



Tervetuloa ROSLAGENIN MERIMUSEOON



VIERAILIJOIDEN OPAS-KIRJA

Avoinna kesä-, heinä- ja elokuussa
Päivittäin kello 10-16.

Roslagens Sjöfartsminnesförening
Kaplansbacken, Gåsviksvägen 47
Tel +46176 502 59. www.sjofartsmuseet.se

Vikingsin saaristo

Tukholman ja Roslagenin saaristo koostuu tuhansista saarista, jotka ulottuvat Itämereen. Jotain vastaavaa ei ole missään muualla maailmassa.

Saaristolla on pitkä ja tärkeä historia. Roslagenin viikingit miehittivät monia veneitä Viking-aikakauden aikana, joka kesti noin 800-1050 AD. He rohkeasti suuntasivat itään, ylittivät Itämeren ja matkustivat Venäjän joet.

Viking-sagat väittävät, että Roslagenin saariston päällikkö Rurik ja hänen kaksi poikaansa perustivat Kiovassa valtakunnan, josta tuli Venäjän nykyinen valtakunta.

Historia muistaa viikingit ennen kaikkea heidän räikeistä hyökkäyksistään rikkaissa maissa. On todistettu, että viikingit olivat myös merkittäviä runoilijoita ja taiteilijoita, tutkijoita ja uudisasukkaita, jotka vaikuttivat myönteisesti miehitettyihin alueisiin.

Purjeen alla

Vuosisatojen ajan veneet ja meri ovat olleet osa Roslagenin elämää. Salmet, avoimet vedet ja meret tarjosivat kuljetusreittejä, koska tiet olivat huonossa kunnossa tai olemattomia ja rautateitä ei vielä ollut.



Roslagenin viljelijät purjehtivat Tukholmaan myymään tuotteitaan. Tyypillisiä hyödykkeitä olivat suolattu kala, hiekkakivituotteet, heinä ja polttopuut. Käytetyt veneet olivat avoimia ja niillä oli yksi masto, jossa oli neliön purje.

Pohjoisten osien lisäksi talonpojat ja ammattikalastajat eivät saaneet käyttää veneitä, joilla oli kansi. Yksi mastoiset veneet olivat edullisia sisä- ja keskisaaristossa. Roslagenin ulommilla saarten asukkaat, jotka purjehtivat Itämerellä, käyttivät kaksi mastoisia veneitä.

Vuoteen 1832 saakka maaseudun veneet eivät saaneet kuljettaa tavaroita, ja ne olivat kiellettyjä purjehtimasta ulkomaisiin satamiin paitsi Pohjoismaissa. Roslagenissa ei myöskään saanut perustaa telakoita, jotka kilpailivat kaupunkien telakoiden kanssa.

1832 jälkeen Roslagenissa (Vätö, Vaddö ja Häverö) alkoi aktiivinen laivanrakennusten aikakausi. Suosituimmat alustyyppit olivat kuunarit ja sluupit. Koska oli edullisempaa saada enemmän kapasiteettia, laivanvarustajat siirtyivät vähitellen uudentyyppisiin laivoihin, briggariin ja parkkin, ja myöhemmin kolme mastoiseen kuunariin.

Kaksi-mastoisten rahdit olivat pääasiassa Ruotsin ja Suomen pohjoisosista kuljetettavia puutuotteita Saksan, Englannin, Walesin ja Skotlannin satamiin. Palatessaan Ruotsiin he toivat mukanaan usein suolaa, savi posliini ja kivihiiltä.

Kolme mastoiset purjealukset, usein parkki, purjehti 1800-luvulla maailman valtamerillä ja kuljetti mitä tahansa lastia.

1890-luvulla Roslagenissa purjeveneistön käyttö kasvoi ostamalla käytettyjä aluksia. Myöhemmin ottivat höyrylaivat ja rautatiet purjelaivojen rahdit.

Monet suuret purjealukset upposivat ensimmäisen maailmansodan aikana. Seuraavina vuosina myytiin tai romutettiin monet purjealukset. Oli kuitenkin yksi poikkeus. Ahvenanmaalla aloitti aluksen omistaja Gustaf Erikson, ostaa amerikkalaisten, brittien, saksalaisten ja muiden maiden suuret purjelaivat. Vene veneen jälkeen rekisteröitiin Maarianhaminan kotisatamana. Tämä laivasto kuljetti pääasiassa Australiasta peräisin olevaa viljaa ja guanosta (lannoite) Etelä-Amerikasta Euroopan satamiin. Toinen maailmansota merkitsee purjealusten aikakauden päättymistä.

