



INSTITUTIONEN FÖR KULTURVÅRD

UTPRICKADE FARLEDER OCH FLYTANDE SJÖMÄRKEN

Kulturlandskap och historisk infrastruktur



Anton Blomgren

Uppsats för avläggande av filosofie kandidatexamen med huvudområdet kulturvård med inriktning mot
bebyggelseantikvarisk verksamhet
2017, 180 hp
Grundnivå
2017:6

UTPRICKADE FARLEDER OCH FLYTANDE SJÖMÄRKEN

Kulturlandskap och historisk infrastruktur

Anton Blomgren

Handledare: Bosse Lagerqvist

Examensarbete 15 hp

Bebyggelseantikvariskt program, 180 hp

UNIVERSITY OF GOTHENBURG
Department of Conservation
P.O. Box 130 Tel +46 31 786 0000
SE-405 30 Göteborg, Sweden

<http://www.conservation.gu.se>
Fax +46 31 786 4703

Program in Integrated Conservation of Built Environments
Graduating thesis, BA/Sc, 20xx

By: Anton Blomgren
Mentor: Bosse Lagerqvist

Uppsatsens titel på engelska: Buoyed Waterways and Floating Seamarks – Cultural Heritage and Historic Infrastructure

ABSTRACT

It is widely known by historians that almost all heavier transports and distant communication in the early history as well as the middle-ages and even during 19th century industrialization were made possible through the opportunity of travelling over water. Both rivers, lakes and large seas were used for different purposes including travelling, fishing, trading, transporting cargo, missionize evangelism and so on. Among objects and environments that until recent time has been considered as maritime by the Swedish heritage sector are lighthouses, ships and boat vessels, fishing villages or pilot station the most common. Yet, with the exception of ships and vessels, all these environments are located on land. The routes between all these environments (and many others) is entirely overlooked. Therefore, it seems that the heritage sector doesn't know how to handle aqueous infrastructure, or the remains that it has left, namely its floating seamarks and buoys. Although they have been continually changed and replaced, their ancestry dates back to the 16th century. Their importance to trading, travelling, fishing, agriculture, industry and therefore the developing of a well-fare nation is assumed to have been neglected by both historians and antiquarians. This problem will be discussed.

The increased using of satellite navigation constitutes a possible risk to the maintenance of the floating seamarks. This can easily be understood when considering that each seamark costs big sums of money. How this problem could be solved is not supposed to be concluded, but the importance of illuminating the issue makes it relevant to conduct at least a brief discussion on the topic.

The purpose of the study is to examine whether older sea routes can be traced in those used today by modern boat vessels. It is also to analyse if these sea routes contain opportunities (or limitations) to be regarded as heritage environments. What bearing the floating seamarks constitutes to the understanding of the sea routes or waterways will also be discussed. Through literature and archive documents such as seacharts from different periods and in lesser regard even personal communication, two case studies be examined. The first case study is a sea route between Kristinehamn and Vänersborg in the lake of Vänern. The other case study illuminates the route between Utlängan and Arholma along the Swedish south coast of the Baltic Sea.

Title in original language: Utprickade farleder och flytande sjömärken – Kulturmiljö och historisk infrastruktur

Language of text: Swedish

Number of pages: 92

Keywords: Farleder, sjömärken, sjökort, kulturmiljö, kustkultur, infrastruktur.

ISSN 1101-3303

ISRN GU/KUV—17/6—SE

Förord

I Jean-Marie Gustave Le Clézios kortroman *Raga* skriver författaren att Oceanien är den ”osynliga kontinenten” – ”en världsdel som de första européerna färdades genom utan att se” och som fortfarande är ”en genomfart, ja något av en frånvaro” (Clézio 2008, ss. 9 – 11). Det tycks vara inbyggt i åtminstone västerländskt synsätt att betrakta vatten och vattenlandskap som något som visserligen är nödvändigt för all mänsklig överlevnad och utveckling, men som aldrig riktigt kan mäta sig med *det riktiga landskapet*. Som om det förutsätts att det inte kan tjäna som ett fullödigt hem för mänskligt liv. De som levt av vattnet – i skärgårdar eller på öar – tycks alltjämt ha ansetts som avvikare. De första européerna som Le Clézio beskriver såg naturligtvis att öarna de passerade (och koloniserade) rymde både liv, kultur, jordbruk, djurhållning, infrastruktur, näring, teknik, musik, konst och så vidare. Och samtidigt såg de inte alls – det de letade efter var *riktigt land*. Samma synsätt upplever jag till stor del präglar dagens historiska intresse, inte minst för den antikvariska yrkeskåren.

Under arbetets gång har jag blivit allt mer övertygad om att den bebyggelseantikvariska yrkeskår jag företräder har allt att tjäna på att ompröva det svartvita synsätt vi skolas in i, om så bara för att inte upprepa kolonistatörernas misstag. ”Om vi inte förstår kopplingen till våra vatten så får vi ingen ordning på vår historia” har Gunnar Skoglov sagt (Jakobsson 2003, s. 15). Kring det maritima kulturarvet svävar fortfarande en aura av 1800-tal och svartvita porträtt på herrar med skepparkrans. Jag vill tro att detta hindrar oss från att se allt det andra som vattenlandskapets kultur och infrastruktur inrymt och bidragit till. Det är min ökande föräning att det är något som till stora delar fortfarande är oupptäckt.

Tack till dig Bosse Lagerqvist! Du har varit en mycket engagerad, intresserad, klarsynt och stöttande handledare som till min stora glädje redan från början tog ämnet på största allvar.

Tack till Cilla Ingvarsson på Sjöfartsmuseet i Göteborg för din outtröttliga plikttrogenhet och ditt alltid så vänliga bemötande.

Tack till Erik Holmström och Christer Westerdahl som delat med er av er djupa kunskap och gett mig värdefulla tips, tankar och idéer. När jag blir stor vill jag bli som ni.

Till slut, tack till alla ni som *inte* har himlat med ögonen när jag berättat om min uppsats. Tack för att ni i stället har sagt ”oj, det låter lite konstigt, men vad spännande ändå?!”

Göteborg 25 maj 2017

Innehållsförteckning

| | |
|---|----|
| Innehållsförteckning..... | 9 |
| 1. INLEDNING | 11 |
| 1.1. Bakgrund..... | 11 |
| 1.2. Problemformulering och frågeställningar | 12 |
| 1.3. Forskning och kunskapsläge | 13 |
| 1.4. Syfte | 14 |
| 1.5. Målsättning | 14 |
| 1.6. Avgränsning | 14 |
| 1.7. Metod | 15 |
| 1.8. Teoretisk referensram..... | 15 |
| 1.8.1. Flytande sjömärken som ett tekniskt system | 15 |
| 1.8.2. Utprickade farleder som kulturmiljö | 16 |
| 1.9. Källmaterial och källkritik | 18 |
| 2. BAKGRUNDSHISTORIK OCH VERKSAMHETS RAM | 19 |
| 2.1. Sjöarnas och havens betydelse för svensk handel och infrastruktur | 19 |
| 2.2. Begreppet kustkultur – om havet som en kulturell gemenskap | 20 |
| 2.3. Förklaring av flytande sjömärken | 20 |
| 2.4. Anvisningar till sjökorten | 23 |
| 2.5. Den svenska utprickningens historia | 26 |
| 3. FALLSTUDIE: KRISTINEHAMN TILL VÄNERSBORG..... | 32 |
| 3.1. Hur, när och varför har farleden använts? | 32 |
| 3.2. Farledens sträckning | 37 |
| 3.3. Vad berättar sjökorten?..... | 37 |
| 3.4. Hur ser vi på farleden idag? Hur har den behandlats av kulturmiljövården? | 44 |
| 3.5. Vilka möjligheter och begränsningar finns till att kunna betrakta farleden som en kulturmiljö? | 45 |
| 4. FALLSTUDIE 2: UTLÄNGAN TILL ARHOLMA..... | 47 |
| 4.1. Hur, när och varför har farleden använts? | 47 |
| 4.2. Farledens sträckning..... | 49 |
| 4.3. Vad berättar sjökorten?..... | 50 |
| 4.4. Hur ser vi på farleden idag? Hur har den behandlats av kulturmiljövården? | 69 |
| 4.5. Vilka är förutsättningarna att betrakta farleden som en kulturmiljö? | 70 |
| 5. AVSLUTANDE DISKUSSION | 73 |
| 5.1. Reflektion om relationen mellan sjökorten och det landskap som de avbildar | 73 |
| 5.2. Om farledernas och sjömärkenas autenticitet..... | 74 |
| 5.3. Resultat | 74 |

| | |
|--|----|
| 5.3.1. I vilken utsträckning kan historiska infrastrukturer spåras i utprickade farleder? | 74 |
| 5.3.2. Vilket källmaterial finns? | 75 |
| 5.3.3. På vilket sätt kan dessa utprickade farleder betraktas som kulturmiljöer?..... | 75 |
| 5.3.4. Hur kan de flytande sjömärkena anses vara viktiga för förståelsen för dessa kulturmiljöer? | 77 |
| 5.4. Diskussion om de flytande sjömärkenas framtid | 77 |
| 6. SAMMANFATTNING..... | 79 |
| 7. KÄLLOR | 81 |
| 7.1 Otryckta källor..... | 81 |
| 7.1.1 Arkiv | 81 |
| 7.1.2 Muntliga källor | 84 |
| 7.1.3 Email..... | 84 |
| 7.2 Tryckta källor och litteratur | 84 |
| 7.3 Internetreferenser | 87 |
| Illustrationsförteckning..... | 90 |

1. INLEDNING

1.1. Bakgrund

”Varför ska du skriva om flytande sjömärken?” ”Farleder som kulturmiljö, hur menar du nu?” Dessa reaktioner har dykt upp vid fler än ett tillfälle under arbetets gång. De har inte bara uttryckts av personer utan egen erfarenhet av sjöliv, utan till och med av erfarna antikvarier såväl som personer som arbetar med maritimt kulturarv. Detta har förbluffat mig och stundvis fått mig att tvivla på studiens relevans. Ändå har jag följt magkänslan som tydligt ropat: ”jo, det är viktigt att skriva om farleder och flytande sjömärken!” Men varför?

I den rika floran av litteratur om maritimt kulturarv avhandlas både fyrar och fyrmiljöer, lotshemman, kaptensbostäder, sjökrogar, hamnar och varv. Även fasta sjömärken (som t.ex. kummel och båkar) har uppmärksamats och avhandlats. Men själva *farlederna* och dess *flytande sjömärken*, som utgörs av bojar och prickar förankrade i havsbotten, lyser med sin frånvaro – trots att de bara i Sveriges vatten uppgår till ungefär 12 500 i antal¹. Att detta inte skulle ha någon betydelse för landskapets karaktär vore högst otroligt.

För mig verkar det en aning märkligt att sjöfartens kulturmiljöer tidigare primärt har ansetts befinnas på land, men aldrig i dess naturliga element – på sjöar och hav. Detta kan tänkas ha flera orsaker. Dels kan det tänkas att vara svårt att betrakta vattenlandskap som en kulturmiljö, och dels saknar farledernas materiella avtryck i landskapet – de flytande sjömärkena – just de arkitektoniska egenskaper som kulturmiljövården är vana att värdera.

Intresset för historiska farleder på sjöar och hav är inte obefintligt. En mängd experter (som oftast titulerar sig med prefixet *maritim* eller *marin*) har bedrivit forskning om ämnet ur både näringslivshistoriskt, kulturgeografiskt och etnologiskt perspektiv. Ändå har mycket av detta skett inom ett forskningsfält som varit relativt separerat från den övriga kulturmiljövården. Förståelsen och intresset för det ”maritima perspektivet” har således inte kunnat sprida sig till den i Sverige gängse kulturmiljövården som ofta är inriktad på landfast kulturarv och vars kunskap till stor del baseras på en historieskrivning som har den agrara normen som utgångspunkt (Alexandersson & Harlitz Kern 2015). De oförstående reaktioner jag har mött kan betraktas som ett resultat av detta. Att välfungerande farleder och flytande sjömärken har utgjort en viktig förutsättning för en såväl agrar som industriell tillväxt anses inte självklart att känna till. Tidigare forskare har uttryckt behovet av tvärvetenskaplig forskning för att kunskap inom det maritima området ska komma den agrara historieskrivningen till gagn (Alexandersson & Harlitz Kern 2015). Denna studie ska betraktas som ett försök att överbrygga klyftan mellan de båda perspektiven.

