



Länstyrelsen
Stockholm

Datum 2022-09-09

Diarienummer
61891-2021

Nämdöskärgården, marinarkeologisk förstudie

Detta är ett arbetsmaterial i arbetet med att ta fram ett förslag till en nationalpark i Nämdöskärgården.

Manus: Marcus Hjulhammar.

Färdigställd: 2020-12-10.

Publiceringsdatum: 2022-09-09.

Syfte	3
Metod och omfattning	3
Källmaterialet och historisk bakgrund	6
Det danska itinerariet och tidiga sjökort.....	7
Farlederna	9
Fiske.....	11
Plats- och ortnamnen	13
Fiske.....	14
Jakt.....	15
Växter.....	16
Hamnlägen, bebyggelse och grundstötningar.....	17
Det arkeologiska materialet	18
Lämningar på land.....	18
Fartyglämningar.....	21
Maritima historier	22
Förslag på ytterligare åtgärder	31
Referenser	33
Tryckta källor	33
Kartografiskt material Bilagor.	33
Excerpter.	33

Syfte

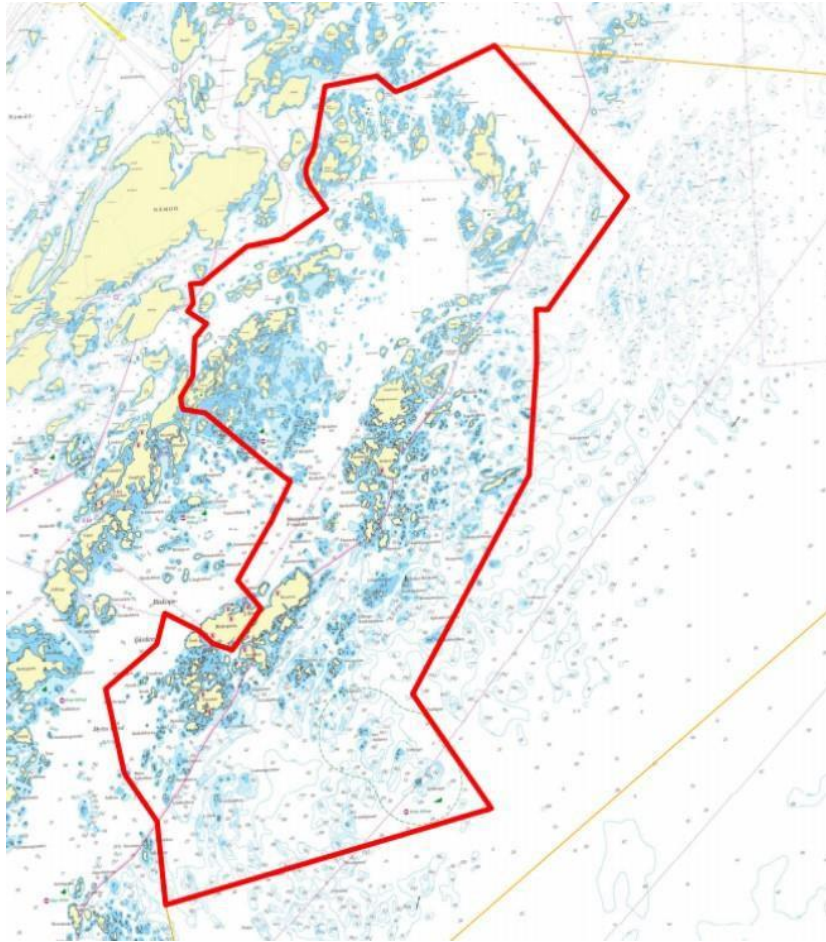
Föreliggande studie har haft som syfte att lyfta fram den maritima kulturmiljön i förstudieområdet och att belysa de specifika spår som människor som lever på eller vid vattnet har eller kan tänkas ha åtgärder för analyser och inventeringar. Den genomgång som nu föreligger är inte bara att betrakta som en sammanfattning för vidare forskning, utan också som uppslag för olika typer av historier som kan berättas för besökare.

Metod och omfattning

Metoden som har använts är studier av moderna topografiska samt historiska kartor på Lantmäteriet. Dessutom har äldre sjökort på Krigsarkivet studerats liksom Riksantikvarieämbetets kulturminnesregister (Fornsök). Dessutom har övergripande excerperingar gjorts av dagstidningar från 1700-talet fram till idag. Samtliga källor har försökts att analyseras mot bakgrund av förstudiens syfte och sammanfattas i slutsatserna. Mindre vikt har i denna studie lagts vid att skildra den del av områdets historia som spänner från 1800-talets slut till 1900-talets början och som berör Bruno Liljefors och Torsten Kreugers tid på Bullerö liksom den amerikanska ministern Thomas och konstnären Axel Sjöbergs tid på Långviksskär. Här finns redan en väl dokumenterad och spännande historia att lyfta fram.

Området är ett utpräglat ytterskärgårdslandskap som domineras av närheten till goda fiskevatten och jaktmöjligheter, men också av utsattheten som är typisk för de yttersta havsbanden. Detta, i kombination av en som regel mager vegetation och odlingsmöjligheter liksom svårnavigerade vatten, gör att de människor som har vistats i dessa områden har haft speciella förutsättningar för sin överlevnad jämfört med levnadsförhållandena för befolkningen på de större öarna eller fastlandet.

Förstudieområdet begränsades initialt av befintliga reservatsgränser som slagits samman till det som skulle utgöra den tänkta nationalparksgränsen. En del av Biskopsön exkluderades i detta skede, liksom det senare tillkomna vattenområdet österut mot Almagrundet (fig. 1.)



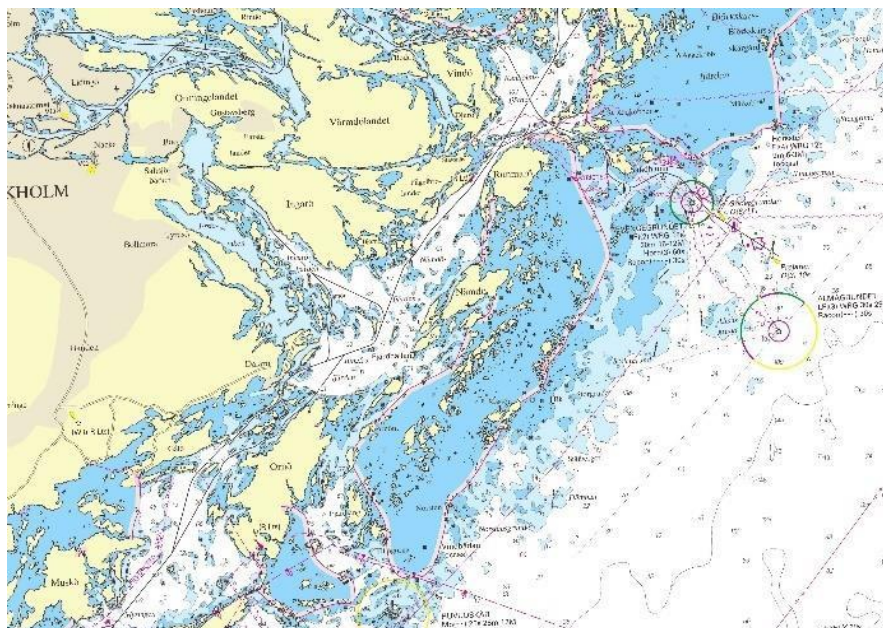
Figur 1. Den första ytan som ingick i förstudieområdet begränsades i princip av befintliga reservatsgränser som slagits samman.

Under arbetets gång utökades området till att omfatta även vattenområdet med Almagrundet som östlig begränsning (fig. 2).



Figur 2. Den utökade förstudieytan där även hela Biskopsön inkluderats samt det stora vattenområdet fram till Almagrundet.

Utökningen av förstudieområdet innebar att en större mängd fartygslämningar kunde läggas till i studien. Dessutom innebar ökningen av ytan att det tydliggjordes hur området skiftar karaktär från öppet hav öster om Almagrundet, där bottendjupet ställvis lodas till över 140 meter, till den grunda ytterskärgården väster om grundet (fig. 3).



Figur 3. Väster om Almagrundet blir vattnen svårnavigerade och periodvis farliga vilket har inneburit att många fartyg har strandat och förlit i området. Ytterskärgårdens alla grund och kobbar har dock också inneburit mycket goda fiskevatten och jaktmarker för småvilt och fågel, vilket har fått människor att vistas där sedan urminnes tider.

Källmaterialet och historisk bakgrund

Nämdö tillhörde under medeltiden och 1500-talet Sotholms härad som omfattade socknarna Sorunda, Ösmo, Västerhaninge och Österhaninge. Till Österhaninge hörde huvuddelen av nuvarande Tyresö socken som upptogs som egen socken i jordeboken 1707. Från Österhaninge avsåndrades 1889 socknarna Dalarö, Nämdö, Ornö och Utö; till Utö lades också samtidigt mindre delar av Ösmo socken (DMS s. 197). Redan under tidig medeltid var Nämdö en hemö med fast bosättning, gårdar med tillhörande utöar, betesholmar och fiskeplatser som fördelats eller nyttjades samfällt. Långviks hemman var förmodligen ett av de första. Till Långvik hörde både Bullerö och Långviksskär med omgivande öar (Häggblom 1988:45). Namnet Långviksskär avsåg hela ögruppen och angav att dessa öar hörde till Långvik på norra Nämdö. Detta hemman kan spåras tillbaka till 1541. Då antecknades en bonde Anders Olsson i "Longwik" som i skatt lämnade ½ tunna torsk, 1 lamm och 20 ägg. Från 1570-talet finns några tiondelängder enligt vilka bonden skattade för 1 fjärding råg. Detta antyder att han hade ett blygsamt jordbruk, som säkerligen krävt generationer att få produktivt.

Själva Långviksskär var inte ett kronofiske men ingick i Hallskärs ”Crono Hamn Fiske” i ögruppens norra del. Redan 1572 kan man finna räkenskaper därifrån, förda av kungens fogde, som på eftersommaren reste från fiskeplats till fiskeplats och drev in avgifterna.

