

Gamla sjö-

av Mats Eriksson

Om man kommer sjövägen från södra Östersjön och är på väg mot Stockholm eller till Södertälje och Mälaren, kommer man förr eller senare att passera Landsort med dess kobbar och skär. Denna angöring har sedan länge använts av sjöfarare, det stora antalet fartygsförlistningar i området speglar väl hur omfattande sjöfarten var. Följer man farleden som går mot Mälaren via Södertälje kanal på västra sidan om Södertörnslandet med Torö öster om sig, de första större skärgårdsöarna som då kan erbjuda något skydd för sjö och hård vind är Kogulskär och Revskär. Utan för ön Revskär på mellan 5 -10 meters djup precis där Revskärs klippor övergår till svagt sluttande dybotten ligger det relativt välbevarade skeppsvraket som brukar kallas "Revskärsvraket" som förliste här någon gång på mitten av 1800 - talet.

Skärgårdseglation.

Varför valde man att navigera i skärgården bland farliga grynnor när man kunde segla ute på de öppna havet på tryggt avstånd från alla faror? I början av medeltiden var de flesta skeppen små och välseglande, de flesta var även försedda med åror. Man kan ju lätt inse att det kändes tryggare att leta sig fram mellan öarna istället för att ge sig ut på öppna havet där man lätt kunde tappa orienteringen. I takt med den ökande handeln gjordes skeppen större och lastdrygare på bekostnad av segelgenskaperna. Skeppen hade svårt att kryssa mot vinden och tappade lätt sin position. Avsaknaden av tillförlitliga navigationshjälpmedel gjorde det lätt att komma ur kurs. Förr eller senare måste man ju ändå ta sig in genom skärgården för komma till sin destination. Trots att skeppen blivit

leder i Landsortsområdet

större och kraftigare valde man på 1400 - 1500 -talet man hålla sig till de de inre skärgårdsleerna så mycket som det gick. Man kunde ju alltid kasta ankar i någon vik och invänta

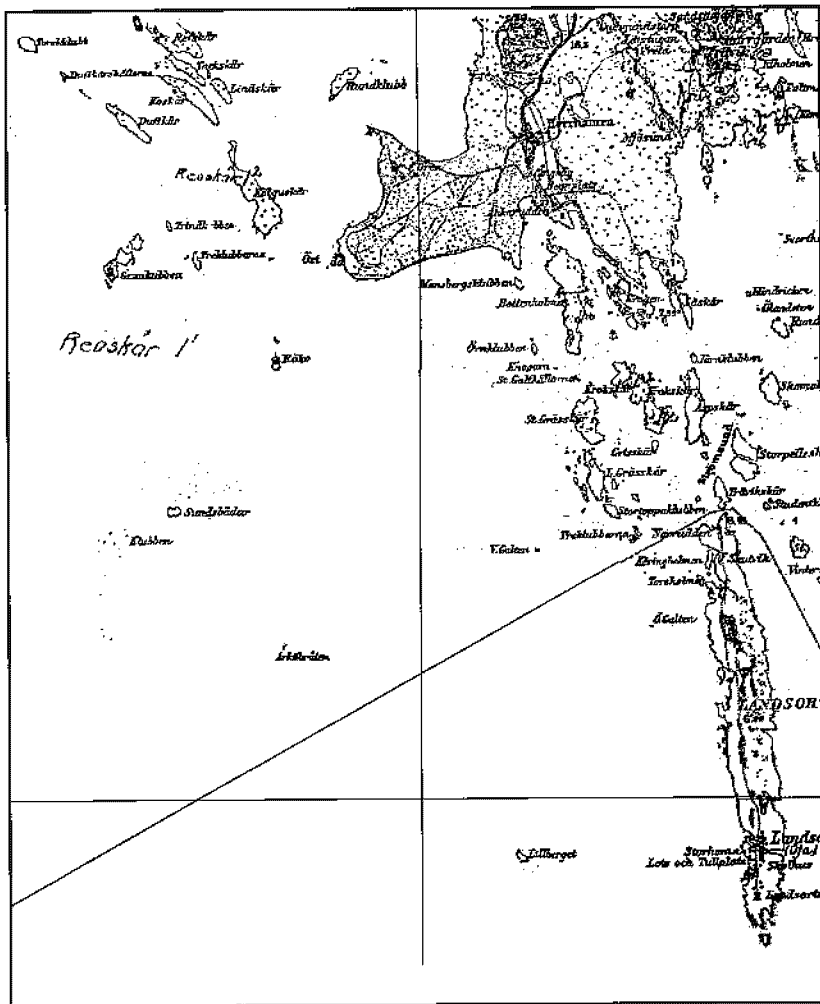
passera innanför Landsort. En "yttre" väg som går via Ringsö - Lacka - Askö - Revskär - Torö - Herrhamra - Mellsten - Älvsnabben och vidare norrut. Den andra leden går en mera

