

UPPLÄNDSKA BYGDEMUSEER. III

ROSLAGENS SJÖFARTSMINNESFÖRENING I VÄDDÖ

På den s. k. Kaplansbacken, ett par kilometer från samhället Elmsta på Väddö, har Roslagens sjöfartsminnesförening sitt museum. Föreningen stiftades 15 mars 1938 och dess främsta uppgift blev att väcka, stärka och utveckla intresset för Roslagens sjöfartsminnen. I uppropet hette det bl. a.: »Segelfartygens tid är slut. Roslagens stolta skepp ha utgjort ett betydande inslag under ett tidskede, som hör till en förgången tid. Ännu lever traditionerna kvar. Ännu finnas möjligheter att söka bevara en del av de minnen, som så intimt höra samman med det säregna hos Roslagen. Men snart har den sista Roslagsskutan skattat åt förgängelsen och endast ett förbleknat minne står kvar.» I uppropet riktades en vädjan till alla för saken intresserade att stödja föreningen. Uppropet var under-tecknat av föreningens styrelsemedlemmar — av vilka de flesta fortfarande äro verksamma som sådana — nämligen fabrikör A. F. Nilsson, plåtslagerimästare M. A. Pettersson, agronomen fil. kand. Gunnar Bergman, initiativtagare till och redaktör för föreningens eget organ sedan 1940, tidskriften »Rospiggen», kyrkoherde Ernfrid Ljungwe, hemmansägare Karl Westerlund, hammmästare Ernst Jansson, civilingenjör Torsten Jansson, byggmästare J. A. Westerlund och urmakare Konrad Lund.

Frivilliga bidrag och föremål från segelsjöfartens Roslagen strömmade in och styrelsen lyckades förvärva Väddö pittoreska gamla komministergård Kaplansbacken från 1700-talet till museum. Komminister Ernfrid Ljungwe, den siste på den gamla komministergården, var den som ivrade mest för att sjöfartsmuseet skulle få sin plats här.

Det var ett gott samarbete styrelsemedlemmarna emellan, och det finns mycket att berätta om deras verksamhet. Bara bärgningen av LYDIAS två ankare, vilka ligga upplagda på var sin sida om museets nuvarande huvudbyggnad, är ett kapitel för sig. Som bärgningsfartyg vid »ankarfisket» tjänstgjorde 90-tonnaren och f. d. skonaren FREJA, byggd i Norge. FREJA var nu pråm, tillhörig ingenjör Torsten

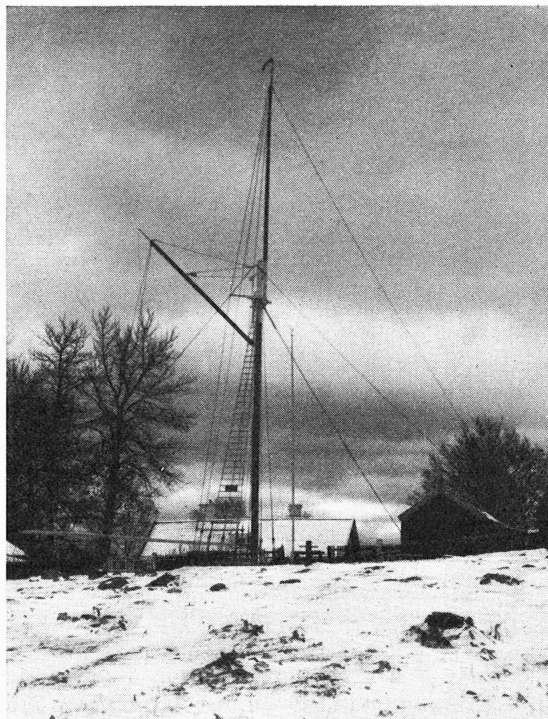


Bild 1. Kaplansbacken med slupen ELVIRAS mast, rest 1941.

Jansson, som beredvilligt ställde den till förfogande. Alla som deltog i detta arbete vittna om att man icke hade ledsamt. Fredrik Nilsson blev skeppare och kyrkvärden Westerlind fick åter efter 60 år bli skeppskock i FREJAS kabyss. Mauritz Pettersson svarade för det maskinella förståndet ombord och Konrad Lund och E. Johansson bogserade pråmen med sina motorbåtar. Vid rasterna i arbetet saknades icke historier. I »Rospiggen 1947» berättar folkskollärare Manfred Ohlsson härom. De båda ankarena äro av äldre typ, de äro nämligen försedda med trästockar. Även LYDIAS ankarspel kunde bärgas och har nu sin plats vid den framför gårdsplanen uppställda masten från slupen ELVIRA. En ankaruppfordring av denna typ hör till sällsyntheterna både i sjöfarten och museerna. Det är nämligen ett s. k. bråspel eller spakspel med endast en pallring. Stocken, vilken vrides runt i träposter, är försedd med hål för handspakarna.