Roslagenin ja koko maailman alukset ja merimiehet ovat olleet tärkeässä asemassa modernin yhteiskunnan kehityksessä.

Museossa voit ostaa CD:n Roslagenin ja valtamerien perinteiset "sea shanties", esim. "Around Cape Horn", "Blow the Man Down", "Sweet Rose of Bristol", "Rolling Home", "Svarta Rudolf", "Albertina" jne.

Museon historia

Roslagens Sjöfartsminnesförening (Roslagenin merimuseoyhdistys), perustettiin vuonna 1938 säilyttämään merenkulun suuren aikakauden muiston. Vuosisadan vaihteessa 18/1900 kolmasosa Ruotsin itärannikon purjeveneistä omisti kotisatamansa Roslagenissa, ja ne olivat miehitetty Roslagenin merimiesten kanssa.



Vuosien aikana on tapahtunut paljon asioita ja Yhdistys on kasvanut ja tullut elintärkeäksi instituutioksi Roslagenin historian keräämisessä ja säilyttämisessä. 1200 jäsentä ja museo, jossa on monia ainutlaatuisia merenkulun kohteita, vuotuinen kirja - Rospiggen - (saatavana vain ruotsiksi), joka on julkaistu vuosittain vuodesta 1940 lähtien. Yhdistys osallistuu myös useisiin alueen kulttuuritapahtumiin.

Mutta se ei ole pelkästään merenkulun historia, joka vetää Yhdistyksen ja museon kiinnostusta. Historia hinaajista, merikuljetuksista (edeltäjä konttiliikenteestä ja "laatuveneistä"), puutavarasta, rannikon matkustajista ja lautoista Suomen saaristoon on dokumentoitu ja esitetty museossa. Myös Roslagenin satamien, majakoiden, luotsin, meripelastuspalvelujen, laivojen välittäminen, Roslagenin merimiesten elämä, solmut ja alue sota-ajan aikana on dokumentoitu ja havainnollistettu.

Käveleminen museon läpi

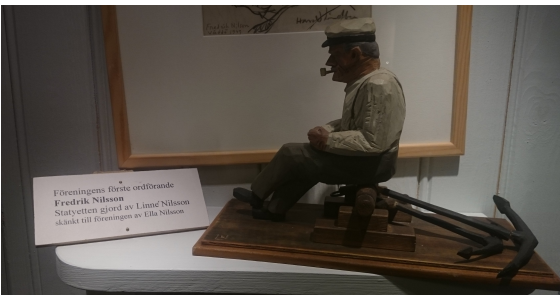
Kun tulet museoon, tulet ensin vastaanottoon ja museokauppaan, josta löytyy kirjoja, postikortteja, t-paitoja, lippiksiä ja monia muita kohteita myytävänä.

Luento-sali (Hörsalen)



Vastaanotosta tulet auditorion, jossa näet lyhyen filmin, joka kertoo Roslagenin aluksen historiasta. Seinällä on useita merenkulun taidemaalari Gustav

Fredrikssonin (1901-1982) Roslagenin purjevereneiden maalauksia. Vastakkaisella seinällä on taiteilijan Harald Lindbergin (1901-1976) useita maalauksia. Lindberg on tehnyt useita Yhdistyksen vuosikirjan ”Rospiggenin” kansia. Hän syntyi saaristossa ja purjehtii valtamerellä seitsemän vuotta. Sillä oli vahva vaikutus hänen taiteellisen uransa ja maalauksiin. Hänen merimieskirstunsa nähdään auditoriossa.



Näyteikkunassa on pieni puinen veistos, joka edustaa yhdistyksen ensimmäistä puheenjohtajaa Fredrik Nilssonia.

Navigointi (Navigationsgängen)

Lyhyellä navigointi-käytävällä, joka kulkee auditorioista purjehdussalille, näet erilaisia lauttojen ohjaustapoja.