innehåller få namn och är en ganska klumpig beskrivning över området. Man har svårt att förstå hur kartan kunde användas som hjälpmedel för navigation. På några platser är "SKEREN" utmärkt. Man tror att dessa namn anger platser där vårdkasar har varit placerade. Vid ungefär nuvarande Herrhamra finns "SKEREN" utsatt samt ett ankare mitt ute vattnet. Detta har tolkats som hamnen vid Älvsnabben (Lönnqvist. O 1973 17). Men en personlig reflektion är att ankaret även kan syfta på Herrhamra hamnen som låg längs den gamla sjöleden som gick norrut.

Angöringen vid Landsort var viktig för utländska sjöfarare. 1584 gav den Holländske lotsen Lucas Janzon Wagenhauer ut sin "Spiegel der Zeevart" Ett av sjökorten visar Sveriges kust från Kalmar till Viksten. Namn som är nämnda är Hartsö, en viktig plats för angöring vid kusten för vidare färd mot Södertälje och Stockholm. Platsen är utmärkt som ankringsplats. Vidare finner man bl a Herrhamra, "Landsort", Gunnarstenarna och Viksten.

Lotsar, tullare, fyrrar

I Magnus Erikssons stadslag från 1350 omnämns att handelsmän skulle ta hjälp av ledsagare (Hedenstierna. B 1990, 236.). Med tiden stationerades lotsar utfter kusten. 1535 delade Gustav Vasa ut ett kronohemman på Landsort till öns första "officiella" lots. Skälet var att lotsen i första hand skulle lotsa kronans skepp och vid behov även handelsjöfarten. Detta visar Landsortledens betydelse för sjöfarten. Men troligen har sjöfarten långt innan lotväsendets tillkomst varit beronde av skärgårdsbefolkningen med dess kunnande. Antalet lotsar i området blev snabbt många till antalet. Man finner dem bosatta bl a på Landsort, Krokskär, Leskär och Viksten. En sak som gjorde att lotsningen ökade var att man införde lotsplikt 1679. Ty man hade kommit på att tvångsdirigeringen av handelsfartyg ledde till att utländska fartyg tog sig fram genom lodning. Den dåvarande kungen menade att fienden kunde få otillbörlig information "om vår skärgård".



Karta över Sotholms Härad från sekelskiftet 1900

bättre väder eller dagljus om man blev osäker. Ålderstyrman Johan Månsson har i sin "Sjöbook" från 1644 skrivit att han "råder navigtören att gissa men gissa rätt!" En annan betydande faktor som spelat in för sjöfarten i Landsorts området är att handelssjöfarten söderut tvångsdirigerades genom den stora "skeppsleden" förbi Landsort - Dalarö - Stäket. Detta bestämdes i en stadga från 1640 (Öberg. A 1987, 51.). Anledningen var det pågående lurenrejeriet av tullväsendet samt försvarskäl.

Första gången någon seglingsbeskrivning över området gjordes var på 1230 - talet. Det finns två leder beskrivna som bägge väljer att

skyddad väg via Oxelösund - Rågö - Stendörrensund - Sävsundet - Hänö - Fifång - Svärdsund - Ekholmen vidare därifrån upp mot Dalarö (ur Sveriges Sjökartor 1944). Intressant är att från Svärdsö sund till Ekholmen måste man passera nuvarande Dragens kanal. Att namnet Dragsundet inte förekommer i Itenerariet är egendommeligt. Det kan tolkas som att namnet härrör från en tid då man drog sina båtar över land. 1701 lät man fördjupa Dragsundet så det blev framkomligt för mindre skepp (Öberg. A 1987, 47).

