

LUMPARSUND

Historisk vattenväg och hamn



Skonertskeppet »Leo» galjonsfigur finns idag på Ålands Sjöfartsmuseum.

Genom Lumparsund gick en av vikingatidens farleder från Roslagen till Ryssland. Under medeltiden passerade segelskutor på väg från Danmark och Sverige vidare österut. Här gick sjövägen till Kastelholms slott och på sundets skyddade vatten lade bönderna upp sina skutor och segelfartyg under vintrarna. Vid stränderna och på sjöbottnen finns lämningar från varv, fartygsvrak, färjfasten och resterna av den första bron över sundet.

Den gamla farleden genom Lumparsund

I den äldsta farledsbeskrivning som berör Åland – det »danska itinerariet» från ungefär år 1300 – sägs att de sjöfarande från Sverige går in till Lemböte efter att ha korsat Ålands hav. Vid hamnen i Lemböte fanns under medeltiden ett kapell, som betjänade resenärerna. Vid sin färd vidare österut passerar de sedan Föglö och Kökar. Den viktigaste sjövägen från Lemböte till Föglö gick troligen genom Lumparsund, som vid den tiden var betydligt djupare

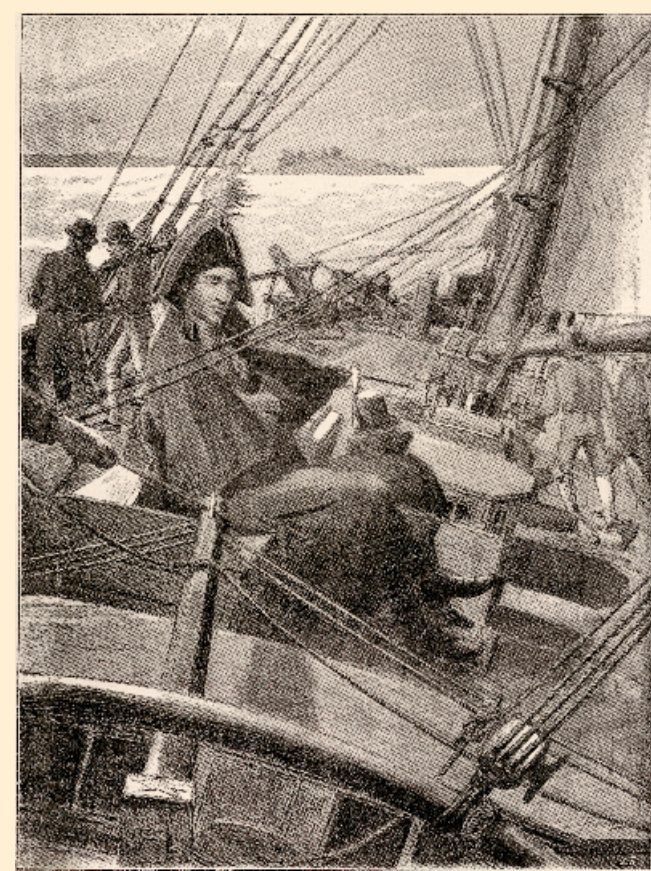
och bredare. Farleden hade då redan använts i århundraden av resenärer på väg mellan Skandinavien och Ryssland och de riken som låg ännu längre söderut.

Här gick också mycket trafik till Kastelholms slott, anlagt i slutet av 1300-talet, och de inre delarna av Åland. Under 1600-talet var sundet försett med remmare och i hamnen höll kyrkan en offerstock där sjöfarna kunde offra för en lycklig resa. I början av 1700-talet hade sundet blivit så uppgrundat att man bara kunde befara det med mindre skutor och i slutet av 1800-talet slapp man knappt fram med skötbåt. Sedan 1930-talet, då en kanal till Lumparn grävdes, har man kunnat trafikera Lumparsund med mindre båtar.

Lumparsund förbinder innanfjärden Lumparn med Föglöfjärden och utgör gräns mellan de två kommunerna Lemland och Lumparland. Det ungefär tre kilometer långa sundet är naturskönt och rymmer många historiska minnen.