Purjehdus-sali (Segelsalen)

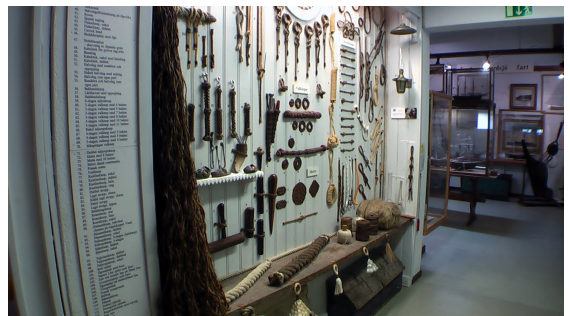
Purjehdus salin sisäänkäynnillä löydät tietoa, laivamalleista ja rannikon veneistä ja aluksista, joissa on 1 tai 2 mastoa. Näitä käytettiin kalastukseen, polttopuun, hiekan ja muiden tuotteiden kuljettamiseen saaristosta Tukholmaan.



Sieltä siirryt siihen osaan, jossa näkyy merenkulun historia, 3-4 maston aluksia. Takaseinällä maailmankartalla näkyy satamat, joissa Roslagenin purjeveneet ovat käyneet. Tietenkin seinät on täynnä tyypillisiä matkamuisia, jotka merimiehet toivat kotiin matkoiltaan ympäri maailmaa.

Knotsin kulku (Knoppgången)

Mikään muu ammattiryhmä ei ollut niin riippuvainen eri köysien ja solmujen tuntemisesta kuin ammatti merimies. Purjehdus salista tulet Knotsin kulkuun, josta löytyy erilaisia köysistöjä ja jopa 136 erilaista solmua. Kirjastomme on täynnä kirjoja eri kielillä solmuista.



Moottorihuone (Maskinsalen)



Purjehdus ja höyryn käyttö kilpailivat keskenään pitkään. 1830-luvun loppupuolella modernin propellin prototyyppi keksi Ruotsin amerikkalainen nimeltään John Ericsson. Höyrykoneiden kehittämisen myötä näillä keksinnöillä varustetut alukset olivat taloudellisempia ja sopivampia pitkän matkan kauppaan.

Moottorihuoneen pääkohde on vanha höyrykone, jonka kattila on rakennettu Tukholman Bergsund Mechanicalissa ja kerran asennettu pienen Tukholman lähiliikenteen lautalle ”Saltsjön 2”.



”S/S Norrfjell”, pelkkä valkoinen höyrylaivamalli, osoittaa suuremman höyrylaivan, joka on koskaan rakennettu Vädön saarella. Hänet lanseerattiin vuonna 1902.

Kun purjeveneet olivat vanhoja, rikit poistettiin ja veneet muunnettiin proomuiksi, jota hinaajat hinasivat. Proomut olivat käytössä useita vuosia Itämerellä, edeltäjänä nykyaikaisille konttialuksille ja kuorma-autoille.

Herrängissä (25 km pohjoiseen museosta) löytyvät kaivokset, mistä kaivettiin rautamalmia, ja rautavalimon. Raudan saanti vaati paljon hiiltä ja se oli suurelta osin Pohjois-Ruotsista ja Suomesta hiili kuljetettiin proomulla.

Näillä proomuilla oli tavallisesti miehistö, kaksi miestä, vanha kippari ja nuori poika. Hinaaja toimitti proomun määränpään ja miehistöllä oli kovaa työtä lastin purkamisesta ja lastauksesta ja sitten odottaa hinaajaa tulemaan ja noutamaan heidät.

Paperitehdas perustettiin vuonna 1915 Hallstavikissa (20 km pohjoiseen museosta). Paperi valmistettiin puusta. Myös runsaasti puuta toimitettiin hinausveneiden avulla Hallstaviikkiin. Tukit yhdistettiin toisiinsa suuriksi lautoiksi, joita vedettiin hinaajilla Pohjois-Ruotsista.



Roslageniin ei koskaan tullut höyryveneiden kuljettamisen kotisatamaa. Satamasta löytyi ulkomailla registeröijä aluksia jotka toimitti kivihiiltä ja haki raakarauta (Herrängenistä) ja paperirullia, hinaajia, joilla oli proomuja tai tukinuitto. Tässä salissa on malli hinaaja ”Björnen” (Karhu), joka oli viimeinen höyrykäyttöinen hinaaja Ruotsissa. Hänen kotisatamansa oli Hallstavik. ”Björnen” lopettaa höyrykäyttöisten hinaajien aikakauden.

Vuonna 1959 käynnistettiin nykyaikainen matkustajaliikenne Ruotsin ja Suomen välillä Roslagenissa. ”M/S Viking” oli tämän reitin ensimmäinen laiva, jota seurasi ”M/S Slite” viisi päivää myöhemmin. Museossa on ”M/S Sliten” laivamalli ja useat kuvat ovat tämän reitin tärkeimmistä toimijoista, Viking Line.