En annan bakgrund till valet av studieämne är av mer privat karaktär. Som hängiven seglare har jag fått möjlighet att vistas i dessa miljöer som de flesta människor betraktar som ”icke-platser”. Jag har lärt mig att uppskatta dess mycket speciella egenskaper – kontrasten mellan det vilda och det ordnade, prickarnas lysande färger mot omgivningens mer sobra. Härmed ämnar jag därtill att redogöra för mina värdepremisser. Eftersom jag hyser ett starkt intresse för ämnet vill jag uppmärksamma läsaren på att jag är medveten om den fälla av partiskhet jag riskerar att falla i.

Studien sker inom ramarna för examensarbetet på Bebyggelseantikvariskt program 180 hp vid Göteborgs Universitet och motsvarar 15 högskolepoäng.

¹ Lorenz Broman, chef på Sjöfartsverkets farledsförvaltning. Email skickat 2017-05-23.

1.2. Problemformulering och frågeställningar

Den forskning som finns i ämnet äldre farleder och sjövägar har nästan uteslutande bedrivits ur ett arkeologiskt perspektiv. Betydligt mindre har skrivits om hur dessa farleder kan betraktas som kulturmiljöer. Den svenska kulturmiljösektorn har varit relativt bra på att lyfta fram maritima anknutna byggnadsverk och miljöer såsom fiskeläger, fyrar, fasta sjömärken, lotsplatser och liknande (Alexandersson & Harlitz Kern 2015). Samtidigt kan det konstateras att den också har varit blind för den infrastruktur som knyter dessa miljöer samman. Det kan hållas för troligt att orsaken till detta är att verksamheten, d.v.s. sjöfarten, inte har lämnat tydliga spår i landskapet som kan jämföras med de som kulturmiljövården är vana att hantera, t.ex. stenmurar från skiftesreformerna, utdikningar, fägator, alléer eller liknande. Dock har dessa farleder lämnat efter sig andra materiella spår än de bebyggelsemiljöer som räknades upp i styckets inledning, nämligen de *flytande sjömärkena*. Orsakerna till att de har förbisetts av kulturmiljövården kan antas vara flera: de är inte permanenta, de har ingen iögonfallande ålderdomlig karaktär, de kan inte klassas som en byggnad och framför allt – de befinner sig flytande i vattnet. Riksantikvarieämbetets definition av kulturarv, som också används i denna studie, lyder dock: *"alla materiella och immateriella uttryck (spår, lämningar, föremål, konstruktioner, miljöer, system, strukturer, verksamheter, traditioner, namnskick, kunskaper etc.) för mänsklig påverkan"* (Riksantikvarieämbetet, 2015). Om det kan konstateras att farlederna utgjort en livsviktig infrastruktur tillika förutsättning för verksamhet och utveckling på land bör dock farlederna med dess materiella eller immateriella avtryck också kunna sägas vara ett viktigt uttryck för en samhällelig kultur.

Stig Hallbergs definition av hamnar, kanaler och sjöförbindelser är slående: *"En hamn har ett uppland, som har behov av sjötransporter till och från andra landsändar eller andra länder. Sjövägen bör vara obrutet. En kanal är eller skall vara en förbindelse eller en kompletterande del av sjöförbindelse mellan hamnar. För Vänersjöfarten var kanalen förbi Trollhättefallen länge den felande länken mellan Vänern och havet."* (Hallberg 1992, s. 125). Sett ur den synvinkeln är hamnen en slags flaskhals för ett helt landområde. Hamnen – och den farled som leder ut ur den – springer alltså ur en större regions *behov av sjötransporter*. Ur det perspektivet tydliggörs förhållandet mellan verksamheter på land och det nödvändiga behovet av en fungerande infrastruktur över vatten.

Nya rörelsemönster på sjöar och hav – både vad gäller stora lastfartyg och mindre fritidsbåtar – gör att de gamla farlederna används i allt mindre omfattning alternativt att de förändras i utseende eller sträckning. Dessutom gör den nya navigationstekniken (GPS) att de flytande sjömärkena har fått en betydligt mindre viktig roll än vad de tidigare haft. Många (både i yrkes- och fritidssjöfarten) blir idag verkligt beroende av dem först när deras GPS-navigator slutat fungera. Detta kan på sikt tänkas göra att intresset för deras bevarande och underhåll minskar. Det finns också ekonomiska skäl att avyttra dem då kostnaden för en enda boj eller prick kan överstiga hundratusentals kronor, enligt företrädare för Sjöfartsverket². Betraktade som kulturmiljöer kan dessa utprickade farleder därmed anses stå inför omfattande hot.

De huvudsakliga frågeställningarna för studien är:

- a) *I vilken utsträckning kan historiska infrastrukturer spåras i dagens utprickade farleder?*
- b) *Vilket källmaterial finns?*
- c) *På vilket sätt kan utprickade farleder betraktas som kulturmiljöer?*
- d) *Hur kan de flytande sjömärkena anses vara viktiga för förståelsen för dessa kulturmiljöer?*

² Lorenz Broman, chef på Sjöfartsverkets farledsförvaltning, telefonsamtal 2017-05-23.

1.3. Forskning och kunskapsläge

Det är mestadels forskare med bakgrund inom arkeologin som intresserat sig för historiska farleder. Anledningen till detta kan tänkas vara att merparten av de lämningar som kan kopplas till farleden oftast befinner sig under vatten. Lämningar på land tolkas oftast utifrån ett mer agrart perspektiv (Alexandersson & Harlitz Kern 2015).

Ett fåtal tvärvetenskapliga projekt har resulterat i läsvärda antologier. Dessa är *En maritim värld – från stenåldern till idag* (Streiffert Eikeland & Miller 2013) samt *Västerhavets kulturarv* (Aske & Forneheim 2011). I dessa böcker ligger fokus på maritim kultur i ett etnologiskt och kulturgeografiskt perspektiv, vilket även omfattar äldre tiders resande och förhållande till kust- och havslandskap. En annan läsvärd antologi är *Sjövägen till Sverige: från 1500-talet till våra dagar* (Ekström, Müller & Nilson 2016). Boken är tänkt att användas som en introduktion till det maritima kulturarvet och behandlar både sjöfartshistoria, fiske och handel, liksom mer moderna företeelser som sjömanstatueringar och hummerfiske. Varken farleder eller flytande sjömärken behandlas dock.

Den tyske författaren A. W. Lang beskriver i *Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seeseichenwesens an der deutschen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts* (1965) hur olika typer av sjömärken utvecklats och används längs Tysklands Nordsjökust. Boken är det mest genomförliga verket i ämnet och citeras även flitigt i boken *Seamarks – Their History and Development* skriven av John Naish (1985) som belyser hur den brittiska utprickningen och sjöfarten utvecklades. Amatörforskaren Johnny Söderlund gjorde en omfattande och noggrann dokumentation av Sveriges alla fasta sjömärken längs landets yttre kuster i boken *Sjömärken: vägvisare och kulturminnen* (2015). Den ger en inblick i sjömärkenas historiska betydelse och utveckling från förhistorisk tid till nutid. Boken behandlar dock inte flytande sjömärken eller de farleder som sjömärkena ingår i. Claes Krantz har skrivit ett flertal titlar om äldre sjöfart i framför allt Bohuslän. En av dessa är *Havets makter* (1928) i vilken Krantz även kortfattat beskriver den svenska utprickningens historia.

Arkeologen och författaren Christer Westerdahl har skrivit en imponerande mängd böcker och artiklar om äldre farleder och kust- och insjöskulturer, bl.a. i de tidigare nämnda antologierna. Bland hans egna titlar kan *Vänern – landskap, människa, skepp* (Westerdahl 2003) nämnas. Boken kan anses tvärvetenskaplig och behandlar sjön Vänern grundligt ur ett arkeologiskt såväl som kulturgeografiskt, ekonomiskt och maritimhistoriskt perspektiv. Även historiska farleder och sjömärken behandlas.

Under 1990-talet bedrevs ett projekt för att uppmärksamma Kung Valdemars segelled (vilken just är en av bokens fallstudier). Projektet syftade till att tillgängliggöra platserna längs segelleden och sprida kunskapen om dess historiska betydelse, samt att marknadsföra detta som ett turistmål. Projektet ledde även till att Riksantikvarieämbetet gav ut boken *Kung Valdemars segelled* (Flink 1994). Boken diskuterar farleden och det källmaterial som kan kopplas till den.

Ivar Modéers *Färdvägar och sjömärken vid Nordens kuster: namntolkningar* (1936) behandlar grund, öar och farleder över hela Sverige. Författarens forskning utgår från ett språkhistoriskt perspektiv och söker genom tolkningar och kategoriseringar av namn härleda platsernas historia och funktion. *Inre vattenvägar i Götaland* av Yngve Rollof (1960) är ett mycket gediget men också översiktligt verk om all den trafik som förekommit Götalands vattendrag – såväl åar som grävda kanaler och i skärgårdar. Boken ger snarare en kartläggning av fenomenets utbredning snarare än att betrakta det ur ett kulturmiljöperspektiv. I avhandlingen *Sverige i kartskisser och texter från 1550-talet* gör Eliz Lundin en grundlig tolkning och genomgång av Ludvig Rasmussons inventering av Sveriges vattenvägar under 1500-talet. Ludvigsson var förutom genealog även Gustav Vasas rådgivare och blev av denne utsänd för att undersöka Sveriges tillgångar av sammanhängande sjöar, åar och vattendrag som användes, eller kunde användas, som transportleder och kraftkällor.

Från kulturmiljövårdens sida finns en del rapporter och dokumentationer att hitta om fasta sjömärken – dock inget om flytande sjömärken eller utprickade farleder. Här redogörs för några exempel. *Projektet*

FYR tar upp vikten av att fyrar och fasta sjömärken bevaras för den fortsatta möjligheten till förståelse för historiska farleder, men nämner inget om flytande sjömärken vilket kan anses vara symptomatiskt för problemläget (Olsson & Claesson 2014). En rapport utgiven av Länsstyrelsen Västra Götaland om vattendragens kulturarv (flottningsleder etc.) påtalar dock vikten av att kunskapsnivån om ämnet i kulturmiljösektorn bör höjas (Jonsson, Granberg, Larsson & Larsson 2017).

1.4. Syfte

Studiens syfte är att undersöka idag befintliga utprickade farleder för att se om och hur de har använts och utvecklats under tid, samt vilka konsekvenser det har gett för omkringliggande landområden. Resultatet av denna undersökning skall sedan användas till att undersöka vilka incitament som finns för att betrakta dessa utprickade farleder som kulturlandskap. Nästa steg i studien blir att undersöka i vilken utsträckning farledernas flytande sjömärken kan anses vara betydelsebärande för förståelsen av dessa farleder.

1.5. Målsättning

Studiens huvudsakliga mål är att lyfta fram utprickade farleder och flytande sjömärken i ett kulturmiljövårdande sammanhang. Därtill hoppas jag kunna skapa förståelse för en delvis förbisedd kulturhistorisk företeelse. En målsättning i ett längre perspektiv är att kulturmiljösektorn börjar betrakta vattenlandskap och utprickade farleder som kulturlandskap på samma villkor som t.ex. historiska jordbrukslandskap. Förhoppningen är således att klyftan mellan den ”landbaserade” och den maritima historieskrivningen ska bli mindre och att en slags korsbefruktning av historiska synsätt därmed ska uppstå.

1.6. Avgränsning

För att avgränsa arbetet har två farleder valts som fallstudier. Den ena farleden som valts går mellan Kristinehamn och Vänersborg längs sjön Väners östra strand. Leden har anor från medeltiden och blev under 1400-talet viktig för fartyg som fraktade järn från Bergslagen vidare genom Göta Älv för utskeppning på Västerhavet. Leden används än idag av både lastfartyg och fritidsbåtar men har inte uppmärksamats av kulturmiljövården som ett kulturhistoriskt besöksmål. Möjligheter och svårigheter som är kopplade till att eventuellt göra detta i framtiden kommer att diskuteras.