Bullerö och öarna runt om var kanske i ännu högre grad fiskegrund under samma tid, möjligen med några bodar vid Hemviken. Vid Hemviken byggde Erich Matzsson under senare delen av 1600-talet ett torp. Det finns dock äldre belägg på bofast bebyggelse på ön. Bullerö hörde under Östanvik på Nämndö och arrendesumman för torpet sattes år 1688 till 50 riksdaler kopparmynt.

Under hela 1700-talet är uppgifterna från denna skärgårdsdel mycket knapphändiga, till stor del beroende på förstörda eller förkomna arkiv. På Nordencreutz’ översiktskarta över skärgården från 1739 finns både namnen Bullerö och Långviks skärgård, men inga markeringar för bosättning.

Sannolikt hade det som möjligen fanns av bodar och enkla hus bränts ner av de ryska trupperna år 1719.

En handfull öar, hemön sedan urminnes tid kallad Bullerön, samt en mängd kobbar och fiskegrund, säljer godsägaren på Östanvik, med ett mindre förbehåll, till Erik Åkerman och Mats Westerlund. Ett nytt sekel kan antecknas på köpehandlingarna, 1800-talet har inletts, befolkningen utökas i yttre skärgården och trettio år efter köpet delas Bullerö-hemmanet på tre familjer, åtta vuxna och fyra barn. Efter ytterligare lika lång tid, på 1860-talet, uppgår befolkningen till 14 vuxna personer och tre barn.

Långviksskär upplevde i stort sett samma utveckling. Med tre hemmansägare, hustrur och döttrar, arbetsfolk, en fiskare Åkerlund och en strandfogde Sjöström, uppgår detta skärgårdssamhälle år 1850 till 22 personer. Under denna tid lever skärgården, mot bakgrund av snabbt ökande stadsbefolkning, industrins framväxt och nödår i jordbruket. Den romantiserade bilden av skärgårdslivet, som i många stycken fortfarande gäller, skapas mot slutet av 1800-talet, eller snarare, får sina första iakttagare och skildrare vid denna tid (Hägglom 1988:4ff).

Det danska itinerariet och tidiga sjökort

Området nämns redan under medeltiden i ”Det danska itinerariet” från 1230-talet som är en segelledsbeskrivning som idag ofta går under benämningen ”Kung Valdemars segelled”. Segelledsbeskrivningar förekom som färdruttsbeskrivningar för sjöfarande innan den tid då det blev vanligare att navigera efter sjökort, vilket dröjde ända till 1600-talets andra hälft i östersjön. ”Kung Valdemars segelled” räknar upp 101 platser längs kusten från Blekinge längs den svenska ostkusten via Åland, Skärgårdshavet och Finlands sydkust till Reval i Estland. Segelleden gick inomskärs nära kusten och där omnämns såväl Utö, Mellsten, Natarö, Ålö som Ornö, Nämndö och Runmarö. Huruvida leden gick öster eller väster om Nämndö är inte klarlagt, möjligen och kanske till och med sannolikast är att de sjöfarande kunde

alternera vilken väg de ville ta inom detta avsnitt i skärgården. De medeltida beläggen som visar på att området passerades gör det är sannolikt att man under denna tid även ankrade och provianterade på vägen till och från sin destination. Det är också möjligt att man bedrev en del handel med skärgårdsbefolkningen på vägen. Under denna tid kan också tidiga kapell ha byggts liksom att öar och skär kan ha namngivits.

De första kartorna över vattenområdet är ovanligt tidiga, vilket visar på fiskets stora betydelse i området. År 1709 lät man upprätta en "Description öfwer Hemmanen Gellinge och Wehlinge samt med Fiske Skiären Norsten och Bytta" (fig. 4).



Figur 4. Description öfwer Hemmanen Gellinge och Wehlinge samt med Fiske Skiären Norsten och Bytta (1709). Lantmäteriet.

Bertil Hedenstierna skriver om kartan: "Mest intressant är de två hustecken, som markerar fiskebodarna, tio på Byttan och två på Finnskärs nordudde. De vackert textade namnen på holmar och grund är i stor utsträckning desamma som i våra dagar. Vid Västerkobb, Salskobbar, Skötskär och Gråkobb 'brukas skiötesättningar och strömfång', och vid de andra närbelägna grunden och klipporna fångas också strömming 'men effter berättelser ej till någon ymnighet'. Större betydelse hade här som vid andra utskärfisken

grundflaken på två – tio famnars djup ute i öppna havet. De flesta låg kring Demban fem – åtta kilometer sydöst om Bytta, och till dem hittade man med hjälp av enslinjer, landmärken och uppskattad distans. Nästan alla dessa grund, med karaktäristiska namn som Avunden, Löken, Läggingen, Läderåsen, Demban, Simonsgryndan och Branten, fanns inritade på Nordencreutz karta av år 1739, och några namn lever ännu kvar på våra sjökort” (Hedenstierna 1990:120-121). Inom ramen för detta arbete har en renskrivning gjord av kartans beskrivning (se under rubriken bilagor).

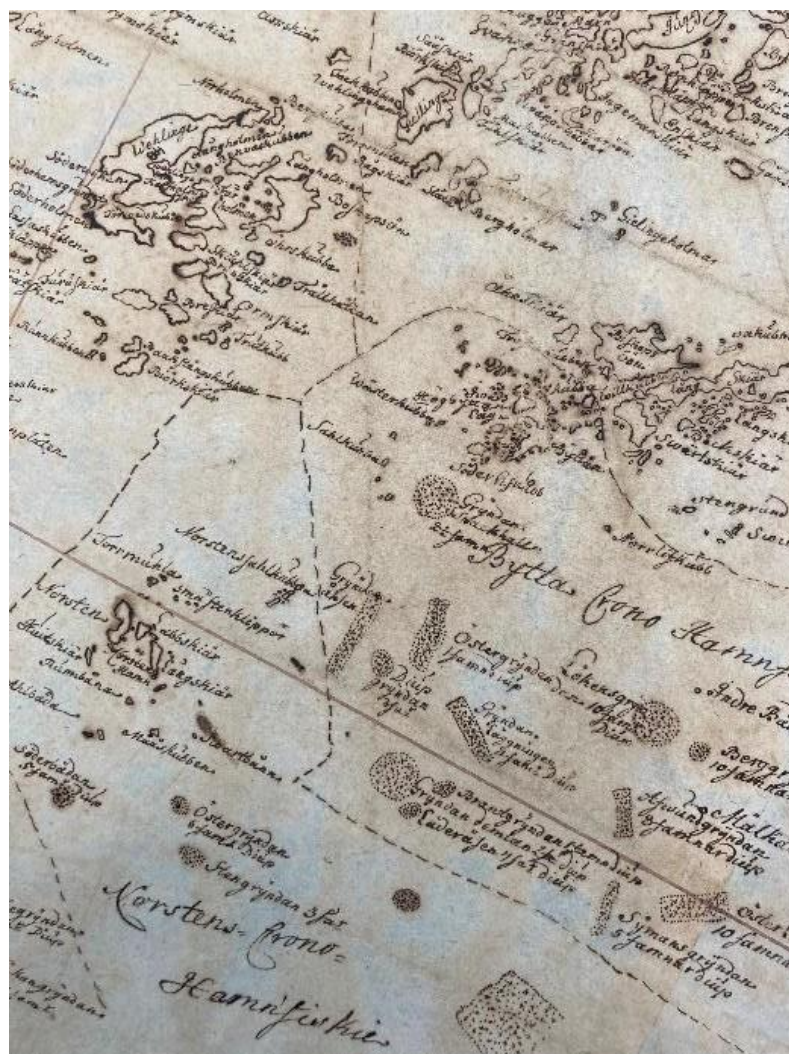
Farlederna

De första farlederna var kustnära och gick förmodligen för de långväga seglande framför allt innanför Nämdö (fig. 5)



Figur 5. Karta över "Östersjön, Öresund och Bälten. Skärgården emellan Stockholm, Waxholm, Jungfrusund, Sandhamn, Ornö och Dalarö, med alla de Öar, Skär, Holmar, Klippor och Grund, som inom sama Trakt begripas" (1670). Märk de markerade farlederna som går längs kusten. Krigsarkivet, Sverige Topografiska kartor, Östersjön, Öresund och Bälten, SE/KrA/0400/23/001 a (1670).

I och att man tidigt fick intresse för att navigera även inom de grundtäta fiskevattnen användes även lokala farleder inom dessa områden. Råmärken och enslinjer mellan öar, kobbar och skär fungerade såväl som skiljelinjer för fiskevattnen som navigationsmärken. Ur detta perspektiv bör man tolka de tidiga kartorna som har upprättats över området, som den av Hedenstierna i det föregående nämnda kartan över Byttan från 1709 och den större avmätningen som gjordes av Nordencreutz från 1739 (fig. 6).



Figur 6. Nordencreutz karta över Byttas kronofiske (1739). Krigsarkivet.

Den stora farleden österifrån mot Stockholm gick via Sandhamn. Det var först 1866 som Almagrundet upptäcktes då den norska briggen *Alma* fick grundkänning, dock utan att förlisa. Sedan dess var grundet utprickat med en boj och sedermera av ett fyrskepp, tills den nuvarande kausunfyren byggdes 1964. Noterbart är att området kring Almagrundet ansågs som grundfritt ända till 1866.

Fiske

Fisket har varit den drivande orsaken till att människor tidigt har sökt sig ut till dessa, ur denna synpunkt, mycket rika vatten. Fisket blev reglerad av staten redan under medeltiden men man kan förmoda att fisket har reglerats på olika sätt även tidigare än så.

Fisket betraktades som kungens allmänning och kronofisken anlades från Gustav Vasas regering och framåt. Från att från början endast ha nyttjats av kronan kom de senare att nyttjas av enskilda mot en fast årlig avgift som var grundad på antalet skötar och nät. Kronofiskena skatteköptes senare. Den kungliga rättigheten som kronan hade i äldre tid upphörde genom utfärdandet av den allmänna fiskeristadgan 1766. Därefter gällde att inomskärs- och strandfiskerätten tillföll markägaren medan vattnen utanför öarna var fiskeallmänning. Många skärgårdsbor livnärde sig i huvudsak på fiske. För en tunna saltströmming fick man två tunnor råg. Ett väl beläget skärgårdshemman kunde på 1600-talet avyttra över 20 tunnor saltströmming och omkring fem tunnor saltad torsk i Stockholm per år. Från år 1750 till år 1850 minskade fiskfångsterna betydligt. Vid sidan av strömmingen fångades mycket färsk fisk av annat slag som med sumpar transporterades in till städernas kajer där det bildades särskilda fiskmarknader. När järnvägsförbindelserna mellan Göteborg och Stockholm var utbyggda vid 1800-talets slut utkonkurrerades strömmingen snabbt av nordsjösillen från västkusten (Othzén 2015:83; Johansson 1987:69ff). Bertil Hedenstierna berättar om den äldsta redovisning som nämner Bytta är från 1572, då man bokförde 877 skötar och året därpå 647 skötar.