De första kartor som dyker upp över området är Olaus Magnus "Carta Marina" från 1544. Kartan

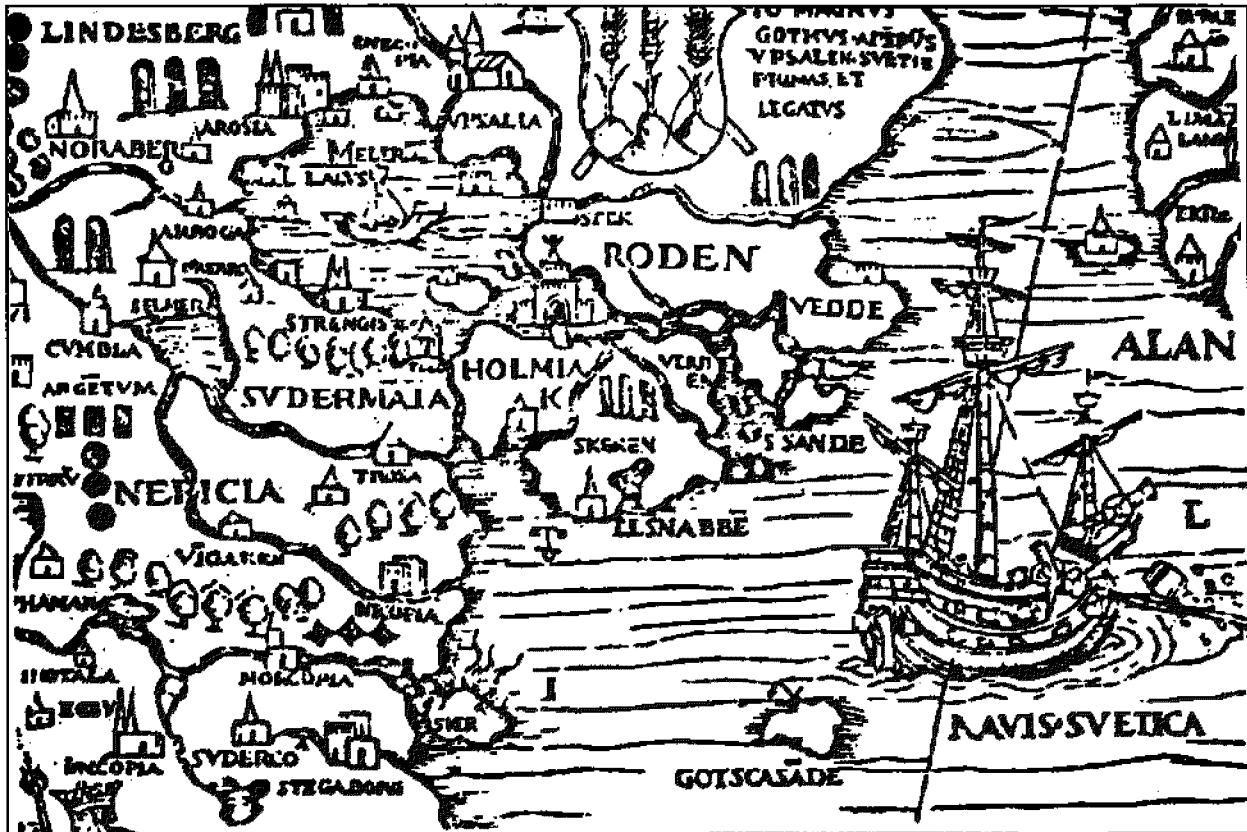
Tullar.

Handelsjöfartens expansion medförde även att tullväsendet byggdes ut. Skärgården erbjöd många avlastningsställen för skepp som ville undvika tull. När dessa tullstationer

svårt att skilja dem åt, som var av avgörande betydelse för en navigatör. På Landsort har båda typerna funnits. Vårdkasen brann ner på "Kasberget" 1861 medans den gamla båken stod på nuvarande fyrens

Skärgårdsbefolkningen.

Södertörnslandet har sedan bronsåldern varit bebott men när de yttre skären befolkades är svårt att finna några uppgifter om. Det som kan ha lockat folk att bosätta sig här ute



Olaus Magnus. Carta Marina. 1544 (ur Sörmlands karta genom fem sekler 1973)

kom till är svårt att finna tidsuppgifter om. Men man vet att under 1600-talet fanns det seglande tulljakter som höll uppsikt över inloppen. 1636 inrättades i alla fall en tullstation vid Dalarö. Senare även vid Älvsnabben, Utö, Herrhamra och Landsort. 1720 upprättades tullstationen på Leskär vid Herrhamrahamnen där sedan länge skepp sökt skydd i dåligt väder. Där låg även en krog på ön Ulvskär som senare döptes om till Krogen. I mitten av 1800-talet tycks trafiken förbi Herrhamra varit livlig. Enligt tullprotokollet från Leskärs tullstation från 1860 låg det den 26 / 3 ca 40 - st briggar och fullriggare på redan och väntade på islossning i skärgården (Öberg: A 1987 : 75-81).

Fyren på Landsort.