Den andra farleden som valts löper mellan Utlängan i Blekinge och Arholma i Stockholms norra skärgård. Leden är en av de tidigast nedtecknade då den beskrevs i Kung Valdemars jordebok under 1200-talet och är idag känd som *Kung Valdemars segelled*. I mitten av 1990-talet lyftes farleden fram som en kulturmiljö av bl.a. Riksantikvarieämbetet och Länsstyrelserna i Kalmar, Östergötlands, Sörmlands och Stockholms län. Projektet gick då ut på att försöka skapa en turistnäring med farleden som bas. Detta kommer att diskuteras och analyseras.

Jag har valt att utelämna frågor som rör vilka människor som både i äldre tid liksom i nuläget rör sig i dessa utprickade farleder och vilka motiv de har. Att undersöka detta, t.ex. ur ett intersektionellt perspektiv, kan tänkas vara ett intressant ämne för vidare forskning.

1.7. Metod

Studien är av explorativ art. För att konkretisera ämnet används fallstudien som en metod för undersökning. Detta syftar till att bryta upp den barriär av abstraktion som en översiktlig betraktelse över ämnet skulle kunna innebära. Genom att tränga djupare in i ett geografisk avgränsat område, hoppas jag kunna tydliggöra fenomenets allmängiltighet.

Undersökningen grundas i första hand på arkiv- och litteraturstudier, samt i mindre mån även muntliga källor. Litteraturstudierna har i första hand hjälpt till att skapa en grundläggande förståelse för sjöfartens och utprickningens historia. Genom litteraturen har jag också fått förståelse för de verksamheter (t.ex. fiske och handel) och de insjö- eller kustkulturer som kan sägas utgöra ramen för de farleder som undersöker. Ett fåtal informanter har hjälpt till att besvara frågor som litteratur eller arkivalier inte har kunnat. Regelrätta intervjuer har däremot inte gjorts. Ur Riksarkivets, Krigsarkivets och Göteborgs sjöfartsmuseums arkiv har sjökort, tidningsurklipp, broschyrer med mera hämtats. Dessa har utgjort det historiska källmaterialet som hjälpt till att besvara de frågor som angår farledernas historiska utveckling.

Som ett instrumentellt verktyg används också Riksantikvarieämbetets metod *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval* (Riksantikvarieämbetet 2015). För att förtydliga de värden som kan kopplas till den studerade farleden kan det anses lämpligt att utgå från en metod som kulturmiljövården är van att använda för att ringa in värden hos bebyggelse eller annan kulturmiljö. Ett flertal sådana metoder används och kan sägas likna varandra till stor del. *Plattform* går i stora drag ut på att utifrån utvärderingsobjektets kulturhistoriska, estetiska, sociala, ekologiska och ekonomiska värden skapa den helhetsbedömning som är nödvändig för att ringa in objektets kulturhistoriska signifikans. Eftersom målgruppen för denna studie kan antas vara väl bevandrade i *Plattformens* eller likartade metoders (DIVE, Unnerbäckmetoden m.fl.) syfte och användning, ges den därför här ingen närmare presentation. Metoden kommer inte att användas i sin helhet, utan mer som en ram eller referens för hur farlederna kan värderas och tolkas.

1.8. Teoretisk referensram

Eftersom uppsatsen syftar till att undersöka själva farlederna och de flytande sjömärkena som enskilda komponenter likväl som två integrerade delar i en kulturmiljö har jag valt att tillämpa två olika teorier som kan förklara dessa företeelser. Den första teorin förklarar de flytande sjömärkena som ett större sammanhängande tekniskt system. Denna teori har valts för att kopplingen till andra miljöer och infrastrukturer som vanligtvis ges uppmärksamhet av kulturmiljövården (vägnät, järnvägar, bebyggelse etc.) ska bli tydligare. Den andra teorin utgår från Katarina Saltzmans avhandling *Inget landskap är en ö* (Saltzman 2001). Detta görs för att invanda tankemönster och vedertagna synsätt ska ges en chans att betraktas på något längre avstånd.

1.8.1. Flytande sjömärken som ett tekniskt system

Ett sätt att förstå de flytande sjömärkena är genom *Large Technical Systems*-ansatsen (LTS) vars främsta företrädare är Thomas P. Hughes (Blomkvist & Kaijser 1998, s. 11). Med ”stora tekniska system” avses t.ex. järnvägar, trafik, telefonnät, vattenförsörjning, elektricitet eller internet. Dessa system utgörs alla av ett förgrenat system av sammankopplade komponenter av olika storlek. En mobiltelefon kan således ses som en enskild artefakt, men ur ett LTS-perspektiv ses den som en liten del integrerad i ett mycket stort system. Ett stort tekniskt system nyttjas ofta av en mängd olika aktörer och brukare, t.ex. företag, myndigheter, privatpersoner, säljare och köpare m.m. De har ofta sina egna regelsystem eller rättslig praxis, egen terminologi, kommunikation och tidsschema (Summerton 1998). Ett tydligt kännetecken på stora tekniska system är att de märks först när de plötsligt inte längre fungerar. Exempel på detta kan vara strömavbrott, överbelastning på telefonnätet eller när ett flygplan av teknisk orsak inte kan lyfta.

Detta ger konsekvenser för många övriga delar av samhället, vilket visar på de stora tekniska systemens andra kännetecken – att de ofta är intimt kopplade till *andra* stora tekniska system. Ett tredje kännetecken är sättet som de stora systemen ofta växer fram. De börjar ofta i mindre skala med lokala förgreningar. Allt eftersom växer de och kan i många fall knytas samman med andra lokala system och blir därmed regionala. Sedan blir systemet nationellt förgrenat och till sist internationellt (Summerton 1998). Detta kan exemplifieras av telefonnätet: ett fåtal lokala trådledningar under 1800-talets slut blev fler och kopplades efterhand samman, samtidigt som användarna blev fler och systemet ett allt viktigare organ för andra delar av samhället. Idag är systemet världsomspännande och har dessutom växt intimt samman med satellitteknologi och internet vilket kan ses som ett ännu större system.

Hur kan LTS-ansatsen förklara de flytande sjömärkena? Det är tydligt att de följt principen om hur de stora tekniska systemen växer fram. De tidigaste tillverkade sjömärkena utgjordes av stenrösen och stångmärken och deras utseende hade ingen enhetlig utformning. Deras innebörd och funktion kändes främst till av lokala och regionala brukare. Under 1500-talet började centralmakten att organisera utprickning av de militär- och handelsstrategiskt viktigaste farlederna. Det skedde enligt tysk förebild och på så vis kan det även sägas att systemet tog ett första steg från att vara nationellt till att bli internationellt. Vid något tillfälle, troligtvis under 1400-talet, utvecklades systemets ”språk” då de björkkvistar som då användes fick ett differentierat utseende: kvistar norr om farleden pekade upp medan kvistar söder om leden pekade ner. Även andra igenkänningsmärken började utvecklas för att tydliggöra sjömärkets syfte eller innebörd (Naish 1985, s. 31). Under 1600-talet inrättades lotsväsendet och en av lotsarnas uppgifter var att sköta om de flytande sjömärkena – i perioder låg detta ansvar i stället på bönderna (Krantz 1928, s. 175). Detta tydliggör att systemet redan då var sammankopplat med myndigheter och företag, nyttjare som använde systemet liksom ”anställda” som ombesörjde dess underhåll. Allt eftersom industrin och handeln växte under 1700- och 1800-talet ökade också mängden flytande sjömärken kraftigt, vilket skedde samtidigt med utbyggnaden av fyrar. Med tanke på hur antalet sjömärken växte under denna tid, liksom det omfattande arbete som krävdes för att underhålla dessa, kan det med stor sannolikhet sägas att sjömärkena fyllde en viktig funktion i det omfattande transport- och handelsnät genom vilket Sverige snabbt kunde industrialiseras (Söderlund 2015, s. 6). Sjömärkenas utseende differentierades alltmer under slutet av 1800-talet och i början av 1900-talet. Mängden information de förmedlade ökade således (Krantz 1928, s. 175). Uppfinningen av andra tekniska system som gasljusteknologi och elektricitet gjorde de flytande sjömärkena än mer effektiva då de underlättade för sjöfart nattetid. I början av 1980-talet togs ett nästintill slutgiltigt kliv mot internationalisering, då ett gemensamt system för utprickning, det s.k. ”System A”, bestämdes för såväl Europa som Afrika, Australien och Asien (Naish 1985). Detta internationella system som fortfarande används bygger till stor del på de principer och den utformning som de tidigaste sjömärkena hade (Krantz 1928, s. 175).

Det är lätt att se de flytande sjömärken som enskilda anvisningar i ett till synes tomt landskap. LTS-teorin visar dock att de kan ses som delar av ett vittförgrenat system. De förmedlar en speciell terminologi och de är kopplade till ett specifikt regelverk. I egenskap av vägvisare, inte minst till och från stora lasthamnar och städer, är de också intimt kopplade till andra stora tekniska system. Om de skulle tas bort eller sluta fungera skulle det kunna tänkas att skapa stora konsekvenser för samhället, då nödvändiga varor inte skulle kunna nå sin slutdestination. De flytande sjömärkena uppfyller således samtliga kriterier på ett stort tekniskt system.

1.8.2. Utprickade farleder som kulturmiljö

Katarina Saltzman skriver i sin doktorsavhandling *Inget landskap är en ö* (2001) att genom att studera landskapets dialektik – d.v.s. växelspelet mellan materiellt och immateriellt, människa och miljö, natur och kultur etc. – kan dikotomier som är centrala för västerländskt tänkande studeras (Saltzman 2001, s. 18). En sådan dikotomi kan sägas vara *land och hav*.

Saltzman beskriver den äldre etnologins intresse för ”det gamla bondesamhället” där mötet mellan människa och natur stod i fokus. ”Traditionella” kulturlandskap så som ängar, åkrar, betesmarker,

fiskeläger, gruvor eller byar dokumenterades intensivt framför allt under 1930-talet. Bland annat var det lokala eller regionala skillnader i arbets- eller byggnadsteknik, redskap eller lokala tillgångar på råvaror, och hur detta påverkade landskap och bebyggelse som ansågs mest intressant. Det var s.a.s. *spåren* som etnologerna var ute efter – hur landskapet hade påverkats av bondens liv och arbete. Men förutom svallvågor har fiskebåtarna eller fraktfartygen inte lämnat några spår i landskapet – åtminstone inte på vattenytan. Däremot har kapitalet som de bildat gett upphov till en mångfald olika maritima bebyggelsemiljöer. Det är också detta som hittills har lyfts fram som maritima kulturmiljöer. Ett citat ur en artikel av etnologen John Granlund från 1939 lyder: ”En förteckning av vad som fanns i en sjöbod 1935 ger bättre än långa beskrivningar en föreställning om böndernas umgänge med havet” (Saltzman 2001, s. 35). I citatet hörs en genklang av det materiella och det agrara, som om böndernas umgänge med havet i första hand skulle betraktas som en spegel av lantbruket – hur råvaran, d.v.s. fisken, togs till vara och brukades – inte hur bonden upplevde havslandskapet när han eller hon färdades i sin båt. I en dokumentationsrapport från 2013 som föregick utställningen *Fisket och Fiskaren i Väneren* på Vänermuseet i Lidköping görs precis samma iakttagelse – den kunskap som då fanns om yrkesfiskarnas tidigare tillvaro handlade mest om redskap, snarare än själva tillvaron för Vänerens fiskare (Nilsson & Drotz 2013).

Havet eller sjön görs på så vis till en ”icke-plats” som står i motsats till landet eller den fasta marken. Under 1700-talet kunde vattennivån emellertid skilja upp till två meter inom en sjuårsperiod (Brunsell 1996). Det är lätt att föreställa sig vilka dramatiska konsekvenser det gav för landskapets utseende och både sjöfartens och jordbrukets förutsättningar. Det är också lätt att slås av frågan – vad innebar det för de drabbade människornas syn på land och hav? Gjorde de en lika tydlig åtskillnad av begreppen?

Saltzman beskriver en dialektisk teori som går ut på att helhet och delar konstituerar varandra och att det därmed blir omöjligt att göra en total åtskillnad mellan subjekt och objekt eller orsak och verkan. Det har också sagts att själva den kontinuerliga förändringen är det enda som är konstant, medan det som verkar fast och permanent egentligen alltid befinner sig i rörelse och förvandling (Saltzman 2001, s. 110). Utifrån detta synsätt blir dikotomin land-hav än mer intressant. Landhöjningen och det faktum att insjöar förr eller senare alltid växer igen är bara några faktorer som gör att gränsen mellan vad som ligger under och över vattenytan kanske inte är så tydlig som den kan verka (ibid., s. 113).