Vid räkenskaperna från 1601, där det står detaljerade uppgifter om fiskare och det antal fiskeredskap man använt:

”Bytta fiske haffuer räntat:

Bengt i Wästerbyn 5 sköttar = 5 val ströming

Mats Ohls i Wästerbyn 8 sköttar = 8 val ströming

Bergrud i Mörtö 4 sköttar = 2 val ströming

Lasse i Återlöga på Wärmdö (Ingarö) 2 sköttar = 2 val ströming

Lasse i Rörstrand på Nämdö 2 sköttar = 2 val ströming

Jöns i Björnö på Wärmdö (Ingarö) 4 varp = 8 val ströming (dvs 1 varp = 2 skötar)

Mårten i Äfflinge på Wärmdö 1 varp = 2 val ströming

Erik i Äfflinge på Wärmdö 3 sköttar = 3 val ströming

Lasse i Enskär på Wärmdö (Ingarö) 3 sköttar = 3 val ströming

Sven i Enskär på Wärmdö (Ingarö) 1 ½ sköttar = 1 ½ val ströming

Mats i Återlöga 3 sköttar = 3 val ströming

Erik Hansson på Södermalm 1 varp = 2 val ströming”

(Hedenstierna 1990: 119).

Den äldsta fiskestadgan som finns bevarad är utfärdad bara ett stenkast från förstudieområdet, på Huvudskär, 1450. Stadgan gällde även de fiskeområden som ligger inom förstudieområdet.

Huvudskärslagen (1450):

”Efter thes ath guds retwiso bekräffer och meniskiom tarfftigt och gaghneligt är leffua epter skäl och rätt; Thå kungör iach ärendgisl nilsson riddare på Hamersta, AAth åren epter guds byrd MDL (1450) på s:t bartolomej apton dagh (23 augusti). War iac stadder på Hoffdaskär ibland then almogha ther lagho tiill fiskes, Thå wordo wj alla endrecteliga swå offuer ens ath dicta oc scriffua ena skraa, spakom och godom mannom thill hognad ok sterkelse, Ospakom ok dårom thil neffst och rätt straff, Hwilken skrå iak aa fulmact min Nådigha Herriss konung Karlo wegna stadgar oc stadfester under tesse epter: na stycker och articlar.

Forst, huar som skiärer eller sliter annan mands streng sunder böte tre öre om till äre twegge manna withne.

Ittom huar som sättor nät eller sträng på annan mands, så att her sker skadj aff, böte åter skadin ok tre öre.

Ittom huar som torskar ved annars mands streng, wari samma boot.

Ittom huar som roor not apton eller morghon forra än hampn fougda ring i klockan, böte tre öre. Ittom huar som tager bårt annors ösekar, warder tagen vid eller tue men vithna, böte XL (40) mark.

Huar som tager bort annor mands aar, en eller flera, böte for huarua VI öre, om så twegge manna äro vithne til.

Nw bryter mand annors aar sunder med vilia, böte VI öre om twegge mands vithne äro.

Huar som latter lös annor mands båt, med twegge manna withno, lag:ne tilwinne, böte tre mark.

Hwar som tager bort annor mands båt, utan loff eller leggho eller lån, böte XL mark, om han varder tagen ved, eller twenne men så vithna.

Huar som oqädins ord lasteligha talar til annor, eller elljis for sik selff, böte tre mark. Hwar som kallar annan tiuff eller sådana ord ther heder ok ära pårörer, böte XL mark. Hwar som riffuer eller bryter annors båt sunder, böte åter skadan ok å III mark.

Hwar som tager oloffand annor mands ankar, lag:en tilwunnen, böte III mark.

Far nogon aff hampnena ind på annors ägor ok gör ther skadj, komer målsägande epter ok klaghar, thå äger hampnafougden samma skadj med sex men beskodha, oc ther epter målsägandens böter leggja.

Hwar som löp i annor mands bodh eller hemman, gör bondanom eller hans folk nogon skadj, böte åter skadin, och X mark till treskiffio.

Swå monga som vilia fiskia på huffwdskär, the ägha alla swara hampnafougden till rätt oc skäl, treskar nogon ok vill ej rätt göra, thå må hampnfougden honom tädan visa, Will han ey aff wika, thå haffue förvärkad fiskegarn ok redskap.

All såramåla, blånadt eller blodvite, the skulo bötas epter lagbokonne.

Alla saköra skulo bötas till treskiffes, målsegendom, hampnen och husbondenom.

Hwar som drager kniff åt androm, spenner arborst oc vill skada göra, än ther han ey gitter, böte XII öre, timar skadj, böte som lands lagh uthvisa.”

Förutom sill och strömming fångades ål, gädda, abborre, sik, lax, flundra, id, torsk, brax och mört. I fiskebyordningen från 1789 heter det: ”sedan Idhfisket, som hwart År samfällt njutas skall, uphördt, så skall det thereafter wanligit kommande Mörtfisket njutas hwart annat År, på thet sätt att Gillbärga Byamän thet innewarande År njuter och Wästanwicks samt Stortorps Byamän nästa År, och så vidare med thet förord att de Byamän som mörtfisket njuter skall straxt efter des slut borttaga ris, ruskor och Pålar med mera, som under thes lek blifwit nedsatt” (Stahre 2011:148). Bland andra fiskar märks sarvar, pankor, gärsor sjuryggar, lindare, lakar, löja, simpa och stör. Till skräpfisken hör skrabben, men däremot inte spiggen, som man fångade förr. Spiggen var inte en matfisk. Anders Tidström, som besökte Utö 1756, berättar om spiggfisket på ön: ”kallades Skiötspigga [...] är mycket undersam på eldsljus, derfore man ock kan taga up honom med en håf; fås ock annars i myckenhet i noten. Af denna kokas en olja: Fisken kokas med watn och effter hand skummas af. Det afskummade omkokas sedan at det blir klart och silas genom en duk; är brun till färgen och klar som rofolja. Brukas här till lampor, då de tröska; de aflåta ock till Salu af denna oljan och få för kannan 3 dlr ibland, ock 6 mark. Den kokade fisken efter oljan ge de åt Swinen.” Möjabor har uppgett, att man kokade tran på spiggen och sedan gödslade med avfallet. Liknande uppgifter lämnar Axel Quist om spiggfisket i Ösmo. Den olja som flöt upp, när man kokade spiggen ”skummades och lades i stora fat, som forslades till såpfabriker i Stockholm. Det som blev kvar var ett utmärkt gödselämne och fördes ut på åkrarna” (Stahre 2011:149).

Plats- och ortnamnen

Inom ramen för denna studie har en genomgång och etymologisk tolkning gjorts av de plats- och ortnamn som omnämns på topografiska kartan i Sverigeserien – Topo50. Ibland har plats- och ortnamnen en till synes helt annan bakgrund än den som verkar mest logisk. En kobbe i Möja socken

har till exempel fått namnet *Bockkobben*, därför att den hade inköpts av en man, som kallades Bocken på grund av sitt skägg (Stahre 2015:208). Andra namn kan ge information om tvister om fiskevatten, som *Trät*-namnen som

ofta dyker upp som förled på öar, kobbar och skär i anslutning till rågångar eller gränser (*Trätskärsklabb, Trätskär, Brunskärs Trätskär, Hamnskärs Trätskär* och *Rågrundet*). Bland namn som kan indikera försvarsansträngningar märks ibland *Bötes*-namnen (se den med *Kalvholmen* sammanvuxna *Böteskobben* eller *Bötesholmen*, vars namn är styrkt genom kartor på 1670-talet). Namnet kan indikera förekomsten av en vårdkase, en så kallad böte, men förleden i det fornspråkliga botis-/botawarper anses också vara en motsvarighet till ett i dalmål förekommande ord, som används om ett mindre lass av timmer, ved eller hö, som forslas fram till en upplagsplats. En del ord har uråldrig betydelse, som *drom*, vilket sannolikt är en motsvarighet till fornvästnordiska *drumbr* 'stump', 'ändstycke' och norsk *drumb* 'tjock och klumpig person'. *Drommen* uppträder såsom namn på en udde på Bullerön. En annat förled med ett ålderdomligt ursprung är *Gill*- som säkerligen är en motsvarighet till det i fornvästsvenskan och i norska dialekter förekommande ordet *gil* som betyder bergsklyfta och dylikt. Namnet *Gillinge* i Nämdö socken är enligt Carl Ivar Ståhle en bildning till detta ord (se *Gillings-Rödkläpparna* i förstudieområdet).

Fiske

Platsnamn med anknytning till fiske (från norr till söder):

1. *Bredkobbarna*. Bred- syftar på bruket att torka nät och skötar genom att breda ut dem på släta berg. Så är fallet med *Bredkobben*, *Edesnäs*, *Utö* socken. Detsamma kan gälla *Bredskär* i *Huvudskär* och *Bredskäret* i *Storskärgården*. *Gripenhielm* gav 1691 södra delen av *Jungfruskäret* i samma skärgård namnet *Bredhskiär*.
2. *Skötskär*. Strömmingsfisket med skötar har satt sina spår i skärgårdens namn. Namn som *Skötgrynnan*, *Skötgrundet* och *Skötholmen* finns spridda över hela skärgården.
3. *Torskobben*.
4. *Lilla Bredskär*. Se förklaring 1.
5. *Fjortonkastan*. Dåligt fiske. En liknande bakgrund har helt säkert namnet *Fjortonkastan*. Så heter en kobbe i *Hallskär*, *Nämdö* socken. Man räknade strömmingen i val=80 stycken och kast=4 stycken. Det har uppgetts att man brukar sätta strömmingsskötar vid den kobben. 56 strömmingar är ingen stor fångst!
6. *Stora Bredskär*. Se förklaring 1.
7. *Norrvarpsgrunden*. Grunden därifrån man drog notvarp.
8. *Vånskläppan*. Orden *vån(a)* och *fiskevån(a)* användes om såväl nät och not som fasta fångstinrättningar av olika slag.
9. *Sillkobbarna*. *John Westin* har 1936 i samband med uppteckningen av namnet *Sillkobbarna*, *Långviksskär*, *Nämdö* socken, lämnat följande upplysning: "Särskilt under hösten fångas i ytterskärgården inne vid land en

större art av strömming, som kallas sill. För sillfångst hade man förr särskilda skötar med större maskor än de vanliga strömmingsskötarna. De kallades sillskötar. Detta fiske har ej varit av någon större betydelse och bedrevs endast vid några bestämda platser, i trånga sund, vid grund o.d. Namn som Sillkobben, Sillgrundet betecknar sådana skötlägningsplatser. Numera håller man ej särskilda skötar för detta fiske."