Här nedanför fanns en viktig hamn



Kung Gustav IV Adolf ombord på den kungliga jakten »Amadis». Hösten 1808 låg »Amadis» vid två tillfällen i hamnen vid Lumparsund med kungen ombord. Efter att ha återvänt från krigsskådeplatsen i Finland den 5 oktober stannade kungen »sjuk till själ och kropp» ombord på fartyget fram till den 8 oktober. Han reste då landvägen vidare till Lemlands prästgård där han inrättade sitt högkvarter på Åland.

Bergörs fladan – viken nedanför den här informationsskylten – utgjorde förr en av de viktigaste hamnarna för befolkningen i Lumparland och Lemland. Här låg deras fartyg skyddade för alla väder med utfart direkt till den öppna Föglöfjärden och Ålands hav. I äldre tid gick alla tunga transporter i landskapet över vattnet. Allmogen transporterade varje år sina varor till Stockholm, Reval och andra viktiga marknadsområden. Till vintern lades fartygen upp här och när våren kom inleddes ett intensivt rustningsarbete på skrov och rigg. Vid stränderna har funnits både en stjälpbro – där den avriggade båten lades med kölen upp – och en krängbro mot vilken fartygen lades på sida så att man kunde sköta underhållet av skrovets undersida. När fartyget tjänat ut plockade man bort de delar som fortfarande kunde användas och lämnade skrovet åt sitt öde vid stranden. På Bergören bedrevs redan i början av 1800-talet varvsverksamhet. Under senare delen av 1800-talet blomstrade sjöfartsnäringen på Åland och efter att man först seglat frakter till södra Östersjön och hamnar vid Nordsjön fortsatte man ut på världshaven. På båda sidor av viken har funnits varv, där man byggde fartyg för den här trafiken. På Furuholm byggdes i slutet av 1800-talet flera skonarskepp. Det största fartyg som byggts i viken sjösattes 1921 vid varvet på Bergören – tremastade barken »Carmen», som 1934 havererade på Östersjön.



Barken »Carmen» under byggnad på den gamla varvsplatsen på Bergören strax efter första världskriget. Fartyget var det största som byggts vid Lumparsund och blev så dyrt att rederiet tvingades sälja det efter sjösättningen år 1921.



Bilden visar hur »Carmen» mötte sitt öde i en svår höststorm på södra Östersjön hösten 1934. Efter att hon vattenfyllets övergavs hon av besättningen. Fartyget bogserades i hamn men måste sedan huggas upp.

Med hästskjuts och förselbåt

År 1638 inrättades den stora postvägen över Åland där post och resande transporterades mellan Sverige och Finland. Som ett komplement till postvägen byggdes också den »extra postväg», som gick från Gölby i Jomala till Klubben vid Lumparsund. Vägen till Klubben användes av resenärer, som skulle vidare med förselbåt till Degerby i Föglö för att där gå ombord på något fartyg i den stora farleden mellan Finland och Sverige eller för att resa vidare i skärgården. Vid menförestid kunde posten mellan Stockholm och Åbo också transporterats den här vägen. Bönderna i Lemland var skyldiga att sköta transporterarna både över sjön och längs landsvägen. Sjöresorna kunde vara både farofyllda och tunga vid menföre och svårt väder. Särskilt besvärligt var det när resenärer förde med sig resvagnar, som för hand skulle lyftas i och ur båten. I Granboda by, en bit väster om Lumparsund, fanns ett gästgiveri där de resande kunde övernatta och få skjuts med häst och kärra. Nere på Klubben fanns dessutom under 1700-talet ett torp där de resande kunde vänta på förselbåten och få inkvartering. Den gamla »förselbron» vid Klubben finns fortfarande kvar, fastän den idag till stor del står på torra land. Persontransporterna från Lumparsund till Degerby fortsatte i olika former ända fram till 1957 då trafik med bilfärja inleddes mellan Svinö i Lumparland och Degerby.



