



Välkommen till

ROSLAGENS SJÖFARTSMUSEUM



BESÖKSGUIDE

ÖPPET DAGLIGEN 1 JUNI – 31 AUGUSTI
KL. 10.00 – 16.00

Roslagens Sjöfartsminnesförening

Kaplansbacken, Gåsviksvägen 47. Älmsta, Vaddö

Tel. 0176-502 59. www.sjofartsmuseet.se

Vikingarnas skärgård

Stockholms och Roslagens skärgård, som består av tusentals öar av olika storlek, form och utseende sträcker sig ut mot Östersjön och Ålands hav. Den är unik och något liknande står inte att finna någon annan stans i världen.

Skärgården har en lång och viktig historia. Under vikingatiden, från c:a 850 till 1050 e.Kr., bemannades många vikingaskepp av rospiggjar. Deras färdvägar sträckte sig främst österut över havet och i ryska floder.

Vikingalegender gör gällande att Rurik, en vikingahövding från Roslagen, och hans två söner grundade ett rike i trakten av Kiev vilket blev grunden till det ryska imperiet.

Förr i tiden berättades om vikingarnas våldsamma och grymma härjningar i rikare länder. Sentida historiker har dock nyanserat bilden och visat att vikingarna också var framstående poeter, konstnärer och upptäcktsresande som bidrog till utvecklingen av de områden de slog sig ned i.

Under segel

Under århundraden har båtar och skepp varit en viktig del av livet i Roslagen. Sunden, de öppna fjärdarna och havet försåg rospiggarna med transportvägar eftersom vägnätet till lands var begränsat och i dåligt skick samt att järnvägsnätet inte var utbyggt i någon större utsträckning.

Bönderna och fiskarna i Roslagen tilläts att segla med sina egna och sina grannars varor till Stockholm för att sälja dem där. Varuslagen var vanligtvis saltad fisk, stenprodukter, hö och ved. Båtarna var öppna och försedda med en mast och ett fyrkantigt segel.

Förutom i den norra delen var det förbjudet att förse båtarna med däck. Enmastarna användes med fördel i den inre skärgården medan man på de yttersta öarna, där man kom att segla i öppet hav, föredrog tvåmastade båtar,

Fram till 1832 var det förbjudet för fartyg från landsorten att segla i utrikes fart, Norden undantaget. Rospiggarna tilläts heller inte anlägga varv för fartygsbyggnad i konkurrens med städernas varvsanläggningar.

Efter 1832 påbörjades en aktiv period av skeppsbyggnad i Roslagen (Vätö, Vaddö och Häverö). Vanligtvis byggde man skonare, ett fartyg med två master, med stormasten som andra mast, riggat helt eller i huvudsak med snedsegel, eller slupar, enmastade kustfartyg, med gaffelsegel, toppgaffelsegel och försegel. Eftersom större fartyg med större lastdrygheit gav bättre ekonomiskt utfall, kom man så småningom att övergå till tremastade skonare eller briggar som är tvåmastade segelfartyg med råsegel på bägge masterna. Med dessa skeppades främst timmer och andra trävaror från norra Sverige samt Finland till hamnar i Tyskland, England, Wales och Skottland. Som last på returren fanns ofta salt, porslinslera och kol.

De tremastade fartygen, ofta barkar som har råsegel på de främre två masterna och snedsegel på den akre masten, seglade på de stora haven under 1800-talet med de laster som stod till buds. Sålunda hade vikingarnas ättlingar blivit djupvattenseglare.

Under 1800-talets sista decennium var det högkonjunktur för sjöfarten och många roslagsredare köpte andrahandstonnage.