Trästan lautta. (Trästa färja)

Väddö on pitkä saari (noin 40 km linnuntietä) ja historiallisesti vain yksi silta yhdistää sen mantereelle. Kahdessa paikassa käytettiin lauttoja, joista toinen oli pohjoisessa ja toinen etelässä. Näyttely näyttää Trästa-lautta, jota käytettiin pohjois osassa. Trästa-silta kulkee nyt veden yli. Lautta on lopetettu.



Vene-talo (Båthuset)

Kun tulet venetaloon, löydät paljon vanhoja perämoottoreita. Löydät myös muutamia muita moottoreita. Ortala-moottori on ainutlaatuinen. Se on nelitahtinen moottori, joka on rakennettu vuonna 1904 Ortalassa, vain muutaman kilometrin päässä.



Nurkassa on näyttely, joka liittyy sota-ajan historiaan ja puolustustoimiin Roslagenissa. Vuonna 1719 venäläiset joukot polttivat rannikkoalueita. Vuonna 1809 venäläinen ratsuväki hyökkäsi jäätyneen Itämeren yli Ahvenanmaalta. Heidät havaittiin Grisslehamnissa.

Ensimmäisen ja toisen maailmansodan aikana Ahvenanmerellä ja Roslagenilla oli suuri sotilaallinen merkitys. Näitä puolustettiin Ranta-tykistöllä. Meriliikenteen valvonta pinnalla sekä veden alla oli tärkeää.

Alemmalla tasolla on muutamia täysin varustettuja veneitä. Yksi on tyypillinen Eckerö-vene. Eckerö on Ahvenanmaan (Suomen) saariston läntisin osa, vain noin 25 meripeninkulmaa itään Grisslehamnista (Väddössä). Toinen on tyypillinen esimerkki jokapäiväisestä veneestä Singöstä (Väddön pohjoispuolella).



Molemmat ovat tyypillisiä myös saaristossa vuosisatojen ajan käytetyille pienille avoimille veneille ja Ruotsin ja Suomen väliselle postireitille. Kun höyry otti yli postilinjan vuodelta 1870, pieni ”S/S Postiljonen” rakennettiin vanhojen puuveneiden tilalle.



On myös useita näytteitä historiallisista kalastus- ja metsästysvälineistä.

Rannikko-sali (Kustsalen)



Vene-talolta jatkat (kääntymällä takaisin) Rannikko-saliin, jossa on nähtävää salakuljeluksesta. Viestintä maan ja alusten välillä merellä oli aina ollut erittäin tärkeää. Radiohuone kertoo kuinka telegrafisti työskenteli aluksella.

Tieteen merkitys ja merimallien mukauttaminen on tärkeää ihmisten kohtaamisessa meren kanssa. Vaadittavat navigaattorit olivat patentti aluksen loki, sextantti, joita käytetään mittaamaan auringon tai tähtäimen horisonttia korkeutta, ja magneetti kompassi.

Rannikkoveneilyssä luotsaus, majakat, poijut ja muut viittat ovat välttämättömiä. Yksi osa tässä salissa kattaa nämä tärkeät piirteet päivittäisessä merenkulussa.



Siellä on myös osio, joka näyttää elämää laivalla sekä elämän satamissa jossain kaukana kotoa, baareista ja naisista, mutta myös tärkeästä merimieskirkosta, missä merimiehet voivat tavata muita ruotsalaisia, saada uutisia kotoa, lukea ruotsalaisia sanomalehtiä ja paljon muuta.

Taiteilija Maggie Fribergin tekemät keraamiset veistokset ovat todellisia mestariteoksia. Ne näyttävät eri ammatteja purjeen alla. Nämä ainutlaatuiset veistokset ovat lähellä tarkastelua varten.



Lopuksi tässä salissa on ruotsalaisen pelastusoperaation osio, joka on pelastanut monet merimiehet.

Väddön kanava

Väddö on pitkä, mutta kapea saari, joka on aina erotettu mantereesta kapealla vesistöllä. Vuosien 1819 ja 1832 välillä, maan isostaattisen nousun vuoksi, kapeimmat osat laajennettiin ja syvennettiin kaivamalla. Työn tekivät ruotsalaiset sotilaat.



Kaivamisen tarkoituksena oli varmistaa, että kuninkaallisella laivastolla ja kauppalaivastolla voi olla turvallinen ja suojattu kulku, kun Vädön itäinen puoli on avomerellä.