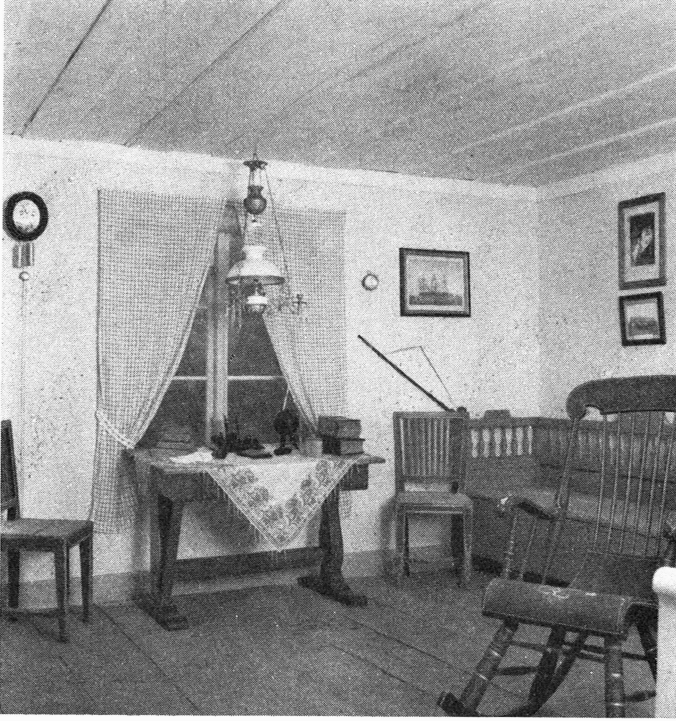


Bild 2. Kammaren i Domaregården med 1800-talsinredning. På bordet vid fönstret ses några från Afrika hemförda etnografica.

1939 tillvaratog föreningen resterna av en spantad båt av mycket ålderdomlig typ i Fjällboträsket, »vikingabåten» som den allmänt kallas.

Sommaren 1940 inköptes på auktion i Bergshamra den ovan nämnda slupen ELVIRA, en av de sista Roslagsskutorna, byggd 1866. Den bogserades till Väddö, där den förtöjdes i Storfjärden nedanför Kaplansbacken. Föreningen hade fått god ekonomi genom några vid Kaplansbacken uppförda folklustspel, de s. k. »Vågmanspjäserna», och nu ville man utföra ett storverk, nämligen konservera ELVIRA och placera henne på ett fritt fält, långt synlig mot kanalen och Storfjärden — ett monumentalt minnesmärke över denna sena släkting till vikingabåten. Men innan dess rustades hon upp i någon mån för att från Stäkets varv i Roslagsbro kunna hemföra en skans



Bild 3. Sjöfartsminnesföreningens ordförande, fabrikör Fredrik Nilsson på Kaplansbacken invigningsdagen 8 augusti 1948.

från skonertskeppet ANNA OCH META i Norrtälje. Skansen hade inköpts av föreningen och skulle införlivas bland samlingarna på Kaplansbacken. Emellertid hade man inte gjort klart för sig hur verkligt ålderdomsskröplig slupen ELVIRA var — hon tålde icke den stora påfrestningen av den tunga skansen. Efter bogseringen till Storfjärden, till den plats där skansen avlastades på stranden, var ELVIRAS öde beseglat: hon hade blivit för dyrbar för föreningen att bevara till kommande tid, såsom ännat var, och man lät henne bli vrak i Storfjärden. Men företaget med ELVIRA blev inte fruktlöst, ty hennes mast med tackling kom att resas på Kaplansbacken. För resenären, som råkar färdas förbi Kaplansbacken, reser den sig och utgör ett vida synligt minne från segelsjöfartens tid. Masten är 27 m hög och har 3 vanter, 2 stångbarduner, fockstag och klyvarstag med stångstag. En ny storbom har insatts. Dessutom är gaffeln uppriggad med klo och pikfall. Klyvarbom har anbringats i pall-