Åtskilliga segelfartyg föll offer för krigshandlingar under 1:a världskriget och under de år som följde efter fredsfördraget i Versailles 1918, kom de flesta kvarvarande skeppen att säljas, riggas ner till pråmar eller helt enkelt huggas upp. Det fanns dock ett undantag. På Åland började redaren Gustaf Erikson köpa amerikanska, engelska och tyska segelfartyg. Dessa kom att få Mariehamn som hemmahamn och denna flotta seglade främst med vete från Australien eller med guano (fågelspillning som används i gödningsmedel) från Sydamerika till hamnar i Europa. Andra världskriget blev det definitiva slutet för segelfartygsepoken.

Fartyg från Roslagen, bemannade med rospiggare, har starkt bidragit till utvecklingen av det moderna samhället.

I museibutiken finns tre CD till salu med traditionella sjömanssånger från all världens hav, t.ex. "Around Cape Horn", "Blow the Man Down", "Sweet Rose of Bristol", "Rolling home" och sådana med Roslagsanknytning, t.ex. "Svarta Rudolf", "Arholmavalsen" och "Calle Schewens vals" m.fl.

Muséets historia

Roslagens Sjöfartsminnesförening grundades 1938 för att bevara minnen från en svunnen epok. Vid sekelskiftet 18/1900 hade en tredjedel av svenska ostkustens segelfartyg sin hemmahamn i Roslagen. Dessa bemannades i stor utsträckning med rospiggar.

Under de år som gått sedan föreningens bildande har mycket hänt och föreningen har vuxit och kommit att bli en institution i att spara och bevara Roslagens maritima historia.



Föreningen har c:a 1200 medlemmar och driver Sveriges största privatägda maritima museum med många unika föremål. Årsboken *Rospiggen* har kommit ut varje år sedan 1940 och föreningen deltar i ett flertal kulturella evenemang i regionen.

Men det är inte bara sjöfart under segel som ligger i föreningens och muséets intresse. Även ångfartyg, bogserbåtar, pråmar (föregångare till dagens containerfartyg), timmerbogsering, kustnära passagerartrafik såväl som dagens färjetrafik till Åland och Finland finns utställd och dokumenterad i muséets lokaler. Roslagens hamnar, fyrar, lotsplatser, tullväsen, sjöräddningen, radiokommunikation mellan fartyg och land samt hur livet tedde sig för en sjöman är rikt beskriven både i utställningar och dokumentation. Även förhållanden under tider av ofred är beskrivet.

En vandring genom Roslagens Sjöfartsmuseum

Du stiger in i muséets reception och butik där du finner ett flertal böcker, vykort, T-shirts, kepsar och andra föremål till salu.

Hörsalen

Från receptionen kommer du in i hörsalen där en kort film som berättar om Roslagens sjöfartshistoria visas. Längs ena långväggen hänger ett



stort antal tavlor föreställande olika segelfartyg hemmahörande i regionen, alla målade av marinmålaren Gustav Fredriksson (1901-1982). På den motsatta långväggen hänger ett flertal målningar av Harald Lindberg (1901-1976) som också illustrerat ett

flertal av föreningens årsböcker (*Rospiggen*). Han föddes i skärgården och var till sjöss under sju års tid vilket starkt påverkade hans konstnärskap. Här står även hans sjömanskista utställd. I en nisch i väggen finns en liten träskulptur som avbildar Fredrik Nilsson som var föreningens förste ordförande.

Navigationsgången

I den korta gången mellan hörsalen och segelsalen kan du se olika anordningar för att styra fartyg.

Segelsalen

Vid entrén till segelsalen finner du information, båt- och fartygsmodeller samt bilder från närsjöfart med fartyg och båtar som förde en eller två master. Dessa användes för fiske, vedtransporter, sand och andra enhetslaster från skärgården



avsedda att avyttras i Stockholm. När du går vidare kommer du till den del som åskådliggör oceanfarten med segelfartyg. På bakre väggen

finns en karta som visar hamnar i världen som besökts av fartyg från Roslagen. Väggen är dessutom prydd med typiska souvenirer som sjömännen förde med sig hem.