Vraket, som sticker upp ur vattnet nedanför rastplatsen utgör resterna av skonertskeppet »Leo», byggt i Sideby i Österbotten år 1870 för redare i Lemland. »Leo», som kallades »Penningdraken» blev känd som ett lyckosamt fartyg och gjorde många resor, främst till England och Frankrike. 1898 hade hon tjänat ut och lades upp i hemmahamnen. Fartygets historia och livet i hamnen i Lumparsund har skildrats i Ulla-Lena Lundbergs roman »Leo».



I sådana här båtar transporterades de resande i äldre tid mellan Klubben vid Lumparsund och Degerby i Föglö. Akvarell av Augustin Ehrensavärd 1747.



Den gamla förselbron – och dess föregångare – på Klubben i Granboda, Lemland byggdes och underhölls av bönderna i Lemland. Hit gick landsvägen från centrala Åland redan på 1600-talet och härifrån fördes de resande vidare med båt till Degerby i Föglö ända fram till 1930-talet.



Ända tills man inledde trafik med bilfärja mellan Svinö i Lumparland och Degerby i Föglö år 1957 sköttes persontransporterna till Föglö med mindre båtar. Efter andra världskriget började man köra passagerare och mjölk till Lumparsund och lägga till vid en bro strax nedanför den här informationsskylten. På bilden ses »Degerby II», som just tagit ombord ett lass busspassagerare från Mariehamn. Käpparna, som sticker upp ur vattnet bak i bilden, är resterna av den s.k. Ryssbron vid Bergören

Färjan över Lumparsund

Lumparland, som utgjorde en kapellförsamling under Lemland, fick troligen sin första färjförbindelse med moderförsamlingen på 1670-talet. Då bosatte sig en färjkarl i ett torp i Skag, på Lumparlandssidan, och rodde de vägfarande över sundet i en mindre båt. Det är inte klarlagt var i Lemland man i början tog i land. Färjan och färjkarlens lön bestodades av allmogen och det uppstod ibland stora problem att få pengarna att räcka till. Färjan tycks åtminstone tidvis ha varit i minsta laget. När en häst och kärra skulle transporteras över var det så trångt att hästen fick simma efter. Om hästen blev trött kunde den vila halvvägs över sundet på Vilargrund. År 1844 började lumparlänningarna bygga en ny väg och en 116 m lång landningsbrygga i Skag och efter mera än två år och 4575 dagsverken var arbetet klart. I fortsättningen bedrevs trafiken med en betydligt större lindragen färja, som kunde transportera upp till fyra hästekipage och ett antal fotgängare samtidigt. Färjkarlen avlönades länge med råg, som uppbars från samtliga hemman i Lumparland. Under 1860-talet erlade man tre kappar om året ifall sundet låg öppet ännu efter den 1 januari, annars två. Hemmansinnehavarna i Lumparland och deras tjänstefolk var befriade från färjeavgifterna, liksom kronobetjänter och militärer, som reste i tjänsteärende. Efter att också Lemlands kommun blivit skyldig att delta i driften av färjan blev avgiften år 1871 en kappe råg för varje hemman.



Den gamla vägbanken vid färjfastet i Skag, Lumparland, är en imponerande anläggning. Hit släpade bönder från hela Lumparland sten och sand åren 1844-1846. Vid högvatten och storm sköljdes vägflyllningen bort så underhållet krävde varje år 100 dagsverken. När bron över sundet och anslutande vägar byggdes togs mycket material till dem från den gamla vägbanken.



Vägen slingrar fram till den gamla mangårdsbyggnaden på Skag, uppförd under första hälften av 1800-talet.



Boskap på strandbetet nedanför Skags gård.



Lumparlands kommun & Ålands landskapsregering/Museibyrån

Läs mer på | www.lumparland.ax | www.museum.ax

LUMPARSUND

Strändernas kulturmiljöer



Berndt Sundahls handelsgård på Klubben i Granboda, troligen fotograferad på 1880-talet. Bilden är tagen från norr, invid dagens småbåtshamn. Det stora salt- och varumagasinet till vänster i bild härstamade från början av 1700-talet och revs 1953. Landhöjningen har gjort att stora delar av sjön i förgrunden idag består av land. Alla byggnader på bilden är nu borta och har ersatts av fritidshus.