10. *Klappläggkobben*. Plats där man lade skötarna med ett landfäste; man talade då om landlägge.

11. *Klapplägget*. Se förklaring 1.

12. *Skötkobben*. Se förklaring 2.

13. *Kastöbåden*. Ordet kast förekommer i ett flertal skärgårdsnamn. Kastet heter en av de bästa fiskvikarna på Husarö. På Ingmarsö finns två vikar som kallas Storkaste och Lillkaste. Kasthamn är namn på en vik i Villinge, Nämdö. Såsom en förklaring till viknamnet Kastet i Möja uppgav ortsbör på 1930-talet, att man där har fiskat genom slantning. Om denna fiskemetod skrev Strindberg i Blomstermålningar och djurstycken (1888): "Att slanta tillgår, såsom bekant, så, att en person står i aktern på en backande båt och doppar en på krok fästad mört ner i vassbänkarna. Så snart det nappar, rycker man reven ur öglan i stångens ända och sedan återstår inhalningen."

14. *Strömmingsgrundet*.

15. *Kastögrunden*. Se förklaring 13.

16. *Kastön*. Se förklaring 13.

17. *Kastöudd*. Se förklaring 13.

18. *Skötskär*. Se förklaring 2.

19. *Skötskärsgrunden*. Se förklaring 2.

Jakt

En av de äldsta jaktobjekten är sannolikt sälen som man i arkeologiskt osteologiskt material kan föra tillbaka till mesolitikum. Det bör i sammanhanget också påpekas att under medeltiden var fisket av särskild stor betydelse då 180 av årets 365 dagar var fasteperiod. Under fastan var det nämligen tillåtet att äta fisk – dit även säl räknades (Hjulhammar 2010:54). Jakten på fågel har varit omfattande, dit även fåglarnas ägg räknas. Till de platsnamn som anknyter till jakt räknas följande inom förstudieområdet (från norr till söder):

1. *Utterkobbarna*. Att också uttern har varit ett eftertraktat jaktbyte, därom vittnar ortnamnen. Sven Barthel som i boken *Kust* (1935) har berättat om utterjakter, konstaterade att det "finns en Utterkobbe i snart sagt varje skärgård".

2. *Stora Alsundskobben*. Alfågel.

3. *Måsskär*. Mås.
4. *Lilla Alsundskobben*. Se förklaring 2.
5. *Tärnsörarna*. Tärna.
6. *Alsundskobben*. Se förklaring 2.
7. *Måsgrunden*. Se förklaring 3.
8. *Alpeskobben*. Alkäring var tidigare namnet på alfågelhonan, medan hanen kallades algubbe eller alpe. Det senare ordet ingår i namnet Alpeskobbarna öster om Ormskär, Nämdö socken.
9. *Utterkobben*. Se förklaring 1.
10. *Stora Måsgrundet*. Se förklaring 3.
11. *Stora Fällingskobben*. Från fällstång. Nätjakt på fågel.
12. *Viggskläppan*. Vigg.
13. *Trutgrunden*. Trut.
14. *Hynnskär*. Möjligen från jakt med hund.
15. *Lilla Hälsingkobben*. Ejder. Hälsing kallade man den ejderhane som inte fått fullständig fjäderdräkt.
16. *Tärnskär*. Se förklaring 5.
17. *Tärnskärskobbarna*. Se förklaring 5.
18. *Stora Gjusharen*. Från ordet Ljus-. Ljusa är skärgårdsbornas namn på sillmåsen eller silltruten.
19. *Stora Hälsingkobben*. Se förklaring 15.
20. *Lilla Gjusharen*. Se förklaring 18.
21. *Svärtskär*. Svärta.
22. *Salbådarna*. Sannolikt från säl.
23. *Bytta salkobbar*. Se förklaring 22.
24. *Själberget*. Se förklaring 22.

Växter

Bland växtnamn märks (från norr till söder):

1. *Gula grunden*. Det är i första hand gula lavar som gett berggrunden en gul färgton och motiverat namnet.
2. *Furuskär*. Fura. Ett annat exempel är Furuholmen (Stora Furuhol[men] 1691) i Långvik Möja, som är helt tallbevuxen.
3. *Rönkläppen*. Rönn.
4. *Rågskär*. Råg.

5. *Idgranskobben*. Idegran.
6. *Björkskär*. Björk.
7. *Björkkobben*. Se förklaring 6.
8. *Asken*. Ask.
9. *Röngrundet*. Se förklaring 3.
10. *Braka Björkskär*. Se förklaring 6.
11. *Skogskär*. Skog.
12. *Skogavik*. Skog.
13. *Bränn-Björkskär*. Björk.
14. *Ramskobben*. Rams.
15. *Rönnkobben*. Se förklaring 3.
16. *Rönnören*. Se förklaring 3.
17. *Björkhök*. Se förklaring 6.
18. *Stora Vinbärskobben*. Vinbär.
19. *Lilla Vinbärskobben*. Se förklaring 18.
20. *Rönnkobben*. Se förklaring 3.
21. *Stora Tallkobben*. Tall.
22. *Gräskobben*. Gräs.
23. *Aspskär*. Asp.
24. *Lökkobbsflacket*. Gräslök.
25. *Lökkobbarna*. Se förklaring 24.
26. *Björkskär*. Se förklaring 6.
27. *Stora Gräskobben*. Se förklaring 22.
28. *Lilla Gräskobben*. Se förklaring 22.
29. *Gulkobben*. Se förklaring 1.

Hamnlägen, bebyggelse och grundstötningar.

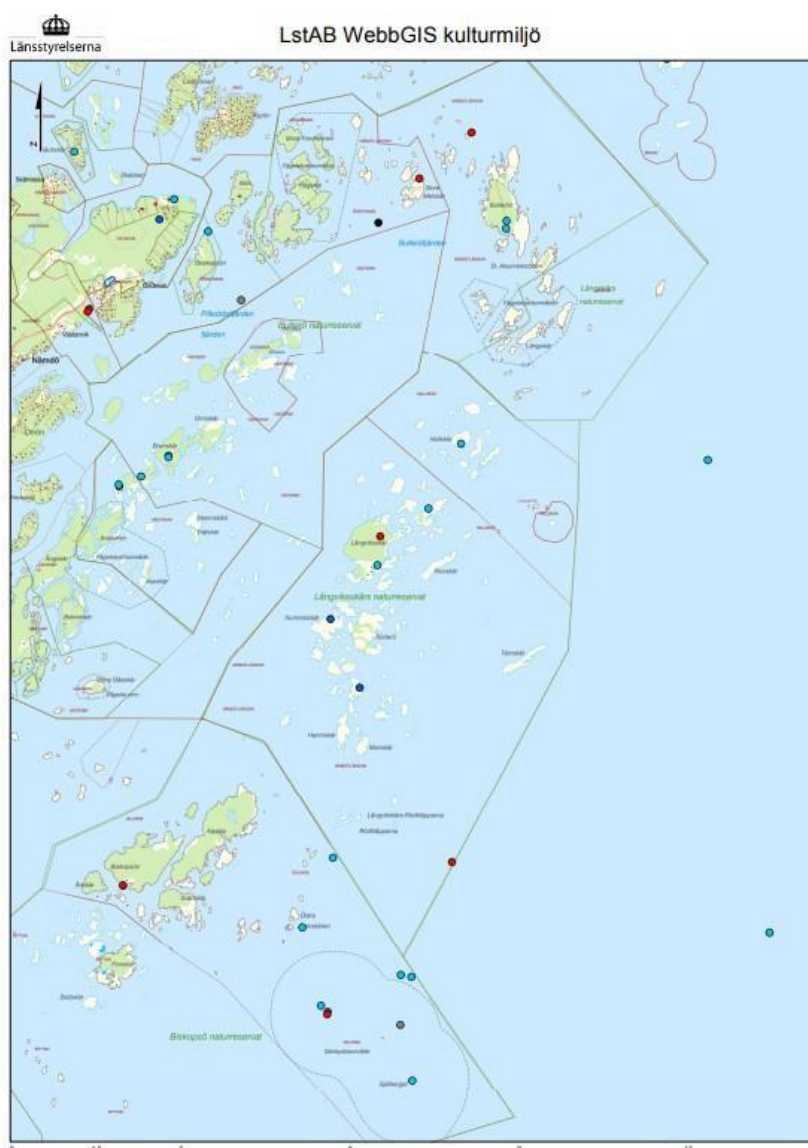
En annan företeelse som är av intresse i denna rapports sammanhang är de namn som indikerar hamnlägen (förleden *Hamn-*), bebyggelse (förleden *Bod-*) och grundstötningar. Bland de senare kan nämnas *Stora Finnholmen* och *Högskeppskär* samt *Lilla och Stora Skeppskobben* där förleden *Finn-* respektive *Skepp-* kan indikera grundstötningar. Namnet *Jutkobben* vid Långviksskär representerar en rad av namn i skärgården med förleden *Jut-*. Det kan uppenbarligen inte vara fråga om något annat ord än

folkslagsnamnet jute, dansk. Det kan vara namn efter danskt skepp som strandat, som namnet vid Jutholmen.

Det arkeologiska materialet

Lämningar på land

Inom ramen för detta arbete har en genomgång gjorts av kända fornlämningar inom förstudieområdet. De på land belägna lämningarna är 17 till antalet och de i vattnet 20 (fig. 7).