Knoparnas gång

Sjömannen, mer än någon annan, var p.g.a. sitt yrke beroende av rep och var tvungen att kunna ett stort antal knopar. Från segelsalen kommer du in i knoparnas gång där du finner olika typer av rep och hela 136 olika sjömansknopar. Vårt bibliotek är välförsett med böcker på ett flertal språk om knopar och övriga sjömaningsarbeten.

Maskinsalen

Under lång tid konkurrerade ånga med segel. I slutet av 1830-talet anses en prototyp till den moderna propellern först ha sett dagens ljus och uppfinningen tillskrivs den amerikanske svenskättlingen John Ericsson. Med ångmaskinens utveckling blev propellerdrivna fartyg mer ekonomiska och lämpade för långsjöfart.

Det största föremålet i maskinsalen är en gammal ångmaskin med panna som byggts på Bergsunds Mekaniska i Stockholm. Maskinen har en gång suttit i den lilla pendlarfärjan *S/S Saltsjön 2* som opererade i Stockholm.

S/S Norrfjell, en enkel vitmålad ångfartygsmodell visar det största ångfartyg som någonsin byggdes på Väddö. Hon sjösattes 1902.

När segelfartygen kom upp i åren var det flera som fick sina master och segel nedmonterade och därefter ombyggda till pråmar som drogs av bogserbåtar. Dessa var i bruk i Östersjön under många år som ett slags föregångare till dagens containerfartyg och lastbilar.



I Herräng, 25 km norr om muséet, finns gruvor där man bröt järnmalm. Här fanns också ett gjuteri. Processen att utvinna järn ur malmen krävde träkol och dessa kom företrädesvis till Herräng i pråmar från norra

Sverige och från Finland. Pråmarna hade normalt en besättning om två personer, en gammal skeppare och en ung pojke. Bogserbåten lämnade sina pråmar vid destinationen och besättningen hade hårt arbete framför sig att lossa pråmen innan bogserbåten kom tillbaka och tog dem i släp på nästa uppdrag.



Även timmer skeppades ofta med hjälp av bogserbåtar. Timmerstockarna kedjades fast till stora flottor som drogs av dessa bogserare. Ett pappersbruk anlades i Hallstavik, 20 km norr om muséet, 1915. Papper framställs ju av timmer och bruket försörjdes i stor utsträckning med timmersläp

från norra Sverige. Här finns en modell av *Björnen* som var den sista bogserbåten i Sverige som drevs av en ångmaskin. Hennes hemmahamn var just Hallstavik, således är det här som användandet av ångdrivna bogserbåtar slutar i Sverige.

Ingen hamn i Roslagen blev någonsin hemmahamn för ångfartyg i trampfart. Våra hamnar anlöptes av fartyg förande utländsk flagg och de lossade i allmänhet kol och därefter lastades antingen tackjärn från något av de många uppländska järnbruken eller papper från pappersbruket.

1959 startade det som skulle utvecklas till den moderna färjetrafiken mellan Sverige och Finland. *M/S Viking* var först ut, tätt följd, redan 5 dagar senare, av *M/S Slite*. I maskinsalen hittar du en modell av *M/S Slite* och ett antal fotografier från starten av det som skulle komma att utvecklas till det, på traden, välkända *Viking Line*. Här finns också *Eckerölinjens* historia i modeller och bilder.



Färjegången

Väddö, på andra sidan kanalen från muséet sett, är en långsmal ö (40 km fågelvägen) och hade tidigare endast en bro, just här i Älmsta, som förband den med fastlandet. Det fanns däremot både i söder, såväl som i norr, överfartsmöjlighet med färjor. Färjegången domineras av en utställning om den norra färjan, Trästa. Den har idag ersatts av en broförbindelse.

Båthuset

När du via Färjegången kommer in i Båthuset befinner du dig på övre plan. Här finns ett stort antal historiska utombordsmotorer utställda och även några inombordsmotorer. Ortalamotorn är unik, en 4-taktsmotor byggd 1904 i Ortala som ligger några få km norr om Älmsta.