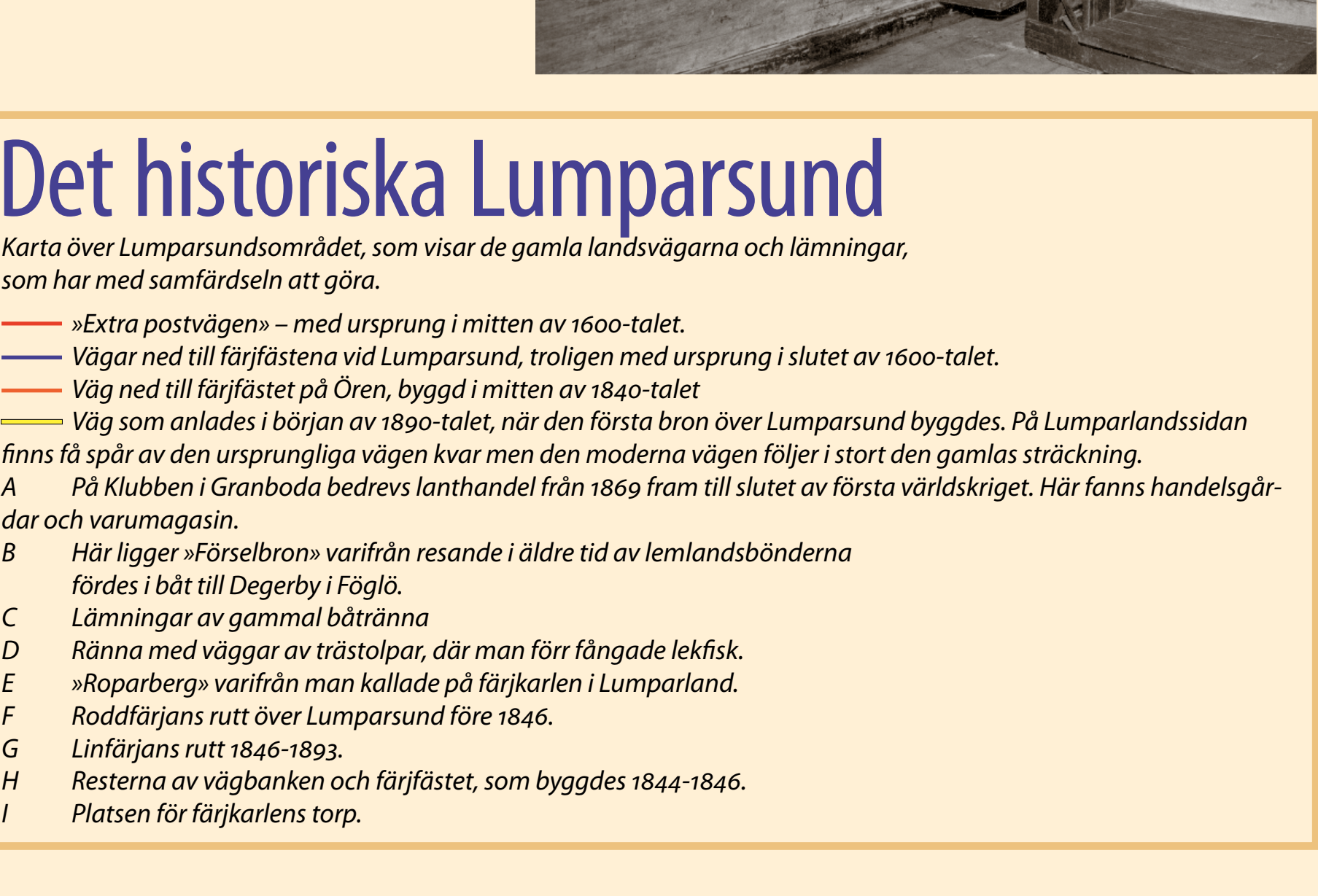
Klubben – handelsplats med strategiskt läge invid resvägen

