

Till flydda tider återgår...

När jag idag som pensionär ser stora skogsavverkningsmaskiner och moderna bandtraktorer som avverkar skog i skärgården och kör ut skogsprodukterna direkt ombord på stora pråmar som lastar tusentals kubikmeter går tankarna till efterkrigsåren då man avverkade skog för hand med yxa och handsåg. På vintrarna kördes produkterna ut med hästar till stränderna. Där travades brännveden i två meter höga travar. På somrarna kom skutorna som lastade mellan 50 och 250 kubikmeter brännved och transporterade veden till "förbrukarna." Förbrukarna var de stora städerna. I Åboland fanns även andra stora "vedslukare" nämligen fabrikena Dalsbruk, Pargas, Mjösund och Förby. Också till militärforten längs kusten fraktades stora mängder brännved.

Om de stora segelfartyg finns mycket skrivet. Mest omskrivna är engelska teklippen Cutty Sark i London och fyrmastade stålarken Hertzogin Cecilie från Mariehamn. Stora segelfartyg var en fröjd för ögat, dessutom rörde de sig på vidare vatten än våra skärgårdsskutor. Besättningarna hade sett stora världen. Om våra små fartyg berättas just ingenting. Ändå var våra små skutor viktiga. Skutorna motsvarade dagens lastbilar, traktorer, färjor och förbindelsefartyg.

I Åbolands skärgård fanns från början av 40-talet till mitten av 60-talet över hundra skutor, jakter och galeaser. Dessutom fanns på många gårdar en så kallad storbåt. Fartygen fanns förstas inte alla samtidigt. Särskilt många skutor fanns i byn Pederså på Kimitoön. År 1917 övervintrade i byn 32 segelskutor. Trettio år senare var antalet 12 st, alla försedda med hjälpmaskin. Sibbo, i östra Nyland var en ännu större "skutokommun" där fanns landets bästa och finaste skutor.

Då byggnadsverksamheten kom igång efter andra världskriget fanns gott om laster för våra skutor. Lasterna bestod av cement, kalk, sand, tegel, byggnadsmaterial, sockerbeton och kålrötter. De flesta lasterna bestod ändå av brännved. Många små skutor fraktade handelsvaror till landsortsbutikerna som fanns här och var i skärgården.

Skutorna var för det mesta privatägda. Skepparen hade en s.k. "segelkarl" till hjälp. Ibland var en son med ombord, någon hade hustrun, även far och dotter förekom. Också bröder seglade som partredare.

En del skeppare behövde arbete vintertid. Det fanns skeppare som sysslade med småbåtsbyggeri och liknande hantverk. Underhåll av skutorna fordrade en del tid, liksom allt som försumrats på hemgården under seglationsperioden. På landet fanns ofta skogsarbete och vinternotfiske att tillgå. På 50-talet ordnade staten så kallade nödhjälpsarbetsplatser. Man byggde vägar och liknande, ingen arbetslöshet rådde.

Småningom kom förbindelsefartygen, lastbilarna ökade i antal, vägar och färjor byggdes. Traktorerna gjorde sitt intåg. Skepparna, med sina små skutor fick svårt att klara sig. En utväg var att köpa egna vedlaster och sälja dem t.ex. i Åbo. Min far och min bror var de sista skepparna som sålde ved i Aura å. Verksamheten upphörde 1970.

Sommarstugebebyggelsen som kommit igång behövde transporter till holmar som saknade vägförbindelser. Transporter



Bengt Gustafsson, pensionerad sjökaptan, berättar i Svenska pensionärsförbundets skrivartävling "Berätta din historia" om ungdomens segelskutor. Bengt Gustafsson fick ett hedersomnämmande för sin berättelse. Läs och njut!

behövs även i dag men med en annan typ av fartyg.

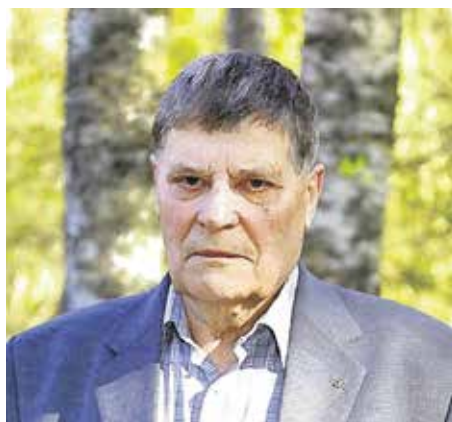
Skutorna försvann. En del skrotades, en del blev charterfartyg. Några ombyggdes till flytande "sommarstugor". Ett fåtal såldes utomlands, bl.a. galeasen Dan från Västanfjärd syntes ännu på 80-talet som charterfartyg på Röda havet ägd av en sydafrikan. Skutan Lyran från Borgå syntes som piratfartyg i tv-serien Rötter. Lyran sjönk i maj 2014 i Karibien.

Några nybyggda kopior av gamla skutor finns. På Åland har vi galeasen Albanus, skonaren Linden (finns i dag i Helsingfors) och sumpen Jehu. I Sibbo jakten Alexandra, i Lovisa jakten Österstjärnan. På Kimitoön finns jakten Eugenia. I Jakobstad galeasen Jacobstads Wapen. I Luvia finns galeasen lhana.

Då jag i min ungdom under en period av ca 15 år upplevt "skutlivet" på min fars skutor (innan större fartyg och djupare vatten väntade) skall jag berätta om en helt vanlig vedfraktningsresa i början av 50-talet. Jag var då 18 år och min bror 14 år.

