten, men kurserna förde dem ändå slutligen till Stockholm, där de blev ”avlastade” helt och hållet.

Hur stor del i 1700-talsbilden av förtöjningarna kring Stockholms stränder är finländsk? Säkert större än man idag kan ana sig till. Rospigg, ålänning eller Kimito-seglare i en gustaviansk tavla med motiv från Strömmen eller Mälaren – vem som är vem går inte att säga. Man lossade sitt goda ur stor- eller kajutbåtar som omkring 1785 var identiska med dem som omkring 1930 låg förtöjda i mynningen till Aura å, där de tjällade lika nått som någonsin vid Munkbron, Rödbotorget eller Lagårdslands strandgata. Många av åbolänningarnas riggar förnyades inte; de förblev råseglare. Därmed framstår rospiggarnas gaffel som en utländsk erfarenhet, kanske engelsk, från något av stockholmsvarven. De förändringar i detaljer som rospiggarnas flottiljer genomgick, var delvis ett resultat av alla de uppslag som bestods av den livligt frekventerade Strömmen och dess varv. Det gällde inte bara rigg- och kajutdetaljer. I det östra broderlandet fanns det vikar men där





STORBÅT

UR SKÄRFÄRDMUSEETS SÄMLING
LÅN 9760 mm BREDD 3120 mm DJUP 870 mm
UPPMÄTNINGSRITNING FÖR ÅLANDS MUSEUM

SKALA 1:20

JANUARI 1983 Hans Holmström

kunde inga nya bekantskaper ge uppslag till förändringar av de små skutornas detaljer.

"Fisket förenade den svenska befolkningen på ömse sidor om Ålands hav" skrev Sven Andersson i Åbo. Rospiggjar och ålänningar bytte fiskevatten och ägde t o m samma notar, under 1600- och 1700-talen. Mälarfiskare och stockholmare seglade till "finska skären" för fångster och förvärv, som omgående saltades, t o m på själva fångststället. Fiskköparna fick inte lägga sina nät i säljarnas vatten, men några gjorde det ändå. Friktioner uppstod, inte sällan under den brännvinsglada byteshandeln på tredje Gustafs tid. Trafiken pågick ännu på 1850-talets mitt.

Införseln av spannmål var tills vidare obetydligt tullbelagd, som svenska inrikesvaror. Men from 1818 drabbades den av högre tullsats, som dock inte blev större än gängse importavgift.

Blockhusuddens tullkammare blev finsk, och där mottogs kopian av den varulista, som också kom väl till pass vid lossning inne i staden. Den hade då redan visats upp i Furusund, där tullen hade bestämda tider. På hemväg ankrade man därför gärna i Östanå för att kunna utklara vid rätt tidpunkt; man ville inte betala den extraslant det kostade att bli expedierad på kvällen. Från Åland levererades vid 1800-talets mitt 2000–3000 tunnor saltströmming till Stockholm, vilket kan anses motsvara femtedelen av vad som blev omsatt genom rospiggarnas försorg.

Ålandsinslaget är för övrigt märkbart i det inre Roslagen, utanför de stora farlederna. Det märks i språket som det låter sig avläsas i sjömansvisans dialektiskt stavade versrader. I den nästan enastående visboken från mellanskärgården som var Gus-

Storbåtsskrov, längd 9,76 m. Uppmåtningsritning för Ålands museum av Hans Holmström, Lappo by. Den uppåtvängda stäven erinrar om äldre svenska motsvarigheter, väl synliga i 1700-talsbilder från Stockholms ström.

ten Lindströms, kan man utläsa en åländsk egenart i själva språket, och det är den som tom dominerar den svenska skatten av sjömansvisor. För övrigt kan ofta Runebergs och Topelius' verser finnas intagna i visböckerna, ibland barnsligt förvanskade och utan angivande av ursprung. Ett stående nummer där är "Björken", egentligen "Björkens hemligheter" av Topelius.

Det åländska måste ha haft fastare förbindelser

med Roslagen än det munväder som uppstod mellan sjömännen över relingarna vid Strandvägskajen, eller under kapptaken på de ankarplatser där man sökte stormskydd och spelade kort.

Samvaron ombord blev inte långvarig, även om en och annan åländsk träskräddare, dvs skeppstimmerman eller båtmästare, blev övertygad om att han kunde göra bättre ifrån sig på svensk botten. Skepparna intresserade sig inte för att göra bekantskaper

Kajplats 18 nära Grevbron. Åläningarnas kaj med höga vedstaplar och bekvämlighetsinrättningar. Foto omkring 1920. SSM:s arkiv.



här, när det ändå gällde att göra förtöjningar och nattankringar så kortvariga som möjligt. Innan sol-ljuset nådde den vindskyddade vikens vattenspegel, hade seglen börjat sprida sig för olika skotningar.

Åländska båtmästare, träkarlar och timmermän verkade i hela skärgården. De kom över till Långviksskäer, Harö, Möja, Nassa och öarna kring norra Blidö. De flesta stannade.

Före 1809 svarade Finland, främst de österbott-niska stapelbäddarna, för den största delen av det svenska skeppsbyggeriet.

Efter skilsmässan från östra rikshalvan utvandrade en del timmermän till Sverige, några slog sig ned på Rådmansö, där deras verksamhet envist förknippas med roddarmadamernas äldre båttyp. Men under kriget 1808–09 var det inte många ålänningar som drevs västerut för gott. När deras båtmästare långt senare kom över, var de hjälpande gäster, som ibland föredrog att stanna.