Jag dristar mig här till att göra en abstrakt beskrivning av problemet. När kulturmiljöer runt hav eller sjöar pekats ut gäller det som tidigare nämnts ofta objekt eller miljöer på land. Det kan dock sägas att dessa bildar ett slags radband av periferier runt ett centrum (vattnet) som *inte nämns*. Den traditionella kulturmiljövården ser däremot på saken som att det är havet eller sjön som vore en periferi till de utpekade platserna, fastän de ligger spridda runt om den fingerade vattenytan – som om sjöar och hav vore vita fläckar i landskapet.

Den omfattande svenska karteringen av jordbruksmarker från och med 1600-talet kan ses som ett viktigt verktyg för att nå översyn och kontroll över landskapet och dess tillgångar. Enligt filosofen Michel Foucault växte det disciplinära samhället fram under just denna tid, och kartan kan eventuellt ses som ett medel i syfte att ordna landskapet efter människans behov (Saltzman 2001, s. 117). Sjökort, vilka kan ses som kartor över havens och sjöarnas topografi, kom till under samma tid. Det gäller också de flytande sjömärkena, vilkas syfte kan sägas var att skapa ordning och struktur i ett till synes kaosartat landskap. Ur det perspektivet kan det sägas att utprickningen av farleder med hjälp av flytande sjömärken just var ett sätt att disciplinera havet för att bättre kunna kultivera det. Liknelsen med jordbrukare är därför inte avlägsen – människan kan på många sätt ses som en ”havsbrukare”, oavsett om det varit för fiske, transport eller militär makt.

1.9. Källmaterial och källkritik

Eftersom det rådande kunskapsläget inom fältet är mycket otillfredsställande, är källmaterialet inte heller lika bearbetat som inom många andra ämnesområden. De tidigaste sjökorten lämnar en mycket generell information. Under slutet av 1700-talet blir de något mer detaljerade och i dessa kan det ofta ses var och hur – och *att* – lederna har utprickats. Under 1800-talet ökar detaljeringen och även den skriftliga informationen allt eftersom. Att hitta källor som beskriver farledernas sträckning och utprickning under 1700-talets tidigare del (och dessförinnan) har varit en utmaning. På grund av detta har jag fått förlita mig på befintlig forskning, mestadels av svenskt ursprung men även en del engelskt och tyskt. Allt som oftast är det arkeologer som står bakom denna forskning.

I möjligaste mån har arkivalier försökt användas, framför allt sjökort. Huruvida sjökorten kan betraktas som primärkällor är osäkert eftersom det inte med säkerhet går att säga om utprickningen verkligen stämde överens med det som sjökorten visade. Däremot är det högst troligt att sjökorten under 1700- och 1800-talet var mycket värdefulla handlingar. Detta kan tänkas öka chanserna för att den information som återgavs verkligen var korrekt i någon mening, trots att sjökorten i deras tidiga stadie inte alls var lika exakta som dagens.

2. BAKGRUNDSHISTORIK OCH VERKSAMHETSFRAM

Detta kapitel avser att redogöra generellt för de strukturer, förutsättningar, verksamheter och sociala mönster som tidigare forskning har visat präglade de maritima baserade kulturerna i Skandinavien. Dessa har, som följande stycken skall redogöra, ofta visat sig följa likartade mönster. Detta visar sig dock allra tydligast i Bohuslän. För att så tydligt som möjligt skildra de förutsättningar som präglat dessa maritima kulturer ges därför inte bara exempel från fallstudiernas områden i Vänerne och på Östkusten, utan även från Kattegatt och Skagerrak. Eftersom sjöfarten i Sverige från och med 1800-talet är jämförelsevis väl omskriven, ges i följande kapitel större fokus på tiden dessförinnan.

2.1. Sjöarnas och havens betydelse för svensk handel och infrastruktur

På grund av Skandinaviens läge som halvö har all så gott som all handel skett via havet (Hallén 2011, s. 84). Sverige är och har alltid varit ett export- och importberoende land (Lindström & Malmberg 2010, s. 12). I perioder under 1800-talet gick tre fjärdedelar av all svensk import över haven. Att det dessförinnan var ännu mer bör inte betraktas som omöjligt (Hallerdt 2003, s. 56). Det har sagts att det var just på grund av att Sverige tidigt utnyttjade farbara vattenvägar som landet utvecklades som framgångsrik handelsnation, militärmakt, industristat eller välfärdssamhälle (Söderlund 2015, s. 6).

Det kan sägas vara allmänt känt att det i förhistorisk tid var haven som möjliggjorde långa och snabba resor, territoriell expansion och transporter. Olika slags flytetyg (urholkade trädstammar eller liknande) tros ha använts som primitiva båtar för hundratusentals år sedan. När fenicierna startade den första organiserade handelssjöfarten i medelhavet hade egyptierna redan länge bedrivit handel med både Kreta och Östafrikas kust (Lindström & Malmberg 2010, s. 17). Medelhavets maritima infrastruktur levde vidare under både grekiska och romerska imperiet. Under tiden utvecklades skeppsbyggarkonsten – fartygen kunde allteftersom både lasta mer och segla bättre. De långfärder vi idag förknippar med Nordens vikingar började kring år 400 e.Kr. Dessa resor gick inte bara ut på plundring, utan framför allt på handel. Det är känt att resorna gick mycket långt – både till Medelhavet och Svarta havet i öster, och över Atlanten till Nordamerika i väster (Lindström & Malmberg 2010, s. 18). Under medeltiden var det Hansan som styrde över de nordiska ländernas handel. Hansan var även förbunden med medelhavets välorganiserade handel med centrum i Neapel. Allt eftersom Hansan förlorade inflytande under 1500-talet ökade de nordiska statsmakternas betydelse. Haven fortsatte alltjämt att vara den absolut viktigaste transportzonen. Från bruksorter och städer runt om i Sverige fraktades från och med senmedeltiden de exportvaror som skulle få Sveriges ekonomi att växa. Eftersom landvägarna under denna tid i stort sett var obefintliga eller mycket dåliga skedde de flesta av transportererna oftast på vintern med släde både på land och över frusna sjöar. Under sommaren kunde även älvar och sjöar användas (Lundin 2003). Ivar Modéer ger en målande beskrivning av den vilka konsekvenser som farlederna kunde ha för samhällets övriga liv och utveckling: *”Rikssegellederna genom skärgårdarna voro förr livligt trafikerade stråkvägar. På stränderna intill leden ser man flerstädes ännu idag hustomtningar som vittna om den omfattande bebyggelse, som uppstått i anslutning till sjövägarna. Dessa allfarvägar voro en värld för sig. Här fanns tullstationer och krogar, här gjordes affärer och här höllos sammankomster. Längs med sjövägarna lågo, särskilt under medeltiden, ett flertal kapell och kyrkogårdar”* (Modéer 1936, s. 108).

Den industriella revolutionen medförde en drastisk omvälvning av sjöfarten. Fartygen blev fler, de rymde allt större laster och antalet avgångar ökade. Järnvägen kom att spela ut en del av sjöfartens roll, men det kan också sägas att respektive transportmedel bidrog till en gynnande symbios dem emellan. Under 1800-talet kom ångtekniken och nya fartyg i stål att effektivisera sjöfarten, men segelfartyg användes även så sent som en bit in på 1900-talet. År 1880 bestod 85 procent av Sveriges handelsflotta av segelfartyg och först vid sekelskiftet därpå hade ångbåtarna större betydelse. På insjöar användes mestadels segelfartyg och hjulångare. Göteborg kom under 1800-talet att bli den absolut viktigaste hamnstaden i landet, och det hände att över tusen fartyg samtidigt köade vid hamnens inlopp (Hallén, Müller & Taro Lennerfors 2016, ss. 98 – 101).

2.2. Begreppet kustkultur – om havet som en kulturell gemenskap

Havet har på flera sätt varit en sammanbindande snarare än åtskiljande faktor, inte minst kulturellt. Flera författare har till exempel menat att olika sociala strukturer, värderingar, ägarförhållanden och vanor hos kustbefolkningen längs Kattegatt och Skagerrak ofta har skiljt sig från den gängse ”normen” i inlandet. Många av dem har också hävdad att kustbefolkningar, framför allt i nuvarande Bohuslän, oftare har haft mer utbyte med kustbor i andra skandinaviska länder än sina svenska grannar (Alexandersson 2013, s. 342). Historikern Poul Holm har till och med hävdad att fisket var det kitt som gav befolkningen runt Skagerrak och Kattegatt en gemensam kultur och identitet. Han har också menat att dessa oftare hade kontakter med länder på andra sidan Nordsjön än med Sveriges östra delar (Alexandersson, Bornmalm & Nilson 2016, s. 170). Detta sociala mönster kan jämföras med Sveriges största tillika Europas tredje största insjö Vänern. Även där har befolkningen runt sjön ofta haft mer social kontakt och utbyte än med sina närmare grannar mot inlandet (Holmström 2001).

Här kan en viss självrådighet eller kulturellt betingad suveränitet gentemot ”överheten” skönjas, som om dessa kustbor *kan själv* vilket möjligtvis skulle kunna förklara den rådande avsaknaden av skriftligt källmaterial (Westerdahl 2013, s. 16). Det kan tänkas att kustbornas rörliga liv, vilket dikterades av fiskarternas årsrytm och rörelser, kan ha varit något provocerande för statsmakten. Eftersom framför allt Bohusläns fiskare ideligen passerade landets gränser (de kunde arbeta så långt ut som i borte Nordsjön) markerade de indirekt att de var rörligare och friare än landfasta bönder. Det finns en möjlighet att detta ogillades eller åtminstone skapade en viss osäkerhet hos statsmakten. Åtminstone är det känt att de fanns en konflikt mellan de båda parterna. Till exempel förbjöds västkustens bönder under 1600-talet att bedriva utrikeshandel vilket de hade gjort under mycket lång tid. Detta skedde eftersom staten ville koncentrera handeln till städerna. Statsmakten var också, trots obefintlig erfarenhet av havsfiske, högst ovillig att låta Bohusläns fiskare tillämpa sin egen väl beprövade kunskap. De tvingades i stället att fiska enligt holländskt mönster på statsmaktens anbefallning (Alexandersson, Bornmalm & Nilson 2016, ss. 166, 171). Det kan hållas för troligt att konflikter som dessa haft betydelse för kustkulturens egenart.

De kulturella avvikelser som kustkulturerna kan tyckas utgöra upplöses dock när de inte längre jämförs med det mittsvenska idealet, utan med just de intilliggande kustregionerna som norm. Ett jämförande exempel kan göras. Skåne eller Gotland kan på många sätt sägas avvika från den mittsvenska normen, och det är först när landskapens danska eller nordtyska bakgrund beaktas som deras särprägel blir naturlig (Ahlberger 2011, s. 63). På samma sätt måste kust- eller insjökulturerna förstås – de begrips lättare om det vatten som de omgärdar inte betraktas som en periferi utan som ett centrum och sammanbindande kitt.

Pablo Wiking-Faria har vad avser Halland visat att gemenskapen mellan skogs-, jordbruks- och kustbönder sinsemellan var större än gemenskapen inom en kategori av dessa. Detta kan tolkas som att de var tvungna att byta till sig nödvändiga varor. Skogsområdena mot inlandet kan här ses som ett ytterområde medan havet utgjorde det kommunikativa centrum som skapade möjlighet att avyttra varor och finna köpare som saknades i det svenska inlandet (Ahlberger 2011, s. 66). Detta kan tyckas motsäga tesen om kustböndernas suveränitet, men det bör påpekas att Hallands kustbönder inte varit lika beroende av fiske som Bohuslän (Svedberg 2013, s. 331). Fisket har för övrigt utgjort en betydligt viktigare bas för Bohusläns kustbor, än för t.ex. Gotlands eller Östersjökustens befolkning som i första hand var bönder som endast bedrev fiske under sommarhalvåret. Kärnverksamheten för Bohusläns kustbor var däremot fiske och detta tog sig även uttryck i hur de prioriterade sin ekonomi: båtar ansågs ofta betydligt viktigare än odlingsbar mark. Dessutom var fisket mindre reglerat i Bohuslän än i Östersjöområdet där markägarna styrde över fisket (Alexandersson, Bornmalm & Nilson 2016, s. 168).