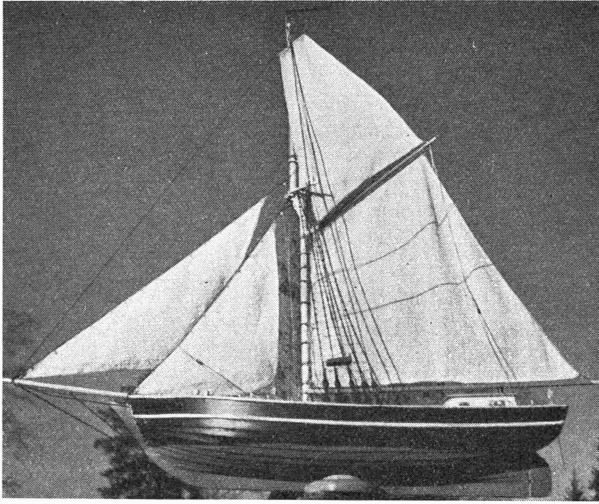


Bild 4. Fabrikör Fredrik Nilssons modell av slupen ELVIRA.

posten med gajor och vattenstag. Fredrik Nilsson var den drivande själen i företaget att resa ELVIRAS mast.

Tack vare ingenjör Torsten Janssons förmedling har det i hans ägo befintliga Grisslehamns varv utgjort en guldgruva för samlingarna på Kaplansbacken. Där fanns från de avriggade skutorna åtskilliga minnen från segelsjöfartstiden. Fredrik Nilsson gick där och »hittade». Och i den gamla komministergården tog museet sin form. Allt gick framåt och sommaren 1941 hade föreningen verklig vind i seglen. Men på nyåret 1942 kom katastrofen: huvudbyggnaden på Kaplansbacken med dess samlingar brann ned. Det mesta av vad man under årens lopp hopsamlat blev lågornas rov. Många oskattbara minnen från sjöfartstiden gick till spillo. Det mest oersättliga var de många målningarna av fartyg. Modellfartygen kunde göras om. Genom ett energiskt arbete räddades lyckligtvis de bägge flygelbyggnaderna. I den västra förvarades en del värdefulla föremål bl. a. »vikingabåten», som alltså skonades. — Vid röjning på brandplatsen våren 1942 gjordes flera glädjande fynd i askan, t. ex. skeppsklockan från ANNA OCH META, ett säljärn, en skeppstub, en sextant, ett vackert graverat ur, som utgjort premium vid sjökaptensexamen i Kalmar 1854 och en samling dagböcker, som legat tätt hoppackade. Inte minst värdefullt var att dagboken från skeppet JERSÖ skonats av elden.



Bild 5. Kapten Eliord Ericsson, som till föreningen donerat Domaregården.

Roslagens sjöfartsminnesförening gick nu en mörk tid till mötes. Det gällde att ha humöret uppe och inte tappa taget. Möjligheterna att få till stånd ett nytt museum voro komplicerade. Jorden var nämligen ecklesiastik och byggnaderna tillhörde kommunen. Man hade tidigare av Väddö kyrkofullmäktige fått tillstånd att disponera området. Nu ville man köpa tomten, innan kostnader skulle läggas ned på platsen. Inköp av tomten avstyrktes dock 1944. Samma år överlämnade Väddö kyrkofullmäktige de efter branden 1942 kvarvarande byggnaderna som gåva till föreningen. Styrelsen anhöll nu att få arrendera området och detta bifölls 1947. Den segslitna museifrågan var därmed på god väg att lösas. En byggnadskommitté tillsattes för att iordningställa flyglarna, den västra till mu-



Bild 6. Civilingenjör Torsten Jansson vid Sjöfartsmuseets dyrgrip, kampanjelyktan från 1600—1700-talet.

seum och den östra som vaktmästarbostad. Man ansåg sig ej ha resurser att uppföra ett hus, som skulle ersätta det av elden härjade. Men flyglar utan huvudbyggnad är och förblir något ofullbordat. Situationen skulle dock strax ljusna. Sommaren 1947 fick föreningen av kapten Eliord Ericsson en mycket värdefull donation, nämligen framlidne häradsdomaren Matts Perssons gård i Malmberga, Häverö. Gården, som var uppförd år 1850, överlämnades till föreningen på det villkoret att styrelsen skulle ansvara för att den på kortast möjliga tid revs, flyttades och uppfördes på Kaplansbacken. Detta gick styrelsen med tacksamhet in på. Kapten Eliord Eriksson själv var den som inte minst bidrog till förverkligandet av f. d. Domaregårdens överflyttning. På sommaren, då annat folk låg