De tvåmastade galeaserna var något större än roslagsjakterna. Ändå lastade de nästan detsamma. Även denna gång med tanke på att de hade att passera ett bredare, öppet havsgatt, vågade man inte trava sina bunklaster lika djärvt i höjden som rospiggarna. Några skutor bar ändå med sig 60–80 famnar. "Enigheten" tog på sin tid 55, medan den lika stora men mindre lyckligt byggda "Foglina" bara råde på 40. Galeasen "Anna", Vänoxa i Åbolands-skärgården, kunde ta hela 116 famnar. Besättningen förmådde på en dag lossa 16–20 famnar från däck och 12–13 famnar ur lastutrymmet. Det var i början av 1900-talet. I sekler hade man dessförinnan kunnat lämpa ombord 25–45 famnar prima björkved. Veden togs mera sällan från Åland, sällan på egen mark. Den uppköptes i Kimito (Dragsfjärd), Tenala, Bromarp och i en del av sydkustens socknar fram till Porkala. Handlade man direkt med avverkaren innebar detta *s k egen frakt*. Några köpte veden på rot och fick då hugga och kapa själva. Åland och Åboland beräknas ha svarat för en tredjedel av Stockholms

vedbränsle ända in på 1900-talet.

De åländska vedpriserna var oftast desamma som de anspråkslösare svenska rospiggarnas, dvs 17–23 kronor famnen, inte sällan lägre.

Det hände to m att några roslagsskeppare köpte av ålänningarna och fungerade som återförsäljare: omlastning på kaj direkt, leverans från samma lossningsplats eller från en brygga i Stockholms omgivning.

Gamla trevliga kunder fick gärna ett handtag vid hembärningen. Precis som skepparen på Linus av Blidö räknade ålänningen skickligt med *s k övermål*: veden var uppköpt och travad som 40 famnar – men såldes som 45 famnar! Den kluvna veden borde vara minst 4 tum bred, om den inte skulle betraktas som sekunda vara.

Veden blev slutligen Ålands viktigaste och mest kända utförsel, välkänd på Strandvägen räknat från Grevbron. Några specialiserade sig på bättre ämnen för bearbetning i snickerifabriker.

Veden hade också fram till 1780 levererats som skatt till kungliga vedgårdarna, särskilt den nedanför Stockholms slott vid Skeppbron nära Lejonbacken. Ålänningarna lade gärna till vid Norra fiskarhamnen, som var en större brygganordning på Helgeandsholmens nordöstra spets. Mången mindre ålänning brukade lägga till här, avlasta sin fisk i stora sumpar, för att sedan segla eller förhala sig till Skeppsbronocken, där man medelst stora och ramade fack både mottog och mätte hans famnvirke. Där gjorde han så också sin leverans av skatt till kronan. Därifrån var vägen kort till den *s k* kungliga vedgårdens höga vedstaplar som var mer eller mindre permanenta till 1860-talets början. Därifrån var vägen obetydligt längre till Slottskällaren och de kungliga stekköken. I början av 1800-talet upphörde denna hamn, ålänningarna flyttade sina lossningar och sin verksamhet till Södra fiskarhamnen vid Slussen, som sedan fick många namn.

Såväl norra som södra Djurgårdens stängsel och



En åländsk jakt och en vedjakt från Roslagen samsas med en sandkil om en boj nära Slussen. Ålänningen har en mindre förstärkt rigg. Till skillnad från de andra har han att passera Ålands hav. Foto 1890, SSM.

staket krävde sin tribut av åländska ribbor. Leveransen av "utkrönt" virke var också urgammal. Ytterst viktig är uppgiften om att man redan vid 1600-talets mitt tagit med sig hela hus ombord. Det bör ha rört sig om stora hopsättbara byggbitar från det skogrika landet i öster. Trafiken måste ha pågått kontinuerligt: efter Karl XII:s svåra krig översegldes hela herrgårdar som byggsatser från Åbo-trakten. Några uppmonterades i Mälardalen, bl a för att härbärgera smågrupper av karolineränkor. Vid Kungsängen byggdes herrgården Tång 1720 efter en 1600-talsplan. Längre välvårdad och den sista i sitt slag blev den omkring 1970 grovt vanvårdad varefter den förstördes genom en brandsläckningsexercis.

Efter Krim-kriget fick trafiken än mer prägel av partrederierna. Galeaser och vedjakter behöll ändå i stort sina format. Ålänningarna seglade nu helst de större tvåmastarna och tog t o m frakter på Nordsjön. Storbåtar och kajutbåtar motsvarande mindre sandkilar, var för små att medtas i båträkningen. Man kan enkelt räkna med att i runt tal 100 skutor gick på Stockholms vatten öster och väster om Slussen före 1800-talets mitt. Antalet bör härefter ha reduce-

rats till omkring 50. Ännu på 1930-talet seglade många ålänningar på Stockholm, och fartygen gjorde sällskap både i lederna och över havsgatten. Men i regel förmådde de då inte mer än en stockholmsresa per säsong.

Som ett minne av den gamla husbehovseglingen medförde de åländska tvåmastarna små partier av livsmedel i sina förliga utrymmen. Vål inne vid Strandvägskajen brukade skepparen på den uppfällda kabelgattsluckan krita dit en skylt över det han saluförde av den åländska lantmannens överskott. Det var ofta en trevlig kajutlast av smör, rökt fisk och den bestående sk slarv syltan av saltat fårkött på laggkärl.

De seglande ålänningarna försvann etappvis och ungefär samtidigt med rospiggarna. Men några av dem höll ut längre tack vare en sista konjunktur som gynnade seglandet. Vackert nybyggda galeaser införde ännu på 1950-talets början sitt hemlands gods och överskott framför allt ved och virke, på Stockholms yttre lastkajer, i Hammarbyleden framför allt. Sedan försvann de.