2.3. Förklaring av flytande sjömärken

Det är viktigt att påpeka att allt som tjänar till att skapa orientering kan användas som sjömärken. Detta kan t.ex. vara naturliga märken, såsom träd, stenar, klippor eller dylikt. Även byggnader som t.ex. kyrkor, vindkraftverk eller annan bebyggelse i landskapet kan användas som sjömärken. Sedan finns den typ av fasta sjömärken de flesta associerar med begreppet, nämligen fyrar, båkar, kummel och dylikt. I äldre tid har t.ex. bronsåldersgravar troligtvis ofta fått fungera som sjömärke (Westerdahl 1998) och vissa forskare har till och

med menat att kustnära bebyggelse som kunnat fungera som sjömärken har getts extra prioritet avseende underhåll (Naish 1985, s. 14, 18). De flesta av de fasta sjömärkena är uppförda av någon lots- eller sjöfartsmyndighet, men det finns även sjömärken som satts upp av privatpersoner. Vissa sjömärken, som fyror och lysbojar, är främst uppförda i syfte att ge vägledning nattetid, medan andra s.k. dagmärken endast kan användas under dagtid. Vissa sjömärken fungerar både som dag- och nattmarke. (Söderlund 2015, ss. 12 – 13).

Denna uppsats ska enbart behandla de *flytande sjömärkena*. De kan delas in i olika kategorier och har således olika syften och utformning. Det som är gemensamt för dem alla är dock att de utgörs av en flytande anordning vilken med en kraftig kätting är förankrad i en tyngd som vilar på havsbotten. Enligt det s.k. *System A* som är ett internationellt system för utmärkning av grund och farleder och använts i Sverige sedan 1980, kan de flytande sjömärkena delas in i följande kategorier:

Lateralmärken – kallas även *sidomärken* och har till syfte att märka ut sidorna på farledernas huvudriktning som i Sverige löper från Strömstad runt hela landet upp till Haparanda. En farleds huvudriktning löper även alltid in mot hamnarna. Lateralmärkena utgörs av röda babordmärken och gröna styrbordsmärken. De kan ha specifika toppmärken (symboler högst upp), men det är också vanligt med långsmala cylinderformade märken som endast känns igen på kulör.



Fig. 1. Lateralmarke. Prick utan toppmarke eller ljus (babord).



Fig. 2. Lateralmarke: lysboj (babord).



Fig. 3. Lateralmarke. Styrbordsprick med toppmarke (styrbord). Observera att denna prick är pålad i botten och är således inte flytande.

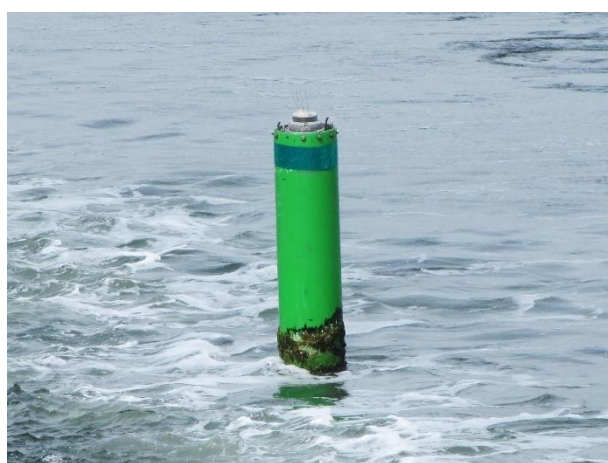


Fig. 4. Lateralmarke. Lysboj (styrbord).

Kardinalmärken kallas även *väderstrecksmärken* och har till syfte att märka ut grund eller andra faror i eller under vattenytan. De utgörs av norr-, väst-, syd-, och ostmärken. Ett normärke placeras norr om grundet, ett sydmärke placeras söder om grundet o.s.v. Det är vanligt att flera av dessa märken används för samma grund

eller annan fara. De är utformade i olika kombinationer av svart och gul färg samt upp- eller nedåtpåkande pilar – allt för att de ska kännas igen så tydligt och på så långt avstånd som möjligt.



Figur 5. Kardinalmärke - väst (märket sitter väster om grundet).



Figur 6. Kardinalmärke - norr (märket sitter norr om grundet).



Figur 7. Kardinalmärke - ost (märket sitter öster om grundet).



Figur 8. Kardinalmärke - syd (märket sitter söder om grundet).

Lateralmärken och kardinalmärken är de allra vanligaste och mest förekommande sjömärkena. Förutom dessa finns andra kategorier av flytande sjömärken – de förekommer inte i lika stor utsträckning och har därför inte kunnat fotograferas. Likväl är det relevant att ge dem en kort beskrivning vilken följer nedan:

Punktmärken är röda och svarta och märker ut tillfälliga hinder omkring vilka det finns fritt vatten.

Mittledsmärken är röda och vita och placeras i mitten av en farled för att visa att den finns farbart vatten på ömse sidor om märket. De kan användas för att markera ut inloppet till en farled.

Specialmärken är gula och är inte avsedda för navigering, utan endast för att märka ut elkablar, tillfälliga tekniska instrument, områdesgränser eller liknande.

Nya hinder kan också kallas *vrakboj* och märker ut tillfälliga hinder som vrak eller hastigt uppkomna sandrev. De är blå och gula och kan även kombineras med andra märken, t.ex. kardinalmärken.

Dykdalber räknas inte som flytande sjömärken utan är sammansatta träpålar nedstuckna i botten sedimentet. Dessa var bl.a. avsedda att hindra fartyg från att stöta på hinder, men även att användas för förtöjning, ungefär som en boj. Dessa har liknande karaktärsdrag som flytande sjömärken i bemärkelsen att de sticker upp ur fritt vatten. De kan ses på många platser – i hamnar och kajer såväl som sjöar eller kanaler mitt inne i städer.

Informationen ovan är hämtad från Sjöfartsverkets hemsida (Sjöfartsverket 2016). Det bör här understrykas att utformningen av samtliga dessa sjömärken är betydligt mer komplex än vad som här framkommit. Beskrivningen ovan ska endast ses som en generaliserad förklaring för att ge den icke insatte läsaren en rimlig chans att få grepp om hur systemet fungerar.

2.4. Anvisningar till sjökorten

För att underlätta förståelsen för de symboler i sjökorten som analyseras i denna studie följer nedan en kort anvisning med bildexempel. Endast flytande sjömärken samt anvisade farleder har med cirklar och pilar markerats ut för att göra det så tydligt som möjligt vad som är viktigt att känna igen. Eftersom sjömärken under tid har varierat i utseende, både i verkligheten och på sjökorten, har därför exempel från olika tidsperioder valts ut. De flesta sjökort återkommer senare i studien. Observera att bilderna nedan är redigerade.

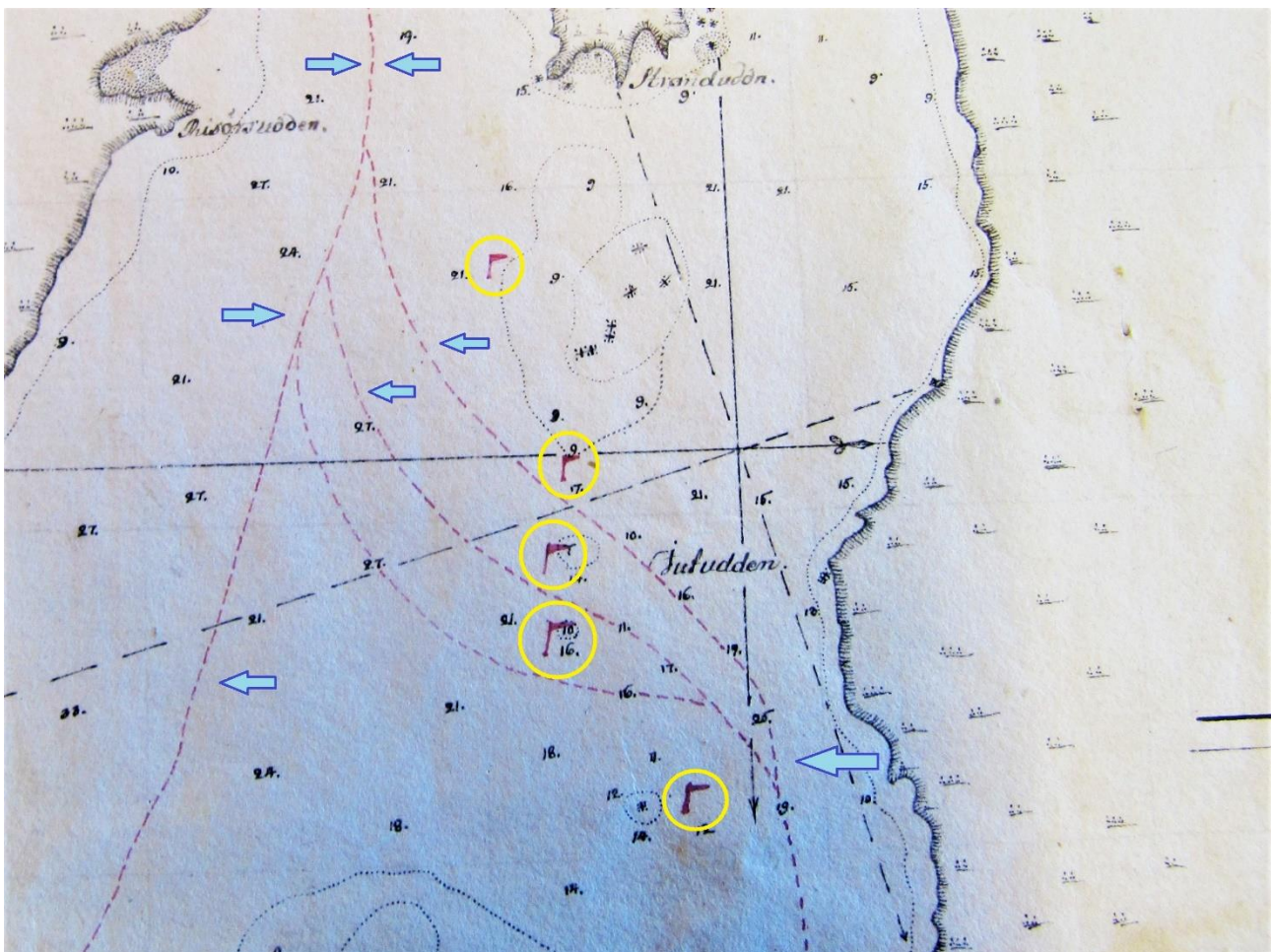


Fig. 9. Sjøkort från 1784 – 1785.

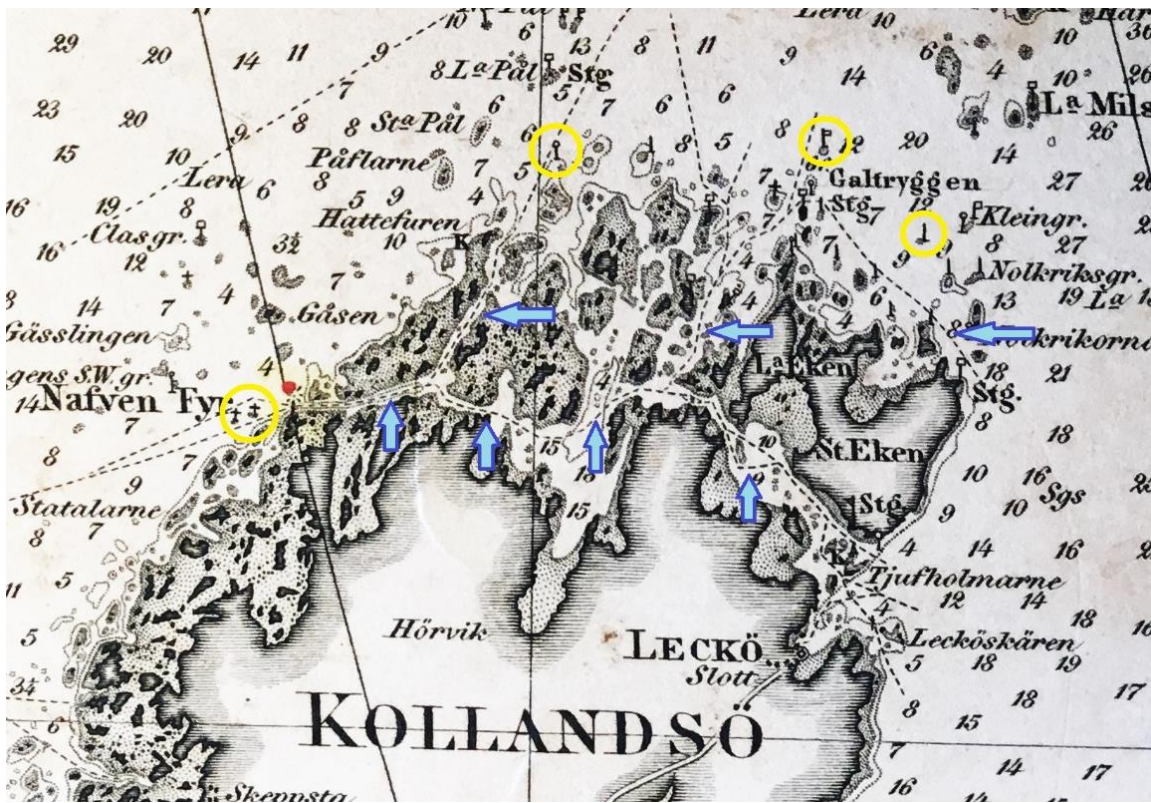


Fig. 10. Sjökort från 1866.