Figur 7. Kända fornlämningar inom förstudieområdet. De röda markeringarna är fasta fornlämningar. Fartyglämningar belägna österut mot Almagrundet är ej med på bilden.

Den senare kategorien redovisas separat under rubrik 6.2. Av De flesta lämningarna på land är de flesta husgrunder från historisk tid, men även två ristningar och en så kallad ryssugn ingår i materialet. Ristningarna, en kompassros/väderstreckspil från 1826 och en minnesristning till minne av ångfartyget Dalaröströms jungfruesa till Biskopsön 1882, är fasta fornlämningar, liksom även ryssugnen. Ryssugnen är belägen på Långviksskär och kan vara uppförd under de ryska härjningarna av kusten 1719. Bland övriga lämningar märks även resterna av ett sjömärke i form av ett kummel, beläget på Hamnskär.

Sammanfattning fornlämningar på land:

Fornl nr	Typ	Beskrivning
L2016:4265. Nämdö 14:1	Husgrund	Husgrund, 9x5 m (NÖ-SV) av 0,3–0,5 m st stenar. Tegelflis i grunden. 40 m N 20 grader Ö om grunden är rester av en jordkällare med slaget valv, 3x2,5 m, 1,7 m dj.
L2016:3624. Nämdö 13:1.	Husgrund	Husgrund, 6,5x4 m (VSV-ÖNÖ) bestående av en tvärgående mur indelad i 2 rum. Spismursrester på N långväggen. I grunden ingår i mitten och på östgaveln uppstickande berghäll.
L2016:3453. Nämdö 23:1.	Stenugn	Ryssugn, närmast kvadratisk, 1,6 m sida, 0,7 m h, av 0,2–0,5 m stora stenar. I mitten en sten med flat översida, 0,4x0,4 m, sprucken i 3 delar. Under denna ett hålrum. Innermått ca 0,6x0,5 m. Öppningen mot
L2016:3739. Nämdö 3:1	Husgrund	Bebyggelselämningar, bestående av murrester 2–3 m l av 5–7 stenar i rad, 0,4–0,6 m st. Vid en av stenraderna är tegelflis.
L2016:3453. Nämdö 23:1.	Stenugn	Ryssugn, närmast kvadratisk, 1,6 m sida, 0,7 m h, av 0,2–0,5 m

		stora stenar. I mitten en sten med flat översida, 0,4x0,4 m, sprucken i 3 delar. Under denna ett hålrum. Innermått ca 0,6x0,5 m. Öppningen mot NÖ.
L2016:3454. Nämdö 24:1.	Husgrund.	Husgrund, jaktstuga, 5x4 m (V-Ö).
L2016:4108. Nämdö 25:1.	Kompassros/väderstreckspil	Ristningar, 1) 1 kompassros, 1,4 m diam med fransk lilja som N-pil, kompassarmarna som fyruddig stjärna i en cirkel med 0,93m diam. Kompassrosen ristad vid ägarskifte 1906.
L2016:4107. Nämdö 25:2.	Ristning, medeltid/historisk tid.	2) 0,4 m SSV om kompassrosen är ristat JJS 1826 med en storlek av 0,25x0,05 m. NÖ om kompassrosen är en 0,17 m l och 0,03 m h ristning DS 9/7 82 till minne av ångfartyget Dalaröströms jungfruresa till Biskopsön.
L2016:3599. Nämdö 28:1.	Husgrund	Bebyggelse lämningar. Inom ett område 20x20 m (NV-SÖ) är: 1) Husgrund 4x3 m 2) Husgrund 3x3 m 3) Husgrund 4,5x3 m 4) Grävd brunn.
L2016:4392. Nämdö 5:1.	Husgrund	Bebyggelse lämningar. Inom ett område 140x30 m ((Ö-V)-(N-S)) är 6 husgrunder. Två är 4x5 m. De övriga består av rester av spisrösen och anhopningar av tegelflis på berghällarna.
L2016:3777. Nämdö 16:1.	Husgrund.	1) Husgrund 8x4 m (N-S) med V långsidan delvis på fast berg. 27 m S om nr 1 är 2) (se L2016:4386 RAÄ Nämdö 16:2).

L2016:4386. Nämdö 16:2.	Husgrund	Jordkällare 4x2 m (V-Ö), 0,9 m dj med ingång i Ö och kallmurade väggar.
-------------------------	----------	---

Fartygslämningar

Inom förstudieområdet finns totalt 20 kända vrak som kan delas in i två kategorier, strandningar eller förlisningar. I samtliga fall har de lämnat efter sig spår på botten. Merparten av de kända vraken har förlist under den senaste 150 åren. Två av fartygslämningarna är fast fornlämning, ångfartygen *Melanie* och *Boston*, båda förlista 1907.

Nr	Fornl nr	Typ	Namn	Förlist
1	L2013:4404 6144:014	Ångfartyg	<i>Kul</i>	1950-11-21
2	L2013:3355 615:27	Trolig fartygslämning	Okänt	Okänt
3	L2013:3610 615:18	Fartygslämning	Okänt	Okänt
4	L2013:3370 6145:37	Plastbåt	Okänt	Okänt
5	L2013:3410 6144:015	Ångfartyg	<i>Ymer</i>	1923-06-16
6	L2013:3843 615:25	Träskuta	Okänt	Okänt
7	L2013:4028 Nämdö 30	Skonert	<i>Betlehem</i>	1885-10-23
8	L2013:4030 Nämdö 31	Bark	<i>Aimo</i>	1898-12-15
9	L2013:4178 Nämdö 40	Segelfartyg i trä	Okänt	Okänt
10	L2013:4387 6144:004	Ångfartyg	<i>Corona</i>	1924-03-12
11	L2013:6218 Nämdö 61	Mindre träbåt	Okänt	Okänt
12	L2013:6554 Nämdö 62	Träfartyg	Okänt	Okänt

Nr	Fornl nr	Typ	Namn	Förlist
13	L2013:4386 Nämdö 55	Segelfartyg	Okänt	Okänt
14	L2013:4253 Nämdö 36	Ångfartyg	<i>Melanie</i>	1907-01-30
15	L2013:5105 Nämdö 57	Skonert	<i>Sophia</i>	1880-10-04
16	L2013:4115 Nämdö 37	Ångfartyg	<i>Najade</i>	1933-04-11
17	L2013:3406 Nämdö 47	Ångfartyg	Okänt	Okänt
18	L2013:4366 Nämdö 56	Träskuta.	Okänt	1917-12-30
19	L2013:4116 Nämdö 38	Lastmotorfartyg	<i>Sappemeer</i>	1969-11-07
20	L2013:4114 Nämdö 34	Ångfartyg	<i>Boston</i>	1907-09-29

Maritima historier

Många förlisningar och strandningar är dramatiska och spännande historier som har sitt värde som berättelser inom förstudieområdet. Här följer ett urval av sådana.

Ångfartyget *Kuls* förlisning 1950-11-21.

Kul tillhörde ett norskt rederi och var hemmahörande i Bergen med destination Odde. Fartyget hade 19 mans besättning och var drygt 70 meter långt och tio meter brett. Händelseförloppet var följande: Natten mellan den 20 och 21 november 1950 hade vinden ökat till kuling då *Kul* passerade Almagrundets fyrskepp på ca 10 sjömil avstånd klockan 23:45. Fartyget slingrade i den kraftiga sjön och överspolades gång på gång. Kl 01:55 fick fartyget plötsligt kraftig slagsida åt babord. Man saktade farten och inspekterade lastrummen, varpå man kunde konstatera att fartyget var tätt. När *Kuls* slagsida fortsatte att öka insåg man att lasten måste ha förskjutits, och man körde så fort man kunde med det svårmanövrerade fartyget mot Almagrundets fyrskepp för att försöka söka nödhavn i Sandhamn. Vid tretiden på morgonen fick man radioförbindelse man Stavsnäs radio, och bad om en räddningsbåt snarast skulle sändas ut till *Kul*, eftersom slagsidan hela tiden blev värre och vind och sjö fortsatte att öka. Man försökte svänga ut styrbords livbåt, men det visade sig vara omöjligt p.g.a. slagsidan. Babords

livbåt ville man inte svänga ut förrän det var absolut nödvändigt att lämna skeppet, eller innan livräddningsbåten anlänt. Besättningen kommenderades ned i lastrummet för att försöka häva slagsidan genom att flytta lasten till styrbordssida. Kl 7:30 kallades de emellertid upp, eftersom man fruktade att fartyget nu kunde slå runt vilken minut som helst. Strax efter kl 8 var räddningsbåten framme vid *Kul*. Man beslutade att även kalla upp besättningen från maskin och lämna fartyget, eftersom man gett upp hoppet att få *Kul* i hamn. Man kastade ankar, och efter att tre man tagit sig ombord på livräddningsbåten med babords livbåt kunde man börja arbetet med att hala de övriga i besättningen genom sjön och ombord på livräddningsbåten. Kl 10, då siste man hade bärgats, brast ankarkättingen och fartyget lade sig på sidan och började strax därefter sjunka. Man hade ännu inte hunnit lossa den tross som dragits mellan *Kul* och livräddningsbåten under bärgningen. När *Kul* gick till botten sprang trossen och livräddningsbåtens förare skadades när trossen slog honom på låret. Vraket är ett populärt mål för sportdykare och ligger på cirka 45 meters djup.

Ångfartyget *Ymers* förlisning 1923-06-16.

1919 beställd av Sveabolaget och byggd i Zaltbommel, Holland. 1922 levererad och fick hemort Stockholm. Händelseförlopp: 1923-06-16 grundstött, 1923-06-19 förlist. Om morgonen grundstötte *Ymer* i dimman. Fartyget gled av grundet, men hade svåra botten-skador. Maskinen stoppades omedelbart och man konstaterade att hon börjat vattenfyllas med sådan hastighet att pumparna inte gjorde någon nytta. Livbåtarna sjösattes och man lodade sedan runt fartyget. Då förstäven sjunkit under vattnet beordrades besättningen att gå i livbåtarna. Omedelbart därefter sjönk förskeppet, varvid akterskeppet lyfte sig så att propellern kom över vattnet. Samtidigt gick större delen av däckslasten överbord. Anledningen till olyckan ansågs vara att man inte genomfört någon deviationsundersökning för den aktuella kursen, att distansen varit för lång för att enbart lita till en kurs utan närmare positionsbestämmelser, att man inte räknat med avdrift etc, att man hållit full fart och undanlåt it att loda. Kaptenen å sin sida menade att olyckan måste ha berott på stark strömsättning, vilken gjort att fartyget kommit ur kurs åt väster. Alla räddades. Ingen lots ombord. Status: Delvis skrotfiskad. 17–23 meters djup.