Första gången man hör talas om någon som helst utmärkning av angöringen till segelederna till Stockholm och Södertälje är 1644. Då sätts en båk upp. Båken brukar betraktas som fyrarnas föregångare. Tidigare hade ett system av vårdkasar funnits efter våra kuster. Dessa hade en nackdel för sjöfararna eftersom det var

plats. 1651 uppfördes den första fyrbåken på Landsort efter år av klagan från handelssjöfarten. Senare brinner fyrbåken av trä ner och ersätts med en ny byggd av sten.



Wagenhauer, Lucas. Spiegel der Zeevardt. 1584 (ur Sörmlands karta genom fem sekler 1973)

måste främst vara för fiske, jakt på sjöfågel och säl. Senare i historisk tid kan man tänka sig att de människor som levde här hade fiske, sjöfart och lotsning som huvudnäringar. På Landsort och Gunnarstenarna vet man att fiskare från Trosa bosatte sig säsongvis och bedrev fiske. 1454 fick Trosa fiskeriborgerskap rätten till fiske ute vid Landsort. Därav att skärgården kring Landsort tillhört Trosa skärgård. På Gunnarstenarna finns husgrunder kvar efter fiskebodarna.

Segellederna.

Två leder kan på 1500-talet urskiljas, den ena något osäkrare då man endast har ortnamn att tillgå. Leden mot Mälaren via Södertälje. Från Olaus Magnus "Carta Marina" 1544 finns Telghe med. Även på holländaren Lucas Janzon Wagenhauers karta från 1584 finns Telghe med vilket kan tolkas som att sjöleden mot nuvarande Södertälje var känd redan på 1500-talet. Den andra vägen mot Stockholm via Herrhamraleden eller på östra sidan om Landsort namnges mer detaljrikt än Södertäljeleden med de viktiga

skär en sjöfarare behöver veta för en säker seglats. Från en karta över Sotholms Härad utgiven 1690 av kommerskollegiumet finns bägge segellederna med mer utförligt inprickade, vilket visar att segellederna

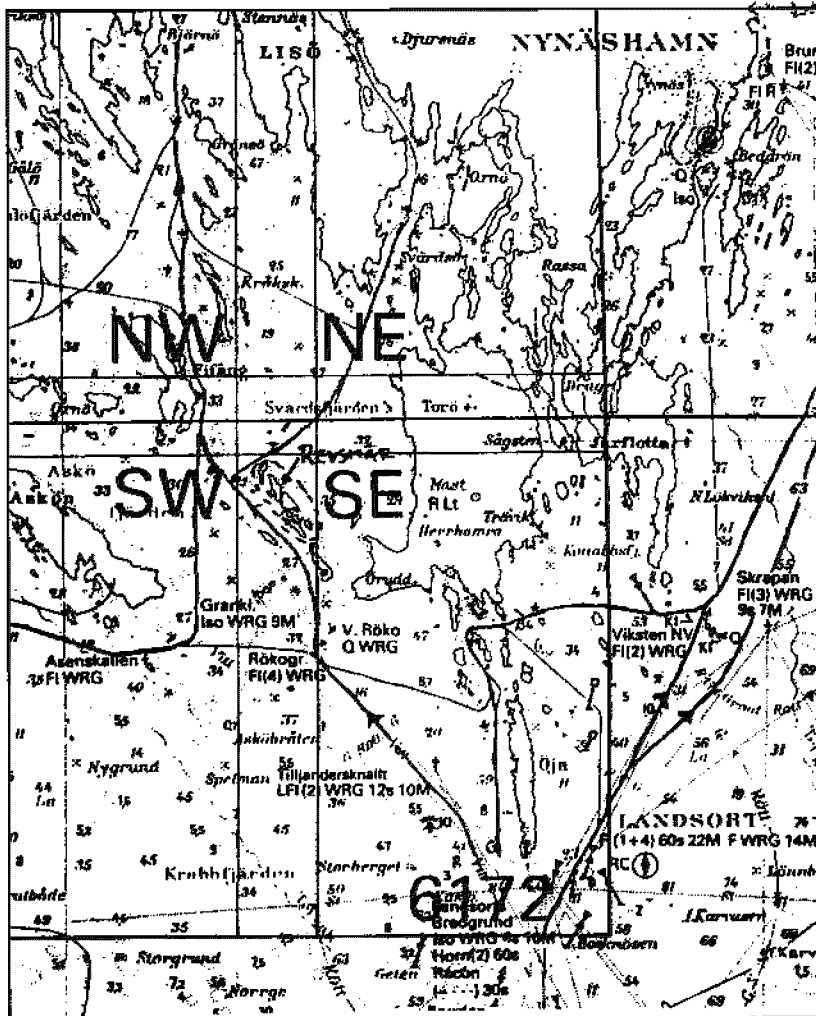
Det mest kända kanske är "Resande Man" som 1660 troligen gick under någonstans vid Gunnarstenarna. I viken vid ön Krogen i den gamla Herrhamrahallen finns det 4 registreade skeppsvrak. Varav ett är