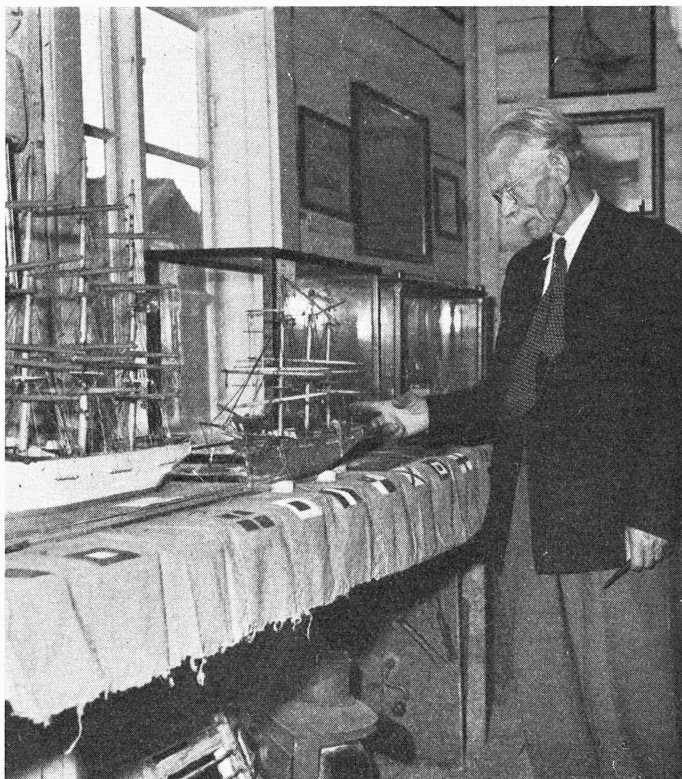


Bild 7. Urmakare Konrad Lund vid en av museets många fartygsmodeller.

på klipporna och solade sig, reste kapten Ericsson omkring med lastbil och samlade material, som med varm hand skänktes av sågverksägare i Roslagen. Det gällde nu att få arbetstillstånd och genom landshövding Lindebergs intresse för föreningens syfte ordnades även den saken. Intresserade medlemmar, främst hantverkare, lämnade fri arbetskraft och utförde på aftnarna dagsverken, som gjorde att Domaregården från Häverö snart reste sig på Kaplansbacken. Den 8 aug. 1948 stod Domaregården och museiområdet i sin helhet klart för invigning, varom berättas på annat ställe i årsboken.

ELVIRAS mast framför gårdsplanen och ankarspelet från LYDIA har redan nämnts. På själva gårdsplanen ligga olika ankare och minor

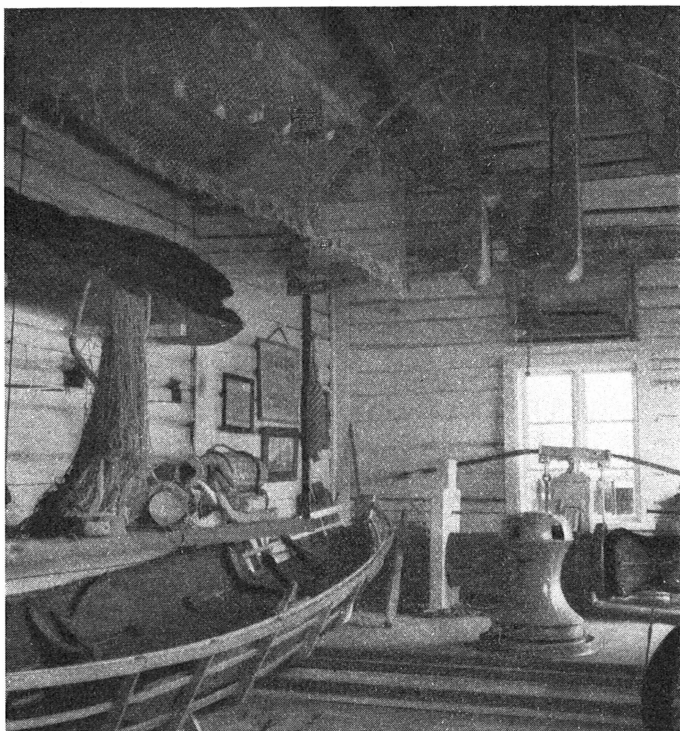


Bild 8. Interiör av Frejasalen. Vid fönstret ses ankarspelet från FREJA och i taket märsen från roslagsskutan MARIA. Till vänster på golvet »vikingabåten» från Fjällboträsket och ovanför denna olika slag av fiskeredskap.

och på ömse sidor om trappan till Domaregården har LYDIAS styrbords- och babordsankare sina platser. Mellan Domaregården och det egentliga sjöfartsmuseet i västra flygeln, den s. k. Frejasalen, ligger på gårdsplanen ett ankarspel, som senast hösten 1947 tillvaratogs av ingenjör Jansson, och som tillhört BARMHÄRTIGHETEN, som gått i kvav vid Grisslehamns varv.