Vid den lilla udden Klubben i Granboda tog landsvägen slut och resenärerna fortsatte i båt ut till Föglö. År 1869 fick handelsmannen Michael Sittkoff i Degerby rätt att öppna lanthandel längst ute på Klubben. Redan ett år senare dog han, bara 27 år gammal, och änkan fortsatte driften. 1872 övertog Alexander Sittkoff och Berndt Sundahl firmen, som också kom att bedriva en omfattande skeppshandel. Man fick också rätt att sälja vin och sprit. Hos firma »Sittkoff och Sundahl» kunde bondederna köpa segelduk, tågvirke och proviant till sina fartyg. När ångbåtstrafiken mellan Mariehamn och Åbo inleddes i slutet av 1870-talet började ångarna vika in till bryggan nedanför handelsfirman, vilket betydligt underlättade varuleveranserna. Efter Alexander Sittkoffs död 1877 blev Sundahl ensam ägare till firmen. I början av 1890-talet övertogs affären av Karl August Rauta, som drev den som en mindre handelsbod fram till 1917 när den lades ned. Handelsrörelsens hus revs på 1950-talet och idag står det ett fritidshus på tomten.



< Den sistas affären på Klubben var Rautas handelsbod, som var inrymd längst söderut i en lång byggnadslänga, som innehöll både ladugård och bostad. Fotografiet är taget i början av 1950-talet, strax innan byggnaden revs.

> Interiör från Karl Rautas handelsbod på Klubben i början av 1950-talet, strax innan inventarier och varor såldes på auktion. Affären hade då stätt igenbommat sedan 1917. En del av inredningen och varorna finns idag i Köpmannamuseet i Mariehamn.



Det historiska Lumparsund

Karta över Lumparsundsområdet, som visar de gamla landsvägarna och lämningar, som har med samfärdseln att göra.

- »Extra postvägen» – med ursprung i mitten av 1600-talet.
- Vägar ned till färjästena vid Lumparsund, troligen med ursprung i slutet av 1600-talet.
- Väg ned till färjästet på Ören, byggd i mitten av 1840-talet
- Väg som anlades i början av 1890-talet, när den första bron över Lumparsund byggdes. På Lumparlandssidan finns få spår av den ursprungliga vägen kvar men den moderna vägen följer i stort den gamlas sträckning.

A På Klubben i Granboda bedrevs lanthandel från 1869 fram till slutet av första världskriget. Här fanns handelsgårdar och varumagasin.

B Här ligger »Förselbron» varifrån resande i äldre tid av lemlandsbönderna fördes i båt till Degerby i Föglö.

C Lämningar av gammal båtränna

D Ränna med väggav av trästolpar, där man förr fångade lekfish.

E »Roparberg» varifrån man kallade på färjkarlen i Lumparland.

F Roddfärjans rutt över Lumparsund före 1846.

G Linfärjans rutt 1846-1893.

H Rester av vägbanken och färjästet, som byggdes 1844-1846.

I Platsen för färjkarlens torp.



Alla stränder runt Lumparsund betades förr intensivt och stora områden används fortfarande som fårbeten. Den här vackra vitsippängan ligger vid Lumparsunds södra utlopp.



Fotografiet av den första bron över Lumparsund är taget från Lumparlandssidan – strax norr om dagens informationsskylt – ungefär år 1900. Den lätt välvda bron var konstruerad av naturligt böjda stockar av furu. Bakom bron skimtar den stora, stadiga grind som placerades på Kummelören för att markera gränsen till Lemland.

När Lumparland fick bro

Under slutet av 1800-talet växte Lumparlands behov av en broförbindelse till fasta Åland och staden Mariehamn, som grundats 1861. Efter tjugo års, tidvis hetsiga diskussioner kom man i Lemland och Lumparland slutligen överens om att bygga en bro och hur de nästan 1300 meter långa nya vägarna fram till bron skulle dras. Arbetet, som skulle utföras gemensamt av alla markägare i de två kommunerna, inleddes i november 1892 och avslutades våren 1894 efter otaliga dagsverken. Bron hade dock öppnats för trafik redan hösten 1893. Sten och sand togs från den närliggande Bergören och de gamla färjebroarna. Vägbankarna och bron försågs med solida ledstänger och vid brofästet på lemlandsidan placerades en grind för att markera kommungränsen. Vid en svår storm hösten 1897 började vägbanken på Lumparlandssidan att rasa och följande år måste bönderna köra tusentals lass med fyllning, som vräktes ned vid sidorna av vägbanken för stabilisera den. Den fina gamla bron, som förnyades omkring 1930, fick tjänstgöra ända fram till 1959 då den ersattes av en modern betongbro. Vägen på Lemlandssidan fick samtidigt en ny sträckning. År 2000 var det åter dags att höja vägstandarden och följande år stod dagens massiva vägbank och bro klara.