På andra sidan om ingången finns en utställning och dokumentation om ofred och försvar av roslagskusten.

1719 brändes många gårdar och samhällen av ryska trupper och år 1809 gjorde ryska kosacker en räd över ett istäckt Ålands hav och slog läger i Grisslehamn. Under både första och andra världskriget var Ålands hav militärt viktigt och försvarades av kustartilleri, minfält och kustflottan. Bevakning av sjötrafiken, såväl den på ytan som den under ytan, var nödvändig.

På nedre planet finner du ett antal riggade båtar utställda. En är en typisk



Eckeröbåt. Eckerö är den västligaste delen av den åländska skärgården och ligger c:a 25 sjömil öster om Grisslehamn på Väddö (se vidare under Postrodde). En annan är en typisk bruksbåt, s.k. skötbåt, från Singö som ligger strax norr om Väddö.

Båda är utmärkta representanter för de små öppna båtar som användes i skärgården under århundraden. De representerar också väl de båtar som användes vid postbefordran mellan Sverige och Finland över Ålands hav (se vidare under Postrodden). 1870 byggdes den lilla ångaren *S/S Postiljonen* som ersättare för de rodd- och segelbåtar som tidigare utfört post- och passagerartransporter mellan de bägge länderna.

Här finns också ett flertal utställningsföremål som avhandlar fiske och jakt.

Kustsalen

Från båthuset återvänder du genom samma dörr som du kom in igenom men väl ute tar du till höger och befinner dig då i kustsalen. Här finns en utställning om smuggling och tull samt en avdelning där kommunikation fartyg till fartyg respektive fartyg till land visas upp, bl.a. i form av en radiotelegrafisthytt.



Kunskapen om navigering är ju grundläggande vad avser människans färd över haven. Erforderliga navigationsinstrument var t.ex. en patentlogg och en sextant för att ta solhöjden samt en magnetisk kompass. Vid kustnära navigering spelar lotsar, fyrar, prickar och bojar en avgörande roll. En del av kustsalen visar dessa viktiga detaljer i sjöfartens vardag.



Här i salen finns även en sektion som täcker såväl livet ombord som livet i hamn någonstans långt hemifrån. Barer, kvinnor och icke minst sjömanskyrkornas viktiga roll som en fast punkt där svenska sjömän kunde

träffa andra svenskar, läsa svenska tidningar m.m. Keramikskulpturer gjorda av konstnären Maggie Friberg är sanna mästerverk. De visar, i detalj, olika sysselsättningar under segel.

Slutligen i kustosalen finns en del som tillägnas Svenska Sjöräddningssällskapet som med hjältemodiga insatser räddat många nödställda sjöfarare i våra vatten.

Kanalgången

Som tidigare nämnts (se Färjegången ovan) är Väddö en lång men ganska smal ö som alltid varit skild från fastlandet. Mellan 1819 och 1832 utfördes, som ett resultat av landhöjningen, en bred-



ning och en fördjupning av vattenvägen mellan ön och fastlandet. Arbetet utfördes av svenska soldater och avsikten var att möjliggöra för såväl den svenska marinen som handelsflottan, att ha en säker och skyddad färdväg längs Väddö. Den östliga sidan av Väddö erbjuder inget skydd mot Ålands hav.

Trästa i norr, Elmsta (Älmsta) i mitten och Bagghus i söder hade alla färjeförbindelser mellan Väddö och fastlandet. Älmstafärjan ersattes av en öppningsbar bro 1830, Bagghus 1939 och Trästa (ej öppningsbar) 1998. Fotografier visar hur man breddade och muddrade kanalen 1890-1900 (se även Färjegången ovan)

Frejasalen

Från Kanalgången kommer du in i Frejasalen. Det här är det ursprungliga muséet. Här kan du se skansen från roslagsbarken *Anna & Meta*, en typisk sjömansbostad med matplats och pentry från ett seglande fartyg i slutet av 1800 och början 1900-talet,

I denna sal finner du även verktyg som användes av skeppsbyggare under den tid då segelfartygen byggdes av trä.