När man gör en rond genom Frejasalen, slår stolt sjöfartshistoria emot en på ett levande sätt. Samlingarna har ordnats och uppställt av styrelsemedlemmarna själva. Föremålen äro ej ordnade efter något bestämt schema, och det är kanske just där charmen ligger. Man har tänkt sig hela museet som ett fartyg med aktern i södra delen av museibygnaden, där akterstycket från FREJA ses. FREJA har ju



Bild 9. Olika slag av navigationsinstrument. På väggen en oljemålning av J. LUNDBERG 1887.

också fått ge salen dess namn. I norra delen har ankarspelet placerats, upprustat och nymålat i ljusblått och grönt, också från FREJA. Strax framför ankarspelet, i taket, har man gillrat upp märsen från roslagsskutan MARIA. För övrigt blandas fiskeredskap, sjökartor, dagböcker, sjömanskistor, navigationsinstrument och fartygsmodeller med kuriosa från främmande land, t. ex. en valfiskkota, svärd-fisk, hajkäke, delar av korallrev och t. o. m. en handbroderad kinesisk mandarindräkt. På väggarna växla fotografier av gamla sjökapten-er och besättningsmän med roslagsskepp, som ståva på böljan blå okända öden till mötes. Från Frejasalen kommer man in i fartygsskansen från ANNA OCH META. Här inne får besökaren klart för sig hur en sjöfarares hem tedde sig ombord och här finns exempel på vad en sjöman roade sig med på fritid. Ett ofantligt arbete ned-



Bild 10. Galjonsbilden från Nysättra. På golvet lanterner och blockskivor; på väggen till vänster unionsflaggan.

lades på att i trä skära ut små askar, träskrin och ramar till tavlor och fotografier. Då och då drog man en låt på sitt enradiga dragspel, sjöng en stump och tog sig en klunk ur brännvinskaggen eller pluntan.

Bland Frejasalens allehanda föremål kunna några verkliga dyrgripar urskiljas, främst den s. k. kampanjelyktan, som inköpts på auktion på Lundås gård. Denna sorts lykta fördes akterut på de höga överbyggnaderna som ledljus för efterföljande fartyg. Lyktan bär på den mot däck vända sidan det svenska riksvapnet och torde härröra från 1600- eller 1700-talet. Den har övermålets, »men får vi bara pengar», säger Konrad Lund, »så skall den nog lysa i sin ursprungliga gyllene glans». Galjonsbilden, inköpt från Nysättra, är också värdefull. Den är målad i de franska färgerna, rött, blått och

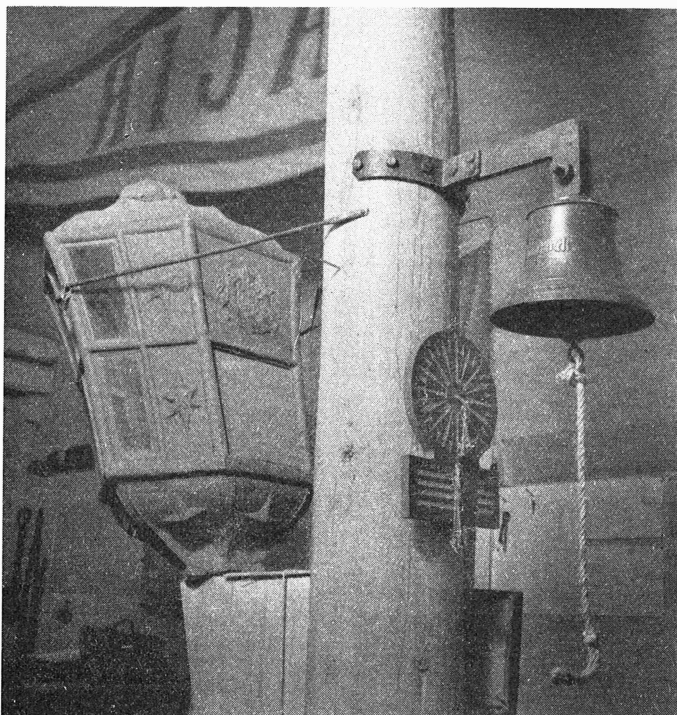


Bild 11. Skeppsklockan från ANNA OCH META och den åldriga kampanjelyktan med det svenska riksvapnet.