Trästassa (pohjoisessa), Elmstassa (keskellä) ja Bagghusissa (etelässä) oli lauttaliikenne alusta alkaen. Sillat rakennettiin ja lautat pysähtyivät Elmstassa vuonna 1830, Bagghusissa 1939 ja Trästassa 1998. Valokuvat esittävät kanavan laajentamista ja syventämistä vuosina 1890-1900.

Freian halli

Vädön kanavaportaasta pääset Freian halliin joka on museon alkuperäinen osa. Täältä löytyy Roslagen-parkki Anna & Meta, joka näyttää tyypillisen merimiehen majoituksen (ja "ruokasalin") 1800-luvun lopulla ja 1900-luvun alussa. Tässä salissa on useita työkaluja, joita laivanrakentajat käyttivät puulaivojen päivinä. Täällä näytetään myös yksi vanhimmista esineistä museossa, vanha vene, veistetty yhdestä tammi tukista. Lopuksi löytyy myös vanha puristus sukelluspuku.



Pihalla



Museon rakennusten ulkopuolella on helposti nähtävissä Nygrundistä majakka (Vädön eteläpuolella) sekä Holmen VIII: n propelli, joka on yksi Hallstavikin paperitehtaan omistavista hinaajista.



Museon sisäänkäynnillä on kaikkein vaikuttavinta esine, 27 metrin pitkä masto Elvira -sta, joka on yksi monista yksi-mastoisen pienistä rahtialuksista, jotka kuljetti polttopuuta Roslagenista Tukholmaan. Nämä pienet alukset olivat tavallisesti pituudeltaan noin 15 metriä, leveys noin 4 metriä ja syvyys yleensä hieman alle 1 metriä.



Pihan ulkopuolella on 1850-luvulla rakennettu Kapteenin Koti, joka on siirretty alkuperäiseltä paikalta, Malmberga Häverö (15 km pohjoiseen) museoon. Se on osana museossa ja näyttää tyypillisen kapteenin / laivan omistajan talon Roslagenissa 1800-luvulla.



Voit myös nähdä viimeksi rakennetun piki-talon ("Beckhuset", ei avoinna yleisölle), jossa museon aktiiviset veneet säilytetään.

Pihalla on myös museon hoitajan asuinpaikka. Tämä on yksityistä, eikä se ole avoin yleisölle.

Postisoutu Ahvenanmeren yli (Postrodden över ålands hav)



Ruotsin ja Suomen väliset säännölliset postipalvelut alkoivat 1638. Ruotsin puolella Vaddön talonpojat sai kuljettaa postia ja matkustajia Ahvenanmaalle. Tämä tapahtui soutomalla ja

purjehtimalla 44 kilometriä Itämeren yli. Samanlaisilla veneillä, jotka löyty museon Veneen-talosta.

Huono sää ja jää talvella tekivät nämä matkat vaikeiksi ja vaarallisiksi ja yli 250 talonpoikaa menetti henkensä toimittaessaan tämän palvelun. Näiden talonpoikien muistoksi "Roslagens Sjöfartsminnesförening" osallistuu aktiivisesti järjestämään "Postisoutu Ahvenanmeren yli" joka vuosi. Kesäkuun puolivälissä joka vuosi matkustaa monet perinteiset veneet, jossa jokaisella on neljä miehistöä, soutamisella ja purjella Grisslehamnista (Ruotsissa) Eckerölle (Ahvenanmaalla). Miehistöt pukeutuu perinteisiin työvaateisiin 1800-luvulta ja tapahtumasta on tullut festivaali mikä on kiinnittänyt mediassa huomiota.



30-40 joukkuetta osallistuu kilpailuun ja kilpailu on ennen kaikkea kilpailu historiallisesta tarkkuudesta. Pisteitä annetaan veneen ja miehistön historiallisesta tarkkuudesta ja nopeudesta. Ylikulku kestää yleensä neljästä yhdeksään tuntia.

Postisoutu on myös erinomainen tapahtuma leima-keräilijöille. Veneet kuljettavat erityisesti leimattua postia Ahvenanmerellä.



**Roslagens Sjöfartsminnesförening
Box 56, S-764 21 Vaddö, Sweden**

**Roslagens Sjöfartsmuseum
The Maritime Museum of Roslagen
Gåsviksvägen 47, Älmsta, Vaddö, Sweden**

**Tel. +46176-50259
www.sjofartsmuseet.se**