en markering för bebyggelse på ön. Om det har varit fiskare, lotsar eller tulltjänstemän som bott där är inte känt. Enligt kartan från 1690 passerade leden mellan Revskär och Tallskär som även erbjuder en väl skyddad plats i hårt väder. På väg mot Södertälje är detta den första lämpliga ankringsplats som man kan komma undan den öppna sjön. Platsen är utmärkt som en naturhamn med ett ankare på en generalstabskarta från sekelskiftet 1900 (Kartans ålder enl Lantmäteriet). På samma karta finns även den gamla Herrhamra hamnen utmärkt som vi säkerligen vet att den är en naturhamn som använts sedan länge. Det är troligt att även naturhamnen vid Revskär använts på liknande sätt. På ön finns även en "moring" samt en ristning på en sten. Motivet är ett årtal 1830 med en kungakrona ovanför samt initialerna O. F.

Trafiken upp mot Södertälje hade tidigare varit livlig då man ansåg det var enkel väg för laster till städerna runt Mälaren. Men i början på 1700 talet hade landhöjningen gjort att man inte kunde komma närmare staden en kvarts mil och seglationen på staden hade nästan upphört. Samtidigt hade man byggd en kanal vid södra Stäket. 1751 bestämde man sig att göra något åt problemet men det skulle dröja ända till 1806 innan kanalbygget kom igång. Man anlätte landets skickligaste kanalbyggare Major Eric Nordewall. Till sist stod kanalen färdig 1819. Nu kunde sjöfarten söderifrån erbjudas ett bra alternativ när man skulle segla till Stockholm och Mälärstäderna (Södertälje Stads Historia, 1968, 544 - 551). Med detta som bakgrund kan man tänka sig att "Revskärsvraket" var på väg mot Mälaren och råkade ut för hårt väder och sökte skydd i naturhamnen mellan Revskär och Tallskär men misslyckades av någon anledning och förläste Varför skeppet sjönk kanske en marinarkeologisk undersökning skulle kunna ge svar på.

Litteraturlista.

Gehlin, Å. *Kring ortnamn i Stockholms skärgård*. 1982.
Hedenstierna, B. *Skärgårdsöar och fiskeskobbar*. 1990.
Lönnqvist, O. *Sörmlands genom fem sekler*. 1973.
Nordström, A. mfl. *Södertälje stads historia, band 2*. 1968
Öberg, A. *Landsort. Öjan som ock kallas Landsort*. 1987.



Sjöfartverket. Översiktskort över Landsort, 1990. (utsnitt)

ökat betydelse. Den utbyggnad av lots och tullväsendet visar även att sjötrafiken hade ökat och blivit en viktig ekonomisk inkomstkälla för nationen. Detta innebar även att skärgården befolkades i högre grad. Vid ankringsplatser efter leden växte sjökrogar upp. Lots och tullhemman anlades. På de gamla sjökorten anges en del ankringsplatser i skyddade naturhamnar av dessa finner man spår än i dag i form av moringar. Tex den på Sopareklubben vid Herrhamra hamnen.

Skeppsförlisningar i Landsorts området

I området finn ca ett 30 - tal kända förlisningar registrerade i Svenskt Marinarkeologiskt Register (SMR .SSHM) . Det finns säkert många flerskeppsvrak som ej är funna.

identifierat som "Briggen Severn af Karlskrona". Många av de förlista skeppen härrör från 1500 talet fram till sekelskiftet. Det stora antalet förlisningar antyder att området har varit livligt trafikerat.

"Revskärsvrakets" förlisningsplats.

Revskär nämns första gången i den seglingsbeskrivning från Valdemar Seirs Jordabok i det sk "Itenerariet" från 1230 - talet. Ön räknas där upp bland andra namn i en yttre led som går norrut Var fartygen passerat Revskär är svårt säga, om de ens har seglat förbi. Ön kanske endast varit en enslinje eller styrmärke av något slag.

Från en karta från 1690 passerar farleden mot Södertälje mellan Revskär och Tallskär på den kartan finns också