Fig. 11. Sjökort från 1800-talets slut.

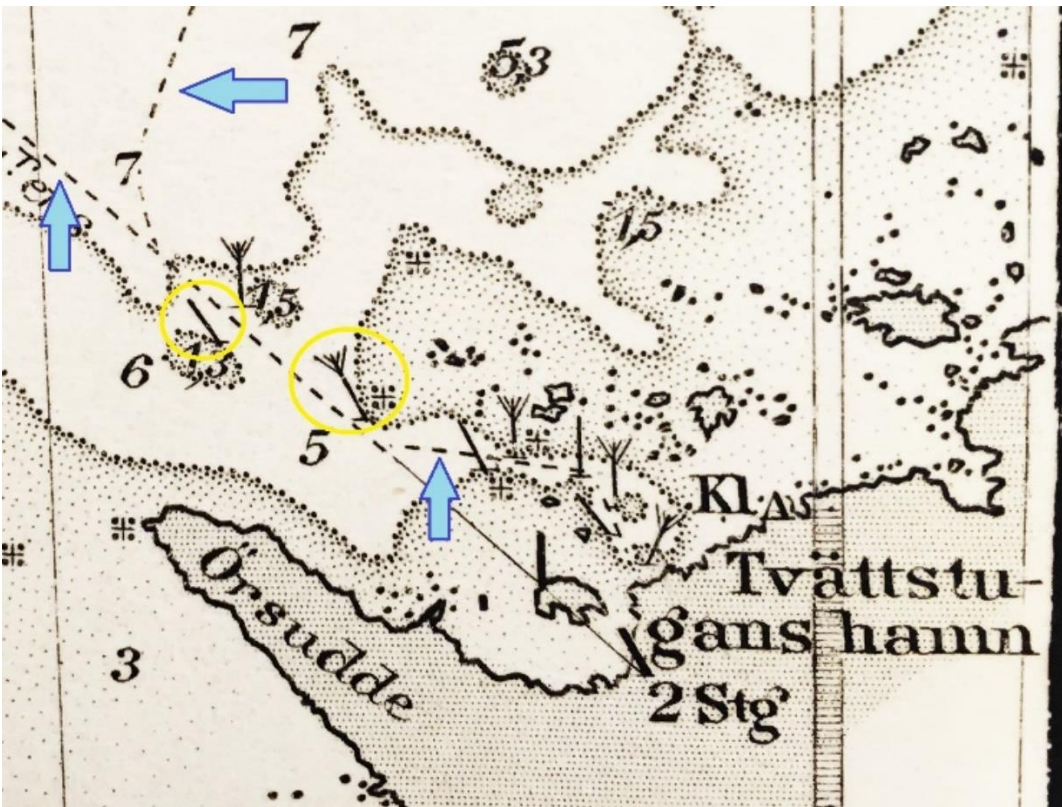


Fig. 12. Sjökort från 1937.



Fig. 13. Sjökort från 1987.

2.5. Den svenska utprickningens historia

Liksom många andra kulturella och tekniska influenser spred sig även kunskapen och användandet av flytande sjömärken från södra till norra Europa (Naish 1985). Sveriges influerades av Tysklands utprickning under 1500-talet. Den äldsta beskrivningen av flytande sjömärken i Tyskland är daterad till 1410 (Lang 1965, s. 2). I Holland finns uppgifter som tyder på att flytande sjömärken förekom redan 1358 (ibid., s. 40). Eftersom många uppgifter i medeltidens sjöböcker från både norra och södra Europa överensstämmer, tros sjöfarare från dessa områden haft ett kontinuerligt kunskapsutbyte. Flera sjöböcker beskriver flytande sjömärken vid Spaniens nordkust under 1200-talet. Den sankt Venedigbukten som var högtrafikerad av handelsfartyg tros ha utprickats med kvastar (Naish 1985, s. 26). Om detta är ursprunget till det skandinaviska tillvägagångssättet att markera farleder med kvastar vilket gjordes i Sverige i organiserad form fram till 1965 är dock ovisst. Det går fortfarande att hitta platser där långa käppar nedstuckna i botten fungerar som en enkel farledsanvisning.



Fig. 14. Donsö i Göteborgs södra skärgård, maj 2017. Käpparna som är nedstuckna i botten utgör en primitiv farled in till småbåtshamnen. Det kan tänkas att det var på detta sätt som vissa tidiga stångmärken såg ut. Om ris surrades fast vid dess topp till en upp- eller nedåtppekande pil (likt en sopkvast av björk) kunde ytterligare detaljer om området förmedlas, t.ex. vilka kvastprickar som var placerade norr eller söder om farleden. Dagens prickar med toppmärken av pilar som pekar upp eller ned har stora likheter med detta system.

Sveriges liksom hela Skandinavien kuster utgörs till skillnad från många andra delar av Europa av klippiga och grunda skärgårdar. Detta har både underlättat och försvårat segling inomskärs. Det krävde en omfattande lokalgeografisk kännedom för att fartygen inte skulle gå på grund, och samtidigt gav de många skären och öarna skydd i hårda väderförhållanden (Söderlund 2015, s. 16). Eftersom landhöjningen och havets tillbakadragande efter istiden har skett under en relativt lång tidsperiod har topografin både under och över vattenytan för ett mindre spann av generationer verkat i stort sett oförändrad. Detta har möjliggjort en kontinuitet för sjöfarten – de farliga grunden låg där de låg och kunskapen om dessa, som förmedlades muntligt, kunde gå i arv mellan generationerna (Westerdahl 2013, s. 16).

Så länge hav och sjöar har nyttjats för resande har sjömärken använts. Förutom de astronomiska himlakropparna (solen, månen och stjärnorna) har naturliga formationer i landskapet, som öar, träd, eller klippor, varit de mest använda hjälpmedlen för navigering. De äldsta kända sjömärkena i Norden som har

skapats av människor torde vara bronsåldersrösen. Dessa har i första hand uppförts som gravrösen, men med tanke på deras lokalisering på berg i anslutning till hav och vatten kan de tänkas att även ha uppförts i syfte att fungera som sjömärke (Söderlund 2015, s. 24). Under denna tid var fartygen relativt grundgående och det kunde antagligen ha räckt att från fartygens förskepp hålla utkik efter grunda klippor. Under medeltiden blev dock fartygen mer djupgående och faran för att gå på undervattensklippor som inte syntes ökade (ibid, s. 16). Fram till och med 1500-talet var både utprickning av fasta sjömärken och lotsning genom farlederna en återkommande syssla för skärgårdsbefolkningen. De utförde arbetet efter egna behov, till exempel för att kunna hitta rätt leder genom grunden eller för att hitta goda fiskeplatser (ibid., s. 18).

Samtidigt som den svenska centralmakten under 1500-talet började att intressera sig för att stärka militärmakten och bygga en mångfacetterad nationell infrastruktur (Berg 1993) blev det även viktigt att göra sjöfarten för örlogsfartygen säkrare. Det skedde genom en centralt organiserad utprickning av de viktigaste farlederna samt att kravet på lotsar i dessa leder höjdes. Under denna tid var Sverige i politik och handel till stor del orienterat österut, och de flesta av åtgärderna skedde i Östersjön och Ålands skärgård (Söderlund 2015, s. 20). Förebilden för utprickningen kom främst från Tyskland (Modéer 1936, s. 118; Söderlund 2015, s. 18).

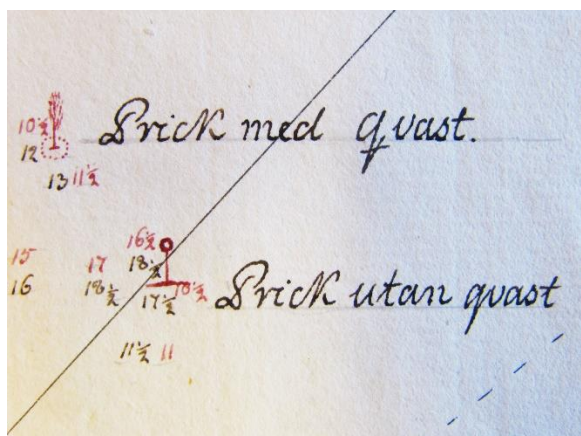


Fig. 15. Prickar med och utan kvast på olika sidor om farleden gjorde att det blev ännu lättare att hitta rätt. Mellan prickarna syns bottendjupet mätt i fot. Detalj ur sjökort från 1761.

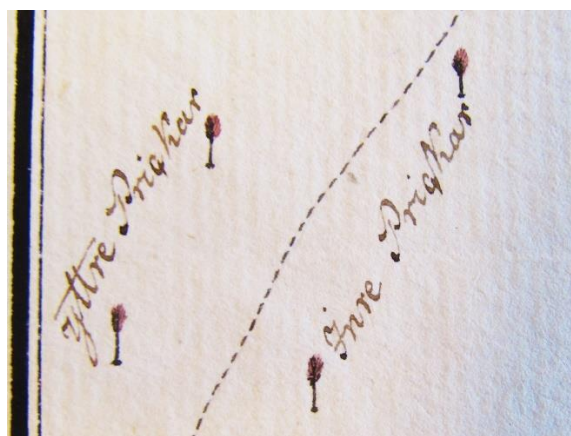


Fig. 16. Inre och yttre kvastprickar. Mellan dessa löper den på sjökortet streckade farleden. Detalj ur sjökort (odaterat).

År 1527 uppmanades rådet i Strängnäs av Gustav Vasa att varje år pricka ut viktiga farleder med hjälp av stora stänger eller lövruskor (Hallerdt 2003, s. 45). Den 20 augusti 1550 skickade Gustav Vasa en skrivelse till befallningsmannen på Åbo slott som gällde farleden till den nyligen grundade staden Helsingfors. Där påpekas att farleden innehöll grund som utgjorde fara för sjöfarten, och att dessa snarast skulle märkas ut. På undervattensgrunden skulle flytande tunnor förankras och på dessa skulle något högt fästas, på samma sätt som det gjordes i Tyskland (Modéer 1936, s. 116; Söderlund 2015, s. 18). Vid 1500-talets slut och 1600-talets början ökade insatserna för utmärkningen av farleder, bl.a. för att antalet nya örlogsfartyg ökade (Hallerdt 2003, s. 45). 1644 gavs *Johan Månssons Sjöbok* ut. Den var den första mer detaljerade seglingsbeskrivningen över Östersjön vilken förutom majoriteten av både naturliga och fasta sjömärken även nämnde arton flytande sjömärken i form av s.k. remmare eller flytande tunnor (Söderlund 2015, s. 19).



Fig. 17. Flaggprickar och streckade farleder. Detalj ur sjökort från 1772.

År 1677 infördes den s.k. *sjölagen* och med den infördes *lotssvång*. År 1680 grundlades det statliga svenska *lotsväsendet* då viceamiralen Werner von Rosenfelt fick i uppgift att på lämpliga platser anställa *lotsar*. Dessa hade enligt lag ensamrätt på sitt uppdrag, men var även ålagda att sköta om och hålla tillsyn över *farledernas* utprickning. Under vissa perioder låg detta ansvar i stället på bönderna (Krantz 1928, ss. 175, 238). I § 6 ur en förordning från 1696 vilken reglerade *lotsverksamheten* i Sverige och Finland ålades varje *lots* att både underhålla *remmare* och kontinuerligt se över att de inte *rubbades*. I *meböckerna* (en slags navigationsbok eller *farledsbeskrivning*) stod nämligen oftast var dessa *brukade* befinnas (Söderlund 2015, s. 19).