Omkring 1930 rev man den välvda träbron över Lumparsund och ersatte den med ett rakt brolock av trä. Bron fick nu sin karaktäristiska form av de triangulärt ställda balkar, som höll upp brolocket med hjälp av fyra järntenar. Stödstoparna för den tidigare bron lämnades kvar i sjöbottnen.



Lumparsunds historiska miljöer

Stränderna vid Lumparsund och det omgivande landskapet innehåller många spår från det förflutna, som kan vara svåra att upptäcka och tolka. På båda sidor om huvudvägen i Granboda har närmare 2,4 kilometer av de gamla landsvägarna bevarats, delvis i nästan ursprungligt skick. Sträckan från Granboda bykärna till Klubben har sitt ursprung i 1600-talet och utgör en av Ålands äldsta vägar. I Skag har ungefär 600 meter gammal landsväg bevarats nästan oförändrad sedan 1800-talet. Vägarna med de omgivande välskötta och intensivt betade markerna tillhör de värdefullaste gamla kulturmiljöerna på Åland. De stora, övergivna vägbankarna vid färjästet i Skag vittnar om den bondemöda som låg bakom forna tiders vägar och samfärdsel.

I den gamla hamnviken nedanför informationsskyltarna finns nio kända vrak, som framträder särskilt tydligt vid lågvatten. Av de daterade vraken är två från 1600-talet och två från 1700-talet medan de två största och bäst synliga är från slutet av 1800-talet. Av anläggningarna på de två varvsplatserna finns inte många synliga spår kvar förutom den stora, välbevarade stapelbädden på Bergören, där den tremastade barken Carmen sjösattes år 1921. Vid stranden av Furuholm finns resterna av två krängkistor och ovanför dem stora järnringar fästade i berget, från vilka linor fästes i fartygets master. Fartyget kunde då dras ned på sida för underhållsarbete på botten. Åtminstone tre barlasthögar, som främst består av flinta, bildar stora grynnor i och utanför hamnen.

Som besökare bör man vara medveten om att de flesta av de här kulturlämningarna ligger på privat mark, ibland nära bebyggelsen eller till och med inne på tomter. Besök vid flera av dem kan därför upplevas som störande av markägare och närboende.



Några av de alltså mer sällsynta gamla vägar på Åland som bevarats i ursprungligt skick finns i Granboda, väster om bron över Lumparsund. Här ser vi »Länsmanskroken» vid vägen ned till färjan och den gamla bron. Vägkroken – utträtad på 1930-talet – har fått namn efter en länsmän som enligt traditionen skall ha kört ihjäl sig där.

< Ett vrak, daterat till slutet av 1600-talet, som av landhöjningen lyfts upp i strandlinjen inne i Bergörsfladan.

Lumparsund – historic waterway and harbour



The little cove in front of you forms the southernmost part of Lumparsund, a narrow strait leading from the inner bay of Lumparn out towards the open sea. A thousand years ago a major sea route from Sweden to Russia passed through here and during the Middle Ages traffic from Denmark to the southern shore of the Gulf of Finland used these waters. Due to the gradual landlift process Lumparsund was no longer navigable for ships after the 1600s. The sheltered cove south of the bridge was for centuries used as a wintering harbour for ships belonging to farmers on both sides of the strait. Several wrecks, dating from the 17th to the 19th century, can be seen along the shores, as well as heaps of ballast and remains of two ship building sites. The first little rowing ferry across the strait started operating in the 1670s but it was not until the 1840s that a more sizable cable ferry, capable of carrying several horses and carts, came into service. The first bridge across Lumparsund was built in the early 1890s. One of the best preserved old roads in Åland can be seen on both sides of the strait.