Skonerten *Betlehems* förlisning 1885-10-23.

Lotsarna fann fartyget driva vind för våg mot ett grund, varför de gick ut för att borda detsamma. De fann då att fartyget var övergivet och de lämnade då även själva skeppet. Besättningen hade räddat sig på ett skär och de bärgades av lotsarna som erhöll 100 kronor i belöning för strapatsen. Dagarna efter förlisningen flöt ca 8 000 bräder av olika dimensioner från lasten iland på stränderna kring förlisningsplatsen. Sönderbröts av sjön och drev, sedan riggen gått över bord, iland. Besättningen räddad av lots och tullpersonal från Sandhamn. Bärgning: 1915 sprängdes vraket. Status: Av fartyget

återstår förskeppet, köl och diverse skeppstimmer (status 1960). 3 meters djup.

Barken *Aimos* förlisning 1898-12-15.

Hon hade oklara pumpar och kapten Mattsson satte därför fartyget på grund vid Bullerön. Besättningen blev räddad och hämtades till Stockholm. Fartyget bräcktes midskepps den 16 december. Fyndlista: Namnbrädan finns på skärgårdsmuseet i Stavnäs Historik: *Aimo* byggdes på ackord av 45 timmermän. Det var tänkt att skulle utrustas med en auxilitärångmaskin, och därmed bli det första finska segelfartyget med hjälpmaskin. Så blev dock inte fallet. *Aimo* var ursprungligen fregattacklad, men blev sedermera omtacklad till barkskepp. Hon var kopparförhydd upp till vattenlinjen och utmärktes av grova virkesdimensioner, särskilt i yttre bordläggningen. Vidare hade hon 100 st svåra järnkän, varav flera var dubbla, flera svåra järnband i stävarna och på vardera sidan från skandäck till kölsvinet samt 30 svåra diagonalskenor. *Aimo* ägdes av intressenter i varvsbolaget i Åbo till år 1889 då hon såldes för 60 000 mark till Nagu. År 1868, på resa från ostindiska Rangoon till Falmouth med rislast råkade fartyget i brand. I tropikerna hade lastrummet blivit hemvist för insekter, som belagt rissäckarna med en spindelnätsliknande vävnad. Denna fattade eld när en styrman med tält ljus gick ned för lastkontroll. Man lät då stänga luckor och ventilationsrör, göt vatten över däck och sökte nödhamn i Brest. Fartyget stod då fortfarande i brand, men med hjälp av ett franskt örlogsfartyg lyckades man släcka elden. Efter denna episod fick det blott två år gamla fartyget repareras. *Aimo* riggades om till barkskepp i Sharpness år 1882 i samband med reparation och klassning efter en lång resa till Java. På utresan från Räfsö till Sharpness grundstötte hon vid Bogskär, men kom loss. 1891 på resa i Gibraltar råkade *Aimo* ut för hårt väder och förlorade en del av skansbeklädnaden och sprang läck. Fartyget klarade sig, men på samma resa omkom en jungman ombord. 1893 låg *Aimo* för ankar på redde i Oran. För att fira alliansen mellan Frankrike och Ryssland valdes *Aimo* som medelpunkt för festligheterna. Ett fackeltåg med musikkår kom ned till hamnen och en deputation från staden steg ombord på det flaggprydda och illuminerade skeppet till tonerna av den ryska nationalhymnen.

Ångfartyget *Coronas* förlisning 1924-03-12.

1887 byggd som Westphalia i Newcastle 1887. 1915-05-21 köpt till Sverige. 1920 nytt namn *Corona*. Samma år såld till Finland. Ägd av E. Grönroos, H. Karlström & K. Heikold, Åbo. 1923 såld till Stettin. Händelseförlopp: När *Corona* var på väg in i Stockholm 1924-03-12 var det svår tjocka i området och sydvästliga vindar på 3 m/s. Ingen lots ombord. Strandade vid Almagrundet. Orsaken till förlisningen är okänd, men förefaller ha berott på tjockan och strömsättning. Samtliga av den 34 man starka besättningen räddades. Status: 2 stora ångpannor på högkant ca 10 meter höga, 5 - 8 m i diameter, spridda i NV bäring avslutas med förskeppet 5 - 6 m högt. Förskeppet ligger ca 25 meter från grundet (Almagrundet).

Ångfartyget *Melanies* förlisning 1907-01-30.

Lastångfartyget *Melanie*, 77,93 m l och 10, 61 m br. Historik: Svensk segelriggad trampångare i stål, 77 m lång. *Melanie* ägdes från början av briter, men kom 1897 i svensk ägo. Samma år kolliderade hon med en undervattenspåle i Middlesbrough. Händelseförlopp: Förlist 1907-01-30. Kl 05:30 fm siktade man en liten klippa, som man misstog för ett isflak. Ångaren törnade mot klippan i full fart och stoppade därefter genast maskinen, som var god för 150 hästkrafter. Större delen av besättningen, 18 man och 2 kvinnor, låg fortfarande och sov och kastades ur sina kojor vid grundstötningen. Svår styrbords slagsida medförde att endast styrbords livbåt kunde sjösättas. Vatten rusade in från förrummet och in i eldrummet genom de båda skruvluckorna. Raketer uppsändes och ångvisslan öppnades och fartyget blåste så länge ånga fanns kvar. Kl 08:35 kantrade hon över åt babord, gled av grundet och sjönk. Besättningen gick i livbåten och stannade i ångarens närhet. Efter att denna sjunkit sattes kurs mot Grönskärs fyr. Ökad sjö och snöyra gjorde dock att kursen fick ändras till närmsta land, och man rodde således till Långviksskär. Kl 14:30 nådde de ön och hämtades där av lotsångaren Vega. Anledningen till grundstötningen har uppgivits vara strömsättning samt deviation hos kompassen. Ligger i ett sälskyddsområde. Bärgningar: Tungdykare från Neptunbolaget gick ner till vraket 1907 för att undersöka möjligheterna att bärga detsamma, men bedömde att det stora djupet gjorde det omöjligt. Frans Öman, boende på Långviksskär, fann vid vårjakten 1907 några förvidna fartygsplåtar på Innerbådan. Neptunbolagets dykare, som besiktigade vraket 1907, har uppgivit att han innan han kommit fram till *Melanie* sett ett helt segelfartyg på botten i ångarens närhet. (SMA 616:032). Åren efter att vraket lokaliserats bärgades delar av fartygets utrustning och inventarier. Sportdykarna Sven Olof Johansson och Anders Ölund fick i uppdrag av *Melanies* kapten att försöka bärga dennes guldklocka, guldring, plånbok samt 20 flaskors sprit och skeppskassan, som förvarades i en mahognybyrå i kaptenshytten. Detta misslyckades dock p.g.a. nedrasat virke som täppt till korridoren. Dykdjup: 28 - 37 m.

Skonerten *Sophias* förlisning 1880-10-04.

Med destination Sundsvall. Avgångsort Köpenhamn. Last: petroleum. Förlist vid Skälberget, OSO Biskopsö. VSV-lig storm med regntjoeka.

Ångfartyget *Najades* förlisning 1933-04-11.

Najade byggdes 1910 och är 55 meter lång och 8,6 meter bred. Händelseförlopp: *Najade* grundstötte 1933-04-11 kl 02:10, kom av grundet omkring klockan 13:00 och sjönk, med båda ankarna fällda, med aktern före ned i djupet. Besättningen gick i livbåtarna och upptäcktes av fiskaren Öhman från Nämdö. Denne bogserade in besättningen till Nämdö och fick enl uppgift som ett tack för bärgningen en av de skeppsbrutna livbåtarna samt 500 kronor i belöning av rederiet i Hamburg. Status: *Najade* står kölrätt på slät botten och är helt oskadad (status 1984). Förmasten står upp till 17 m, lastbommarna hänger kvar. I fören på styrbords sida finns en tom hållare för

skeppsklocka samt en ankarkätting som släpar akterut längs skrovsidan. På styrbords bog finns ett stort patentankare och strax akter om detta ett reservstockankare på däck (status 1987). *Najade* ligger i sälskyddsområde. Ligger på ett dykdjup mellan 27 och 35 meter.

Lastmotorfartyget *Sappemeers* förlisning 1969-11-07.

Fartyget rände på grund i hårt väder kl 22:30 den 7 november 1969. Besättningen sände nödsignaler på radio och sambandscentralen i Furusund skickade en bärgningsbåt samt tulljakten från Dalarö. Situationen bedömdes emellertid vara så kritisk att en av flygvapnets vertolhelikoptrar gick ut till olycksplatsen för att rädda besättningen. En lina med bärgningssele vinschades ner till haveristen och de åtta kunde en efter en hissas upp i helikoptern. Besättningen landade oskadda på Bromma flygplats omkring midnatt. I sjöförklaringen anges anledningen till grundstötningen vara eftersatt navigering och underlåtenhet att använda ombord befintliga hjälpmedel såsom radar, logg och radiopejl i kombination med avdrift och felinställning av kursen på automatstyrningen. Dykdjup 23 meter.

Ångfartyget *Bostons* förlisning 1907-09-29.

Boston rände på grundet i stark tjocka 1907-09-29 och stod sedan fast i ungefär 14 dagar innan hon i en storm slogs sönder och gick till botten. 55 meter långt och 8 meter brett. Last: styckegods. Destination Stockholm. Bestående av spridda delar av fartyget *Boston*. Status: Vrakdelar ligger spridda omkring det grund på vilket fartyget grundstötte (status innan 1968).

Bland andra maritima historier finns mycket information att hämta i äldre tidningar. I det följande några excerpter som kan vara intressanta i sammanhanget, ordnade kronologiskt:

1814-01-07. Handels Tidning. Strandning. Stockholm d. 7 Jan. Enligt inlupne berättelser, har galeasen Spekulation om 33 $\frac{3}{4}$ läster, förd af kapiten G. Ahlbom och tillhörig handlanden Ad. Ruth i Luleå, strandat wid Bullerö wid Sandhamn d. 28 sistl. December med en laddning råg från Pillau. Besättningen är bergad.