Något som bör betänkas är att *skärgårdskrigföringen* var en viktig och väl uttänkt strategi för att vinna över fienden under 1600-talet (Sjöblom, Müller & Åselius 2016, s. 32). Flytande *sjömärken* har i många krig runt om i Norden spelat en viktig roll i denna taktik. Eftersom fienden skulle hindras från att nå land var det brukligt att *sjömärkena* lyftes upp ur vattnet vid ett militärt angrepp. Detta gjorde det svårare för fienden att navigera genom grunden, och i bästa fall gick fienden på grund varpå de den attackerade sidans *fartyg* fick ett betydande övertag (Westerdahl 2008, s. 9). I början av 1800-talet slog den s.k. *centralförsvarstanken* genom i Sverige. Den innebar att fienden inte längre skulle hindras från att stiga i land – tvärtom skulle den *luras* in till en lämplig plats där den skulle *omringas* och *förintas* av *inhemskt försvar* (Cronenberg 2017). För de flytande *sjömärkenas* del borde det ha inneburit att de tänkte *tillåtas* att få ligga kvar även vid ett militärt angrepp. Eftersom kriget för Sveriges del sedan 1809 *uteblivit* är det dock svårt att få klarhet i frågan.

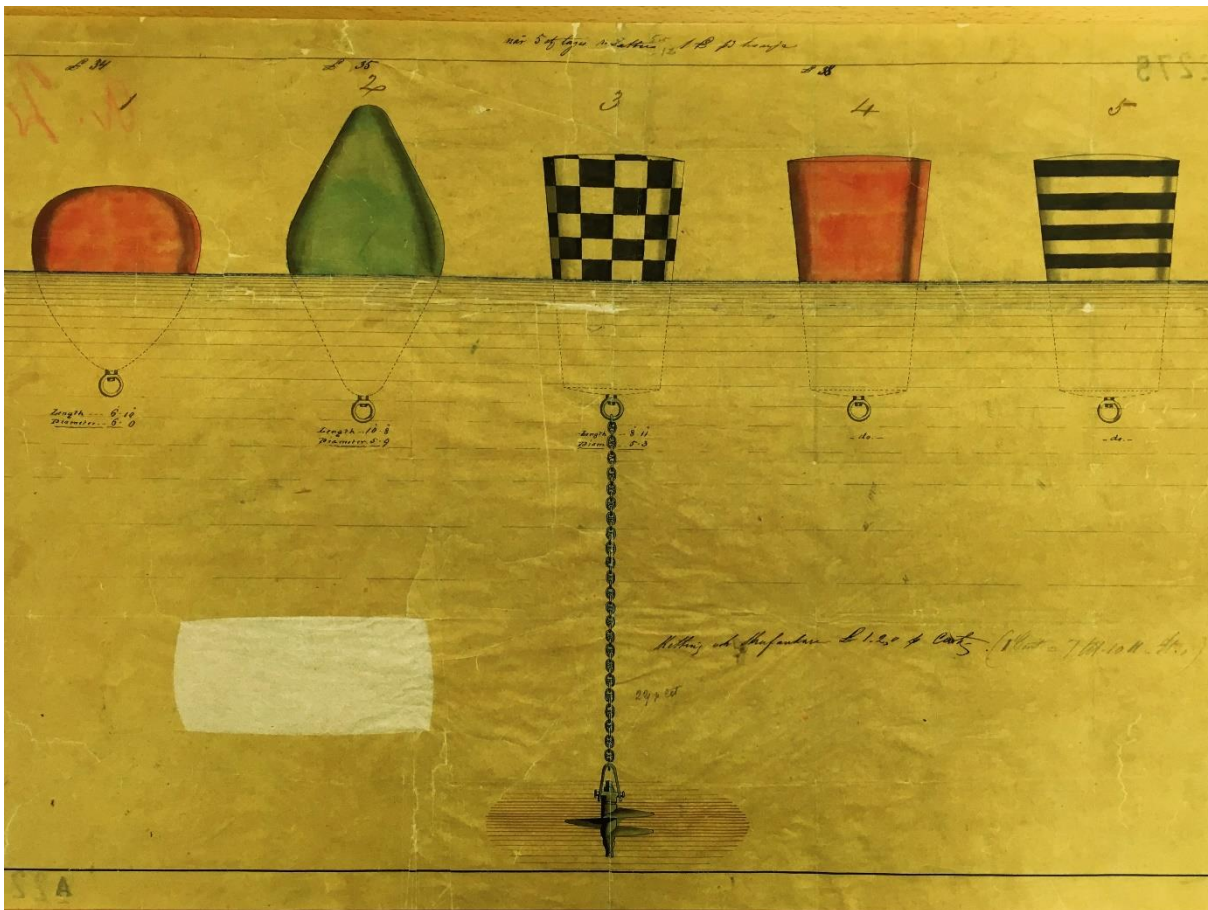


Fig. 18. Engelsk ritning på bojar av järn, troligtvis från 1800-talets slut. Det är oklart om just dessa använts i Sverige.

Under 1700-talet tillkom både fler sjömärken och nya sjökort med högre detaljeringsgrad, men det skulle dröja till 1800-talets mitt innan den verkliga utbyggnadsfasen tog fart. I början av seklet utförde Gustaf af Klint en mängd detaljerade sjökort över de flesta av Sveriges kuster och större insjöar. Dessa sjökort gjorde det lättare för fartygen att navigera på egen hand utan att ta hjälp av lotsar. På så vis kom också sjömärkena att få större betydelse för sjöfarten. I samband med den industriella revolutionen ökade sjöfarten i Sverige markant, inte minst då rå- och handelsvaror transporterades till sjöss. Ångtekniken gjorde att trafiken kunde ske året om, och fartygen blev både större och mer djupgående. Nödvändigheten av en säkrare utprickning var avgörande för en stor del av sjöfarten. Detta gjorde att inte bara fler sjömärken sattes ut. Även äldre sjömärken ersattes med nya, bättre synliga. Tillökningen av sjömärken höll i sig till 1900-talets mitt varpå den då avstannade (Söderlund 2015, s. 20). Enligt Naish (1985, ss. 55 – 56) gick England under 1800-talet om Tyskland ifråga om att vara den ledande utpricknings-nationen, inte minst p.g.a. dess kolonisering i Asien. Tidigare hade England importerat bojar från Tyskland, vilket det kan tänkas att även Sverige gjorde. Engelska färglagda ritningar på bojar som förvaras på Riksarkivet i Göteborg antyder dock att Sverige kan ha importerat bojar från England under sent 1800-tal, eller åtminstone var influerade av dess utformning (GLA A02275). Mellan 1879 och 1894 uppfanns de första lysbojarna. Även s.k. *dykdalber* (sammansatta träpålar nedstuckna i bottensedimentet) försågs med gaseldade blinkande lyktor. Detta innebar att sjöfarten för första gången kunde ske även på natten. Följande citat ur Claes Krantz bok *Havets Makter* från 1928 ger en föraning om vilket enormt framsteg detta ansågs vara: "Nu är det en ståtlig riddarvakt, som står uppställd på ömse sidor om farleden från Västerhavet in till Göteborg. Mellan Vinga och Tingstad är den trettioåtta lågor stark. (...) I förtroliga blinkningar tala de om för honom, var han har stora farleden. Det ena beskäftiga lilla ljuset efter det andra dyker upp och ledd av diskreta antydningar i rött och grönt teckenspråk går sjömannen säker som på en gata raka vägen till sin plats i hamnen." (Krantz 1928, s. 194).

Det blev under samma tid allt mer önskvärt att öka mängden information som sjömärken kunde upprätthålla. Det skedde således genom ett mer avancerat formspråk och färgsättning. Ett vidare steg mot internationalisering skedde i och med den s.k. kardinalmärkningen (se stycke 2.3.) som förekom i Ryssland,

Sverige och Finland. Skillnader mellan märken på östliga och västliga sidor om kanalen kan vara en senare utveckling (Naish 1985, ss. 60 – 61).



Fig. 19. Tvättstugans hamn, detalj ur sjökort från 1937 eller 1939. Notera kvastprickarna norr om farleden och de slåta stångprickarna söder om leden.

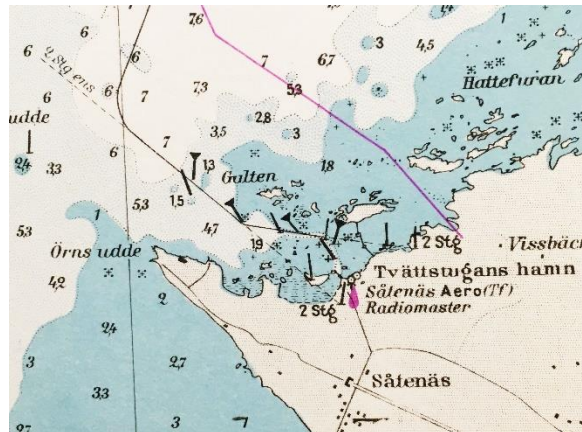


Fig. 20. Tvättstugans hamn, detalj ur båtsportkort från 1965. Prickarnas formspråk kan jämföras med kvastprickarna på fig. 14.

En upplysningsbroschyr från 1939 (Christiernin 1939) delar in flytande sjömärken i kategorierna prickar, remmare, fyrskepp, lys- och ljudbojar samt ”vanliga farledsbojar”. Även för de norska, danska och finska utprickningssystemen redogörs kort och det är viktigt att understryka att systemen och utseendet på varje lands sjömärken skiljer sig avsevärt. Det som förenar dem åt är färgsättningen vilken huvudsakligen sker i rött, svart och vitt. Under 1950-talet började de flytande sjömärkena att förses med reflexer (SMG Tidningsartikel). 1965 gjordes det nationella systemet om igen. Kvastarna togs ur bruk³ och ersattes med enbart prickar (d.v.s. sjömärken – begreppen används hädanefter synonymt) med toppmärken i enhetlig utformning och färgsättning. Formspråket och färgsättningen var i stort sett detsamma som tidigare.



Fig. 21. Detalj ur Decca-kort från 1969. Korten användes mestadels av större lastfartyg vilka inte längre behövde anpassa färdens efter landskapet nära land. Detaljrikedomen på dessa sjökort försvann således och informationen de återgav fick en mer karikatyrisk gestaltning.

³ Bengt Ahlén, Kristinehamn. Båttägare och sjöhistoriskt intresserad. Telefonsamtal 2017-05-22.

1980 anammar Sverige en internationalisering av sjömärken. Systemet kallas *System A* och används i Europa, Afrika, Asien och Australien. USA, Sydkorea och Japan använder ett system som kallas *System B* (Naish 1985; Sjöfartsverket 2016). Hur detta system fungerar har beskrivits kortfattat i stycke 2.3. Idag finns ungefär 11 000 prickar och 1 414 bojar. Detta kan jämföras med fyrarna som totalt uppgår till 2 847 stycken, även de allra minsta inkluderade. Av dessa äger Sjöfartsverket 4 800 prickar och 757 bojar samt 1 173 fyrar⁴.



Fig. 22. Detalj ur båtsportkort från 1987. Här gäller System A. Notera utformningen på prickarna – deras toppmärken är inte en exakt återgivning av verkligheten utan syftar endast till att underlätta läsningen av sjökortet.

⁴ Lorenz Broman, chef på Sjöfartsverkets farledsförvaltning. Email skickat 2017-05-23.

3. FALLSTUDIE: KRISTINEHAMN TILL VÄNERSBORG

Många av de orter som denna studie berör har tidigare haft andra namn, eller föregåtts av orter strax intill. För att underlätta för läsaren används därför namnen på de nuvarande orterna.