Ett av de äldsta föremålen i muséet finns här i form av en urholkad trädstam som man stakade sig fram i. Här finns också en ritning på ett



vikingaskepp, mellan 20 och 40 meter långt som hade mellan 16 och 30 årpar.

Slutligen i denna sal hittar du en gammal tryckdykarutrustning.

Tunet



Ute på gårdsplanen är fyren från Nygrund (söder om Vaddö) i blickfånget, precis som propellern från *Holmen VIII* en av de bogserbåtar som en gång tillhörde Hallsta pappersbruk.

Men, precis vid ingången, står nog det mest iögonfallande objektet. Den 27 meter höga masten från *Elvira*, en av de många enmastade fartyg som seglade med ved från Roslagen till Stockholm. Dessa fartyg hade vanligtvis en längd om c:a 15 meter, var 4 meter breda och hade ett djupgående mindre

än en meter.

Dessutom, nedanför muséet, hittar du Skeppargården som byggdes 1850. Huset stod ursprungligen i Malmberga i Häverö (15 km norr om muséet). Huset ingår som en del av muséet och visar ett typiskt skeppar-/redarhem i Roslagen under 1800-talet. Utanför Skeppar-

gården står en liten fiskefyr. Dessa var inte officiella och sköttes oftast av ortsbefolkningen.

Lite längre ner ligger Beckhuset, som inte är öppet för allmänheten. Detta är en verkstadslokal där främst muséets båtar tas om hand.

Slutligen finns också vaktmästarbostaden. Den är privat och inte öppen för allmänheten.



Postrodden

Regelbunden postföring mellan Sverige och Finland startade 1638. På den svenska sidan ålades bönder och fiskare uppdraget att föra post och passagerare till Åland.

Uppdraget utfördes genom att ro, och om möjligt, segla de 44 kilometrarna över Ålands hav. Båtarna som de använde liknar de som du såg i Båthuset.



Dåligt väder och vintertid, snö och is gjorde dessa färder vanskliga och mer än 250 roddare fick sätta livet till under årens lopp.

Till minne av de umbäranden som dessa roddare utstod är Roslagens Sjöfartsmminnesförening en aktiv medlem på svenska sidan i att arrangera den årliga Postrodden. Lördagen före midsommar lägger ett antal allmogebåtar ut årorna och hissar segel för att med en besättning om fyra personer, leverera en säck med äkta post till andra sidan.

Besättningarna klär sig i traditionella arbetskläder från 1800-talet och evenemanget har rönt stor uppmärksamhet både i svensk och utländsk media.

C:a 30 båtar brukar delta i tävlingen som först och främst är en tävling i historisk riktighet. Poäng delas ut för hur tidstypisk båten är, hur tidstypisk besättningen är och slutligen poäng för hur snabbt man tog sig över havet. Överfarten tar, beroende på väder och vind, normalt mellan 4 och 9 timmar.

Postrodden är också ett stort evenemang för filatelister. Samtliga båtar medför äkta post med specialstämpel.

Ångslupen Elmsta

Muséet äger och driver även ångslupen Elmsta som gör turistresor på Väddö kanal. Mer information om ångslupen och bokning av resa görs i museibutiken.



Lars Matts Eriks sjöbod

Till muséet hör även Lars Matts Eriks sjöbod i Mejeriviken i Grisslehamn. Sjöboden är inredd som en museifilial med framförallt fotoutställningar om Grisslehamns maritima historia och Postrodden över Ålands hav (se ovan). Sjöboden är öppen vid större arrangemang i Grisslehamn och inträdet är fritt.





Roslagens Sjöfartsminnesförening
Box 56, 764 21 Vaddö

Besöksadress:
Roslagens Sjöfartsmuseum
Gåsviksvägen 47, Älmsta, Vaddö

Tel. 0176-50259
www.sjofartsmuseet.se