1842-07-14. Post- och Inrikes Tidningar. Auktion strandat fartyg. Långviksskär. På stället vid Långviksskär, ej långt ifrån Sandhamn och Nämndön, kommer den 25 Juli, kl 12 på dagen, att offentligen försäljas skräfvet till i sistl. April derstädes strandade Skonerten Helena Charlott, om 64 svåra läster, jemte nämde Skonert tillhörige roder, pumpar och rundholt.

1846-10-08. Post- och Inrikes Tidningar. Beslag. Långviksskären. Beslag å oloffligen infördt gods har i dessa dagar, enligt D. A., skett, efter ordres af Tullförvaltaren vid Furusund Hr Lagerheim, af Jaktuppsyningsmannen Sjöblom med tvenne Jaktbåtsmän. Efter förut inlupen underrättelse hade nemligen de sednare observerat en Dansk jakt (från Bornholm?) hvilken de följde i spåren, tills han lossade sin last vid Långviksskär mellan Sandhamn och Dalarö, der icke mindre än 131 collys varor lära blifvit tagne i beslag

och i går lyckligen hitförda samt inlagda under Tullstyrelsens sigill. Den sista båtlasten af varorna lärer blifvit af handtlangarne vid lurendrejeriet kastade i sjön.

1846-10-13. Aftonbladet. Beslag. Långviksskären. Man har i dag uti packhuset börjat med öppnandet och värderandet af de förlidne vecka vid Långviksskär i beslag tagna varupackorna, hvilka befunnits innehålla finare äfvensom gröfre kläden, shirting, bomullsdukar, silkesdukar, möbelkattuner, flaneller väfda bomullskalisonger, tröjor etc. Ehuru man vid middagstiden endast medhunnit att genomgå ungefär hälften af de i beslag tagna varorna uppgå likväl dessa till ett värde af måhända 20,000 rdr eller derutöfver.

1846-10-20. Najaden. Beslag. Långviksskären. Det beslag, som vid Långviksskär gjorde, är ovanligt stort; när man ej medhunnit värdering af mer än ungefär hälften af de beslag tagna varorna, ansågs denna uppgå till 20,000 Rdr.

1879-06-10. Blekinge Läns Tidning. Strandning. Långviksskär. Engelska ångfartyget Memphis, som för en tid sedan strandade vid Långviksskär söder om Sandhamn, är nu genom sista stormen sönderslaget. Masttopparne sticka visserligen upp ur vattnet, men fartyget är tvärt afbrutet på midten och maskinen står på hafsbottnen, fullt synlig genom det klara vattnet.

1916-02-08. SvD. Mina. Skräplena. En mina ilandfluten vid Nämdö. Har letat sig in på fjärden trots grund och skär. En större mina har ilandflutit vid ett skär, Skräplena, beläget i en inomskärsfjärd mellan Långviksskär och Nämdö. Då skärgårdsborna ofta befara denna fjärd, äfven nattetid, anses det som tur, att ingen olycka händt. Att minan kunnat leta sig in i fjärden, som på alla sidor är omgifven af öar och grund, betraktas egendomligt.

1916-12-22. SvD. Långviksskären. Minexplosion. Våldsamma minexplosioner i skärgården. Vid Långviksskär, ett litet fiskeläge i yttersta skärgården utanför Nämdö, exploderade en mina strax efter kl. 11 i onsdags förmiddag. Kl. 1 på natten mellan onsdagen och torsdagen inträffade ännu en minexplosion alldeles i närheten af den första detonationsplatsen. Detonationerna voro så starka att fönsterna skakade och dörrarna gingo upp vid Nämdö, som ligger ungefär på en mils afstånd. Marinstaben meddelar, att en mina kl. 2.30 på torsdagseftermiddagen exploderade öster om Utö, och att en mina kl. 5.20 samma dag exploderade på östra sidan af Nåterö utanför Nynäshamn.

1919-02-06. Minor ilandflutna. Långviksskär. Minrisken i Stockholms skärgård. En mängd minor ha de senaste dagarna drivit i land på kobbarna utanför Nämdö. Så till exempel har vid Långviksskär påträffats ej mindre än nio minor. Så fort vinden går på sydostkanten inträffa dagligen ett flertal explosioner.

1929-07-08. SvD. Långviksskären. Smuggling. Stort spritbeslag nära Dalarö. En av tulljagarna gjorde härom natten ett rejält beslag. Det var inte mindre än 3 400 liter som föllo i tullpolisens händer, och särskild konvoj

måste anordnas för att få de 340 tioliterdamejeannerna förda till tullhuset, f. v. b. till systemet. Beslaget gjordes i Gillinge skärgård på Långviksskären, strax söder om Dalarö. Där har polisen tidigare inte mindre än tre gånger funnit sprit bland bergknallarna. Smugglarna hade däremot gjort sig osynliga.

Bland andra tänkvärda notiser i tidningarna återfanns även en längre essä, författad av Anny Marwig- Rubin i Svenska Dagbladet och publicerad 1956-02-19. Berättelsen har rubriken Vrak. Berättelsen speglar väl de historier som finns om vrak och som ofta traderas i generationer. Av allt att döma rör berättelsen någonstans kring Bytta och Norsten.

”Långt i förväg, långt innan man ser det, anar man havet. Det riktiga havet. Ljuset, skuggningarna – allt har ett annat beteende. Kobbarna byter form. De ligger där långsträckta, ibland som svävande i luften. De stiger ur havet, frigjorda från synranden väver de i luften, nära men ogripbara. Ett djupt drönande hörs i luften: bränningar mot klipporna. Fågelskrik.

En lång rad klabbar mitt ute i havet – Svinskären. Där ligger tre vrak. Sjön rullar över spillrorna. Dansar i strömmen omkring. Kokar, sjuder. Klatschar mot klipporna. Luften darrar glasig.

En enda gång var jag där, en varm junidag. Axel Öhman hade tagit mig med. Vi rodde. Han skulle kasta efter gädda, härute fanns den nu. Det var redan för varmt i vikarna. Här fanns de stora gäddorna. Tio-tolvkilos med ögon som tvåkronor.

Axel gjorde i ordning sin rulle. Provade spinnspöet med några kast. Reven hade trasslat till sig, han måste reda ut den.

- Konstigt, sa jag, att all fisk drar sig hit. Det är kanske vraken som drar.
- Ja, här finns de i alla fall. Tjugoåtta stycken fick jag häromsistens.
- Kanske Axel får ännu fler idag.

Vi gick nedför berget. Det stupade i avsatser ner mot vattnet. Axel gjorde ett kast.

- Det var här jag fick dom förra gången, sa han.

Han provade tills han hittade insläppet i det brustna skrovet. Han stod där med pipan i munnen, vevade in och fick genast en gädda. Han såg världsfrånvarande ut.

Jag pekade på vraket som låg där alldeles intill. Bara stäven stck upp över vattnet. Ett stort skrov som låg hjälplöst på sidan, låg där avsides i mörker. Vattnet lekte med det som om det hade liv. Dörren till kajutan stod öppen. Fiskar jagade varann in i kajutan. Mellan lösa träribbor och förvirrat tågverk. Ett helt stim. In och ut igen, fladdrade omkring som fåglar i undervattenslövverk. Sjögräs vajade fram och tillbaka, mellan maskindelar och sönderslagna dörrar. Ett vrak inlåst i sorg.

Sjön tar allting. Slår sönder allting. Snart skulle det inte finnas mycket kvar.

- Det är ”Valfrid”, sa Axel. Hon kom från Hamburg med råg. Hon gick på här mellan Perskobben och Svinskären, körde rakt upp på grynnan. Hela lasten i sjön. Folk kom från alla håll. Från Nämndö, från Gillinge. Janssons var di första, Herre min jössus, di bara skyfflade och skyfflade. Det är inte alla dar en kan skyffla råg ur sjön. Båtarna krängde och rullade. Men di släppte inte taget. Spydde och skyfflade. Albert och Emil från Måsskär vart nästan fnurrika. Di såg bara råg. Deras gick då inte till kreatursfoder. Och inte brände di kaffe av et heller. På Måsskär satte di i gång den stora apparaten. En gång bjöd di mej av et. Vældans fint. Smakade inte alls nån finkel.

Axel kastade igen.

- Nu är det en riktig baddare på, sa han.

Han släppte ut reven ända till sista varvet och började veva in. Då ryckte det till. Den slet sig.

- Du milde! sa jag.
- Det var en jädrans stor en, sa han. Minst tretton kilo. Men såna är ju för svåra att hålla vid liv.

Morgonbrisen smyger upp från fjärden. Jag springer utför klipporna. Allt blänker och glittrar. Med höga skrik flyger tärnorna omkring mig. De skjuter tätt över klipporna. En sveper aldeles intill mitt huvud. Jag måste slå med en käpp efter den. En havstrut störtar upp från sitt näste. Där sitter några små duniga bylten. Flaxar och darrar. Det tar en stund innan de har lugnat sig.

Det porlar lite ur bergskrevorna, rinner genom de söndersargade klippornas rännor. Där växer inte mycket. Bara vid klippavsatsen står en ensam oxel. Förvriden, nästan naken. En flock tjockbladig taklök breder ut sig vid foten. Några enskelett, gråa och mossiga, och några blommor hjälps åt att dölja rännorna, smycka dem. På ett enda ställe tecknar sig en fläck av gul sedum mot det gråa bergets trasiga, överkliga former. Havet har arbetat på dem i årtusenden. Vågorna lyssnar, smeker dem. Man får inte ha bråttom. Havet har formen och livet i sina händer.

Jag springer omkring på klipporna. Stillheten vilar i jämvikt som drömde de. Jag tittar på allt som ligger bland tång och ris, allt som sjön har kastat upp på stranden: en girland av uppkastat strandgods. Vittrad drivved, några gröna glaskulor från strömmingsskötar, en bjälke, ett par trasiga korgar, sönderslitna fisknät. Några lådor har sjunkit ner i sanden, kilat in sig mellan stenarna. En vackert formad flaska. Ett geneverkrus står med botten i vädret.

Vinden, strömmarna, havet självt har ordnat allt efter sin rytm. Finsorterat, slipat och putsat. Gett färg åt den slingrande linjen. Mänskotom strandkant. Timmar av havstystnad.