vitt, varför den helt säkert smyckat ett franskt fartyg, som strandat på dessa breddgrader. I taket hänger en modell av en ålryssja av det slag som användes vid ålfiske vid 1800-talets början i Nothamn. Modellen är utförd av nothamnsfiskaren Enman. Den tidigare nämnda »vikingabåten» kan också räknas till dyrgriparna. Likaså skeppsklockan från ANNA OCH META, vilken gjutits inkom för fartyget.

I en monter mitt i salen levandegöras de forna Roslagsskeppen som modeller. Några få kunna nämnas, såsom råsegelskonaren MARIE HAYDORN AV HÄVERÖ (byggd i Hannover 1856). Föreningens ordförande, Fredrik Nilsson, seglade med detta fartyg i tre seglationer, och det är också han, som gjort modellen. Han har även gjort modellen av den ovannämnda slupen ELVIRA, som för övrigt

ses på årsbokens omslag. Förutom ännu några fartygsmodeller finnes i montern en modell av Eddistones fyrtrorn i Engelska kanalen, förfärdigad av K. B. Eriksson i Norrtälje, som tycks vara den flitigaste modellbyggaren näst Fredrik Nilsson själv. I montern förvaras Svensk sjölag från 1664 och det ur, som undslapp branden 1942. De flesta av museiföremålen ha skänkts av medlemmar och intresserade; mycket har också köpts på auktioner m. m.

Själva huvudbyggnaden har man försökt inreda som ett skepparhem från 1870—1890-talen, eller rättare som en interiör från nämnda tid i dessa trakter av Uppland. Domaregårdens ursprungliga indelning i dagligstuga, kammare och förstugukammare finns kvar. Och dagligstugans öppna spis, nu upprustad och vitmenad, är den ursprungliga. Ståndaren, på vilken grytor och kittlar hängdes över elden, sitter på sin plats, men »grytkåkan» (den vridbara armen) har ersatts med en ny. Kammarens spis gick till spillo vid rivningen, men en ny har murats upp med den gamla som förebild. Rummen äro helt möblerade och inredda med föremål av kulturhistoriskt intresse för bygden.

I Domaregården har föreningen sina sammankomster. Under sin tioåriga tillvaro har föreningen starkt utvecklats. År 1938 hade föreningen omkring 100 medlemmar, nu är antalet över 300. En god del av denna framgång får tidningen »Rospiggen» och den energiske redaktören, föreningens sekreterare Gunnar Bergman skriva sig tillgodo. Det arbete, som Roslagens sjöfartsminnesförening nedlagt, är av högt kulturhistoriskt värde. Här har män, som själva in i minsta detalj känt till vad de sysslat med, hängivet samlat ihop allt vad en sådan sjöfartens stamort som Roslagen haft att bjuda i fråga om minnen från segelsjöfartens tid. En tid, som redan försvunnit, men som alltid kommer att leva kvar i minnet hos alla dem, som älskat att läsa om Lasse i Gatan, Captain Kid, John Silver, Röde Orm eller vad de nu må heta.

Anna-Märta Tjernberg.



Bild 1. Lottas gård i Kvek, stugan.

KVEKGÅRDEN TILL UPPLANDS FORN- MINNESFÖRENING

När Sydvästra Uplands hembygds-gille sammanträdde 13 juni 1948 var det inte bara för att fira gillet's 25-årsjubileum, utan dagen blev också slutfasen i ett föredömligt kulturminnesarbete. Då överlämnades nämligen Kvekgården till Upplands fornminnesförening.

Den älderdomliga Kvekgården i Fröjeslunda socken, eller Lottas gård i Kvek som den rätteligen bör kallas, har en envis gammal gumma, Lotta Lundevall, att tacka för sin existens. Hon tillät ingen att reparera eller förändra någonting på gården. Grannarna klagade och ansåg gården vara en skandal för byn, men gumman framhär-dade i sin konservatism. Detta räddade Kvekgården åt eftervärlden i dess ursprungliga skick.