Klockan ringer hemma i Rövik i Dragsfjärd. Det är tid att stiga upp. Min far, min bror och jag dricker morgonkaffe. Vi skall ut på en helt vanlig vedlastningsresa med galeasen Svea. Min mor ordnar med provianten som skall ombord. Vi kommer ner till stranden. Min far vrickar ut ekan till galeasen som ligger för ankar i Rövik viken. Då vi kommer ombord byter vi till arbetskläder.

Min far och min bror går förut och börjar hiva upp ankar. Jag går ner i maskinrummet, värmer blåslampan och ställer den att blåsa på tändkulan på "Björneborgaren". Snart är maskinen klar att startas. Jag pumpar några gånger med handbränslepumpen



Bengt Gustafsson.

och vrider svänghjulet tills ett hårt motstånd känns, släpper hjulet och motorn går igång. Min far och min bror har nu lättat ankar. Vi är på väg. Destinationen är väster på Högsåra Norrön. Vinden är svag sydlig, inte den bästa vind för vedlastning på Norrön.

Efter knappt två timmar är vi framme vid lastningsplatsen. Styrbordsankaret går i boten. Jag vrickar i land ekan med den första förtöjningstrossen. Fartyget förhalas närmare land, mera kätting sticks ut och flera trossar förs i land. Nu gäller det att få fartyget att ligga på rätt djup så vi kan inta full last. Vi sätter också ut en "romsbom", en lång träspira som håller akterskeppet ut från land.

Följande skede är att placera ut den första landgångsbocken, vi har flera sådana ombord. Då "bocken" är utsatt och på lämpligt djup placeras en "rysse" från fartyget till bocken. En "rysse" är en ca tio meter lång och 40 cm bred landgång. Sedan sätts följande bock och följande landgång ut. Det blir fyra landgångar och tre bockar innan vi når stranden. Sedan bärs kärningsplankorna iland och placeras parallellt med den första vedtraven. Det blir frukostdags. Första dagen äter vi någonting som mor har skickat med.

Efter detta är det dags för själva lastningen. Min far karrar veden ombord, min bror och jag radar veden i lastrummet. På kvällen har vi fyllt lastrummet med ved. Lastrummet rymmer ca 50 kubikmeter. Följande dag blir det däckslastens tur. Vi äter någonting, sätter ut ett nät och går till kojs.

På natten vaknar vi av att vinden har friskat i och vridit sig till väst. Vinden pressar fartyget mot land. Vi kan omöjligt ligga kvar på lastningsplatsen. Det gäller att komma

iväg så fort som möjligt. Vi tar ombord den första landgången och alla förtöjningarna. Min far och min bror börjar hiva in ankar-kättingen. Det är en massa kätting ute, detta för att fartyget vid en sådan här händelse skall kunna svänga fritt från land. Natten är mörk, så mörk som en höstnatt kan bli, men vi kör till Jungfrusund där vi ankrar och väntar att vinden skall avta.

En dag måste vi vänta, men sen kan vi ge oss iväg igen. Vi kommer till lastningsplatsen och fortsätter där vi slutade innan stormen avbröt vår vedlastning. Den här gången får vi in full last, ca 160 kubikmeter. Nätet tar vi upp, fångsten består av några feta flundror.

På kvällen startar vi mot Åbo, dit vi anländer på morgonnatten. Vi sover några timmar och så börjar lossningen. Det är s.k. vapoved, eller statens ved, vi behöver endast kasta veden iland på kajen vid östra strandgatan nedan om färjan "Förin." Veden körs bort med lastbilar. Ibland fick vi hjälp av fångar med lossningen, men inte den här gången. På kvällen är lasten utlossad. Min far har varit till stan och provianterat. Vi har ätit på Rantahovi, ett matställe på gatan mitt emot lossningsplatsen. På kvällen kör vi tillbaka till lastningsplatsen efter ny last.

Skutlivet var ett tungt arbete. Det förekom inte åttatimmars arbetsdagar, men arbetet var fritt och omväxlande. Man lärde sig en hel del, allt från matlagning till att respektera sjön och vådrets makter.

Mathållningen var olika på olika fartyg. På våra fartyg måste det alltid finnas tid för matlagning. Många gånger hade man halvfärdiga rätter hemifrån, men eftersom det inte fanns kylskåp ombord gick det inte att spara mat allt för länge. Det fanns salt och potatisen höll sig bra ombord. Vi hade alltid fisknät ombord. På 40- och 50-talen var en vattenägare inte så noga med om en skeppare satte ut ett nät eller drog upp en gädda.

Matlagningsmetoderna var olika på fartygen. Det berättas om två delägande bröder som kokade potatisen gemensamt, men man stack tändstickor i den enas potatisar för att veta vems som var vems. Sovlet tillredde man skilt.

Jag minns en händelse från mina första försök som kock ombord på galeasen Sovinto. Jag var kanske åtta år. Jag hade kokat saltabborrar och potatis i samma kastrull. Då jag skulle hålla bort vattnet från kastrullen direkt över relingen följde allt med och gick över bord. Dessutom brände jag fingrarna. Jag minns att jag grät. Som tur var fanns det mera abborrar och potatis ombord.

Sovinto var en av de 50 galeaser som rysarna behövde 1944 för att köra bort tyskarna från de estniska öarna Dagö och Ösel. Fartyget förliste på den resan.

På galeasen Sovinto hade vi en karelare som "segelkarl". Han kokade fisksoppa, men han hade satt en bit salt fläsk i soppan, som min far och jag tyckte att inte smakade något vidare. Jag minns att min far grälade på "Jenki" som han kallades. En annan gång såg min far att han sökte någonting i soppan och undrade vad han letade efter. "Pien pala, pien pala", svarade "Jenki". Den gången smakade soppan ändå ganska bra. Mina meriter som kock räckte då ännu inte till för fisksoppkokning.

BENGT GUSTAFSSON
PENSIONERAD SJÖKAPTAN