Jag är nära att snubbla över en bit av ett dragspel.

- Det där her en italienare spelat på, säger Axel. Han fick det aldrig med sej i land. Men han sjöng jädrans fint. På italienska förstås, så vi begrep aldrig ett ord. Hela besättningen var då i land på Gillingseskär. Di satt vid kaminen och torkade sina kläder. Kaptenen hade sin fruga med. Hon stod i Janssons kök och stekte plättar – det måtte varit en särskild sorts. Och tre flaskor genever hade di räddat med sig. Men annars hade di inte mer än di gick och stod i. Det var inget vidare till båt. ”Milano” gick snart till botten. Hon var gammal och skröplig.
- Men ”Greyton” som gick på vid Dempan – det var en stor en. Hon låg tvärs över grunden. Besättningen rodde till Långviksskär. Ingen vågade sig ombord. Den sjönk bit för bit. Men gubben Jansson han var inte rädd han. I en lina tog han sig opp och ombord. Ideligen var han nere i hytt och salong. Bara plockade åt sej och lämpade över bord. Allt möjligt. Och mor Jansson satt i ekan och tog emot. Och båten sjönk. Först med aktern. Alla hojtade och skrek åt honom, men han brydde sig inte om det – han var som från vettet. Han tog risken en gång till. Det var i sista momangen. Då sjönk fören också. Jansson hoppade överbord med famnen full av grejor. Väck var ”Greyton”.
- ”Hammarby” kan man inte se, fortsätter Axel. Hon ligger på tio famnars djup på nordvästra sidan, nordväst om di här skären. Hon har mycket skrotvärde. Grosshandlare Olschansky från Stockholm ska ta upp den. Det blir mycket pengar för den.
- En skuta fick vi av från grundet här. Sillbåten. Den kom på rätt köl. Det var en norrman som skulle till Ryssland. Däckslasten hade förskjutit sig. Di hade visst fått för mycket brännvin när di stuvade för att det skulle gå fortare förstås. Vi åt sill i långa tider. Den var hemskt mager men förbannat bra på smörgåsar.

Vi har flyttat oss till en annan klippa. Solen steker hett, men den bränner inte. Någonstans i närheten rullar ett tungt föremål fram och tillbaka. Ligger stilla en stund, fortsätter att rulla. En bit av en styrmanshytt. Några skrattnåsar skriker och larmar, fladdrar och dyker. Ännu fler samlar sig till ett kalas. De dyker i ett.

- Där borta, vid Utberget, där ligger det finaste vraket. Fullt med silvertackor. Hans ansikte lyser.
- Rent silver. Sånt värde! På hundra alnars djup, kanske djupare ändå. Det är många som försökt sej på att ta upp det. Gamle Karl Petter från Gillinge han visste var det ligger, men han sa aldrig nånting. Han hade en silvertacka, och den visade han ibland bara för att reta folk.

Jag sitter på klippan. Axel fiskar. Han får den ena gäddan efter den andra. Läger dem i båtsumpen.

- Nu slutar jag, säger han. Annars blir det för fullt i sumpen.

- Då tar jag fram primusköket och sätter på kaffe, säger jag. Därnere i skrevan vid stäven på ”Valfrid”.

Jag blickar ut över horisonten. Där går en ångare. Jag ser bara rökfanan av den. Ett tunt moln som flyter efter den in i diset över sjön. Till vänster sträcker sig några skär ända ut i det oändliga.

Söndertrasade former, skiftande, sällsamma. Som mytiska figurer, fabeldjur, ornament.

Vågorna tumlar, leker med stenarna. Skjuter upp dem, drar dem tillbaka. Allt lever. Vrakdelar dansar. Allt sker så ljudlöst.

Makligt ligger klipphällarna utsträckta. Allvarliga gestalter som ingen förgängelse rår på. Kärva och svala, som reliefer i en slocknad eld.

Havet sköljer in över allting. Drar långa vita skumstrimmor över vraken. Det släpper aldrig taget. Ger sig inte. Bryter sönder allt och formar det på nytt.”

Förslag på ytterligare åtgärder

Det finns en traditionell bild att Stockholms skärgård koloniserades relativt sent (se t.ex. Hedenstierna 1989; Bratt & Källman 1990; Holm 2009; Jerling 2009 och Källman 2009), vilket framför allt bygger på bristen på skriftliga källor före medeltiden. Nyare arkeologisk forskning visar att det finns anledning att revidera denna uppfattning. Enkla stenhusgrunder, så kallade tomtningar, har undersökts i Stockholms ytterskärgård och daterats från såväl vendeltid som vikingatid. Den stora mängden tomtningar indikerar ett intensivt fiske under yngre järnålder, vilket sedan fortsatt långt fram i modern tid (Wickberg 2000; Landin & Rönnby 2002).

Roger Wikell & Mattias Persson har vidare visat, med exempel från Stora Björn och Ornö i Stockholms södra skärgård, att ytterskärgården befolkades, i alla fall periodvis, redan under stenålder och bronsålder: ”De allra yttersta skären koloniserades uppenbarligen mer eller mindre omgående sedan de lyfts upp ur havet. Det är nämligen här som vi finner mesolitiska säljaksstationer, som på grund av landhöjningen idag ligger i höglänta skogsmarker. Vissa återfinns på stora öar i dagens nuvarande skärgård, och deras höjd över havet på drygt 50 meter indikerar att de äldsta fornlämningarna i Stockholms nuvarande skärgård är drygt 8000 år gamla. Upptäckten av dessa

lokaler innebär således en radikalt förändrad bild av skärgårdens förhistoria” (Wikell & Persson 2011:204). Wikell & Persson har genom inventeringar och arkeologiska undersökningar visat att Stockholms skärgård nyttjades även under bronsålder på samma sätt som under övriga perioder, ”med ett säsongsmässigt pendlande mellan fastland/större öar och utskären/havsisen”. Vägledande för deras undersökningar har varit att ”bronsålderns människor var båtburna [...] och ”den som färdas i små båtar behöver goda hamnar, och med denna ledstjärna har vi under inventeringen

lyckats lokalisera fornlämningar från den aktuella perioden” (Wikell 2011:205).

Under bronsåldern för cirka 2 500 år sedan hade de geologiska förutsättningarna möjliggjort för människor att besöka de första små kobbarna och skären som bröt vattenytan under denna tid i förstudieområdet. Landhöjningen under bronsåldern i området skiljer från cirka 25 till 15 meter över havet från den äldre och yngre delen av perioden (bronsåldern brukar hänföras till perioden mellan cirka 1 500 och 500 f.Kr). Dessa platser utgörs idag av Rågsjär, Bullerön, Hallskär, Långviksskär och Söderö. Wikell & Pettersson har vid undersökningar på Ornö daterat en skärvstenshöj till 2500 f. Kr och konstaterar att havet då stod 15 meter högre än idag (Wikell & Pettersson 2010:38).

Under vikingatiden låg havsytan fem meter högre än idag och inom området var Rågsjär, Melskären, Bullerön, Alskären, Bäcksjär, Modomskär, Långskär, Grönskär, Låg Hallskär, Hallskär Långvikssär Klövsjär, Hummelsjär och Söderö väl synliga (Häggbloom 1988).

Under de senaste decennierna har nya undersökningar gjorts av tomtningar på Öja vilka har daterats till vikingatid. Lämningarna har i princip utgjorts av en enkel husgrund, ofta anlagda mot en klippvägg i ett läge som har varit skyddat mot vinden. Hur överbyggnaden har sett ut är inte säkert och kan säkerligen ha från enkla och temporära tältväggar av tyg eller hudar till mer permanenta timmerväggar. Vid arkeologiska inventeringar, som har föregått de arkeologiska undersökningarna, har tomtningarna varit tydligt skönjbara i terrängen, ofta i anslutning till höjdkurvor strax ovanför 5 meter över havet. Trots att lämningarna har varit tydligt skönjbara är de en relativt ouppmärksammasad fornlämningskategori som ännu inte är inventerade till fullo i skärgården. Med tanke på förstudieområdets historiskt sett goda fiske- och jaktvatten bör en sådan inventering, liksom vid Öja, kunna ge positiva resultat och ett helt nytt kunskapsläge om nyttjandet av denna del av ytterskärgården.

Detsamma gäller inventeringar av hamn- och fiskelägen i grundområden i anslutning till framför allt Långvikssjär och Bytta med historiskt sett gott fiske.

Strax sydväst om förstudieområdet vid Kuggmaren i Jungfrufjärden undersöktes 1997 en kogg som har daterats till första hälften av 1200-talet. Detta tämligen unika fynd ligger på cirka en meters vattendjup i en lagun som förut utgjordes av skär som sannolikt varit väl synliga under den tid fartyget strandade eller sjönk. Tolkningar har gjorts att fartyget var på väg till eller från Ornö för att lasta järnmalm, men den skulle likaväl ha kunnat befinna sig i dessa vatten för fiskets skull. Oavsett mot vilken bakgrund fartyget förläste så indikerar det att det finns goda förutsättningar att hitta äldre lämningar på grunt vatten, som kan bidra till att ge ny information om områdets historia. Denna äldre historia ligger och väntar på att upptäckas och belysas som en spännande och viktig kontrast till den vedertagna bilden

av hur skärgården har nyttjats och utvecklats. En viktig del i detta sammanhang är att fundera på hur klostrens mark- och fiskerättsinnehav i skärgården under medeltiden yttrar sig i såväl det arkeologiska materialet som i skriftliga källor. Det vore därför också önskvärt att marinarknologiskt inventera grunda vikar kring gamla natur- och fiskehamnar samt att besiktiga det vrak som påträffats vid Hummelskär SV om Söderö och som ligger i direkt anslutning till land. Fartyget har fornlämningsnummer L2013:6554, RAÄ Nämndö 62.

En kompletterande arkeologisk inventering av området skulle bäst utföras mot bakgrund av topografiska data, historiska källor och det arkeologiska kunskapsläget. Inventeringen skulle kunna utföras mot bakgrund av de tematiska indelningarna och därigenom ta särskild hänsyn till fiskets betydelse, plats- och ortnamnen, jakt, hamnlägen, bebyggelse och grundstötningar.

Referenser

Tryckta källor

Kartografiskt material Bilagor.

Excerpter.