3.1. Hur, när och varför har farleden använts?

Vänern är Sveriges största och Europas tredje största sjö. Förbindelser över Vänern har anor från förhistorisk tid. Att segla har länge varit ett vardagligt inslag i Vänerböndernas liv, oavsett om det gällde för att fiska eller uträtta andra ärenden. Grovt förenklat kan det sägas att Vänern under lång tid har förbundit skogsrika områden i Värmland och Dalsland med slättlands- och jordbruksområden i Västergötland. Det innebar att sjöns olika produktionsområden (trä och järn i norr och spannmål i söder) kunde komplettera varandra (Westerdahl 1997, s. 55). Under medeltiden, då den politiska och kyrkliga makten var centrerad vid sjöns sydöstra sida mot nuvarande Västergötlands slättbygder, var Vänern mycket viktig för kommunikationer inom Skara stift som då även omfattade Dalsland och Värmland. Viktiga kommunikations- och pilgrimsleder gick dessutom från Källandsö upp via Lurö skärgård eller över värmlandssjön upp mot nuvarande Karlstad och vidare mot Nidarosdomen i Trondheim. Söderut var de förbundna med pilgrimsleder ända till Rom (Andersson 1995, ss. 40 – 43).

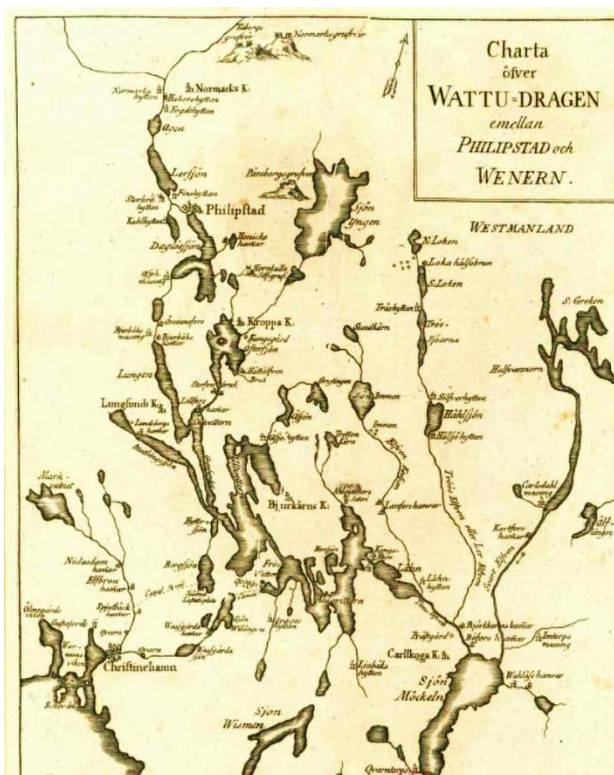


Fig. 23. Karta över vattendrag mellan Bergslagen och Vänern från 1805, övre del. Dessa vattendrag kan ha använts för att transportera järn och timmer till utskepningshamnar i Vänern.

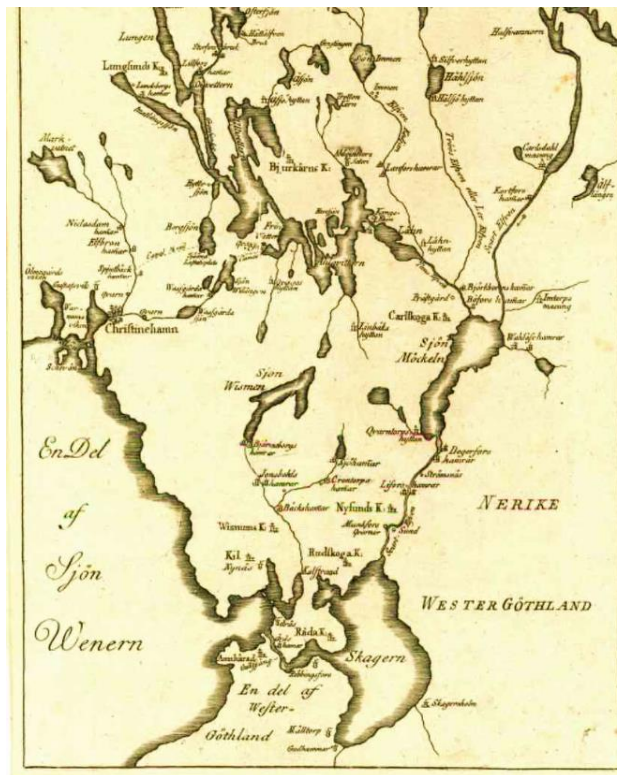


Fig. 24. Karta över vattendrag mellan Bergslagen och Vänern från 1805, nedre del. Vattendragen motsvarar generellt den transportled som beskrivs av Rasmus Ludvigsson kring år 1550 (Lundin 2003).

Under 1550-talet sändes sekreteraren och genealogen Rasmus Ludvigsson ut av Gustav Vasa för att inventera Sveriges alla vattenvägar i form av sammanlänkade sjöar, åar och andra mindre vattendrag. Dessa ansågs betydelsefulla ur flera aspekter, både för det rena vattnet som ju var en nödvändighet för både människor och de djur som de på olika sätt nyttjade, som kraftkällor för bl.a. kvarnar, och inte minst som en underlättande zon för transport och kommunikation. Det kan till stor del sägas att projektet var ett led i att undersöka Sveriges förutsättningar till att börja bygga en större sammanhängande infrastruktur (Lundin 2003, s. 12). I Ludvigssons

källmaterial som tolkats och analyserats av Eliz Lundin finns vägen Nora – Kristinehamn – Vänersborg översiktligt beskriven. Lundin menar att landvägen till Kristinehamn då var under planering (Lundin 2003, ss. 291–292), men det kan antas att sträckan redan trafikerades av häst- eller oxdragna järntransporter. Det var förmodligen snarare anläggandet av en bättre huvudväg som åsyftades. En karta över vattendrag mellan Filipstad och Vänern från 1805 (se fig. 18–19) där sjön Grecken i närheten av Nora är utritad antyder dock att en sådan väg fortfarande inte kommit till, utan att en stor del av transportererna fortfarande gick över vattendrag med hästforor vintertid eller båtar på sommarhalvåret (Riksarkivet 017). Sjövägen mellan Kristinehamn och Vänersborg användes alltjämt under såväl sommar- som vintertid redan under 1550-talet. Under vintern fraktades järnet med slädar på isen, och under sommarhalvåret användes båtar (Lundin 2003, s. 10). En arkivhandling från 1773 meddelar att hela sjön endast blev istäckt under stränga vintrar, men att isen vid stränderna alltid frös även vid mildare vintrar – detta bekräftar Eliz Lundins uppgifter (2003). Enligt sjökaptenen Simon Granath befanns den viktigaste lastningshamnen för hela Kållandsö och dess bönder i Ulleredsund mellan Kålland och Kållandsö och att Örslösa tingsrätt i en dom under 1700-talet (Granath ger inget exakt årtal) meddelat att sundet ”var kungsådra sedan urminnes tider” (Granath 1998, ss. 12 – 13). *Kungsådra* var ett juridiskt begrepp som avsåg en del av ett sund eller en älv som för allmänna ändamål, samfärdsel eller fiskebeståndens fria rörelse och vandringar inte fick hindras eller på något sätt blockeras, utan var tvunget att hållas öppen. Begreppet förekom bl.a. i de äldre landskapslagarna vilka kunde ge mycket specifika detaljer om lagens tillämpning (Nordisk familjebok 1885, ss. 265–266).



Fig. 25. Inloppet till Lidköping kantat av flagprickar. Stadens som anlades 1446 gjorde att handelssjöfarten i Vänern ökade. Allt eftersom växte nya städer upp runt om sjöns stränder. Detalj ur sjökort mått 1766 och korrigerat 1784.

År 1446 anlades staden Lidköping och med detta inleds en ny slags sjöfart i Vänern – den statskontrollerade handeln med trävirke, skeppsmaster och järn. Allt eftersom handeln ökade växte de övriga städerna upp, bl.a. nuvarande Karlstad, Kristinehamn och Mariestad (Westerdahl 2003, ss. 97, 217). Till stora delar var det exporten av järn och koppar som gjorde att Sverige fram till och med 1600-talet kunde kvalificera sig på den

internationella marknaden. Under 1700-talet stod järnet för tre fjärdedelar av Sveriges exportinkomster (Magnusson 2010, s. 125, 128; Hallberg 1992, s. 12). Merparten av järnet kom från Bergslagen. Utskeppningen skedde till stor del genom Mälaren, men även via Vänern och Göta Älv (Hallerdt 2003; Rolof 1960, s. 105). Städer och orter som Karlstad, Kristinehamn och Otterbäcken föddes alltså ur behovet av lämpliga utskeppningshamnar för exportvaror som hade en avgörande betydelse för Sveriges ekonomi och tillväxt (Ahlberg 2012).



Fig. 26. Detalj ur sjökort mätt 1768 korrigerat 1782. Annebergs tegelbruk. Runt om hela Vänern fanns mängder av små lastageplatser som dessa. Värt att notera är även att dessa sjökort likt geometriska kartor kan ge värdefull information om den dåvarande bebyggelsen.



Fig. 27. Detalj ur sjökort mätt 1765 korrigerat 1782. I Vänersborg möttes fartyg gående både in i Vänern och genom Göta Älv mot Göteborg. De röda punkterna i farleden tros inte vara sjömärken utan dykdalber vilka de många fartygen förtöjdes i väntan på vidare färd i båda riktningar.

Från framför allt Kristinehamn och Otterbäcken men även flera andra mindre hamnar skeppades obearbetad tackjärn till bland annat Karlstad, Dalslands kanal och Vänersborg för bearbetning till stångjärn, s.k. ”färskning”, i de närliggande järnbruken. Därefter skeppades stångjärnet via västerhavet ut på internationell export (Hallberg 1992, s. 10). Under 1800-talet kom järnet allt mer att exporteras i andra former än stångjärn men själva utskeppningen fortsatte och ökade alltjämt. Även andra varor exporterades från Vänerns hamnar. Trä och timmer, kalk, trätjära, linolja, papper och inte minst spannmålsprodukter fraktades och såldes till bland andra länder England, Frankrike och Holland så tidigt som under 1500-talet (Hallberg 1992, ss. 10–17). Importen har under olika tider bestått av bl.a. kolonial- och manufakturvaror som textilier och kryddor, salt, sill, drycker, kemikalier, olja, kol, cement, foder och spannmål (Hallberg 1992, ss. 25, 127–143).

Christer Westerdahl (2003, s. 97) menar att Vänersjöfarten fram till att Trollhätte kanal invigs år 1800 i huvudsak styrdes av Vänerstädernas tillkomst och utveckling och den statligt kontrollerade handeln. Allmogeseglation förekom frekvent men dess omsättning och ekonomiska effekter var betydligt mindre. Enligt Granath (1998, s. 40) dog den ut efter 1860. Den tunga sjöfarten på Vänern ökade dock markant efter att Trollhätte kanal öppnade, och efter att ångbåtstrafiken kom igång under 1840-talet. Otterbäckens betydelse som hamnstad ökade efter att järnvägen drogs till hamnen år 1876 (Hallberg 1992, s. 141). Statistik visar att Otterbäcken år 1880 genom 132 fartyg skeppade ut totalt 6602 ton varor och gods. Det innebär att varje fartyg i snitt lastade 50 ton. År 1917 hade summan stigit till 88 198 ton fördelat på 621 fartyg, vilket betyder att varje

fartyg lastade i snitt 142 ton (Hallberg 1992, s. 170). Att fartygen tredubblat sin last betyder naturligtvis också att de blivit större och mer djupgående.



Fig. 28. Generalkarta över sammanbindningen mellan Vänern, Vättern och Östersjön, 1810. Öppnandet av Trollhätte kanal år 1800 gjorde att sjöfarten på Vänern ökade drastiskt. Detta gjorde att behovet av nya farleder ökade. Här kan "nya leden" och "nyaste säkra leden" genom Lurö skärgård ses. Den södra leden användes dock redan 1789 enligt sjökort. Den är fortfarande den huvudsakliga farleden för de stora lastfartyg som trafikerar sjön. Från Ekens skärgård förbi Lurö och vidare norrut mot Värmlandsnäs gick under medeltiden den viktiga pilgrimsleden mellan Rom och Nidarosdomen i Trondheim. På Lurö finns bl.a. ruiner av vad som kan ha varit ett kloster eller möjligtvis ett gästhärbärge för pilgrimer (Wadensjö 1995). Där fanns under senare tid även ett tegelbruk. Ekens skärgård rymmer idag många fornlämningar, bl.a. bronsåldersrösen vilka tros ha använts som fasta sjömärken.

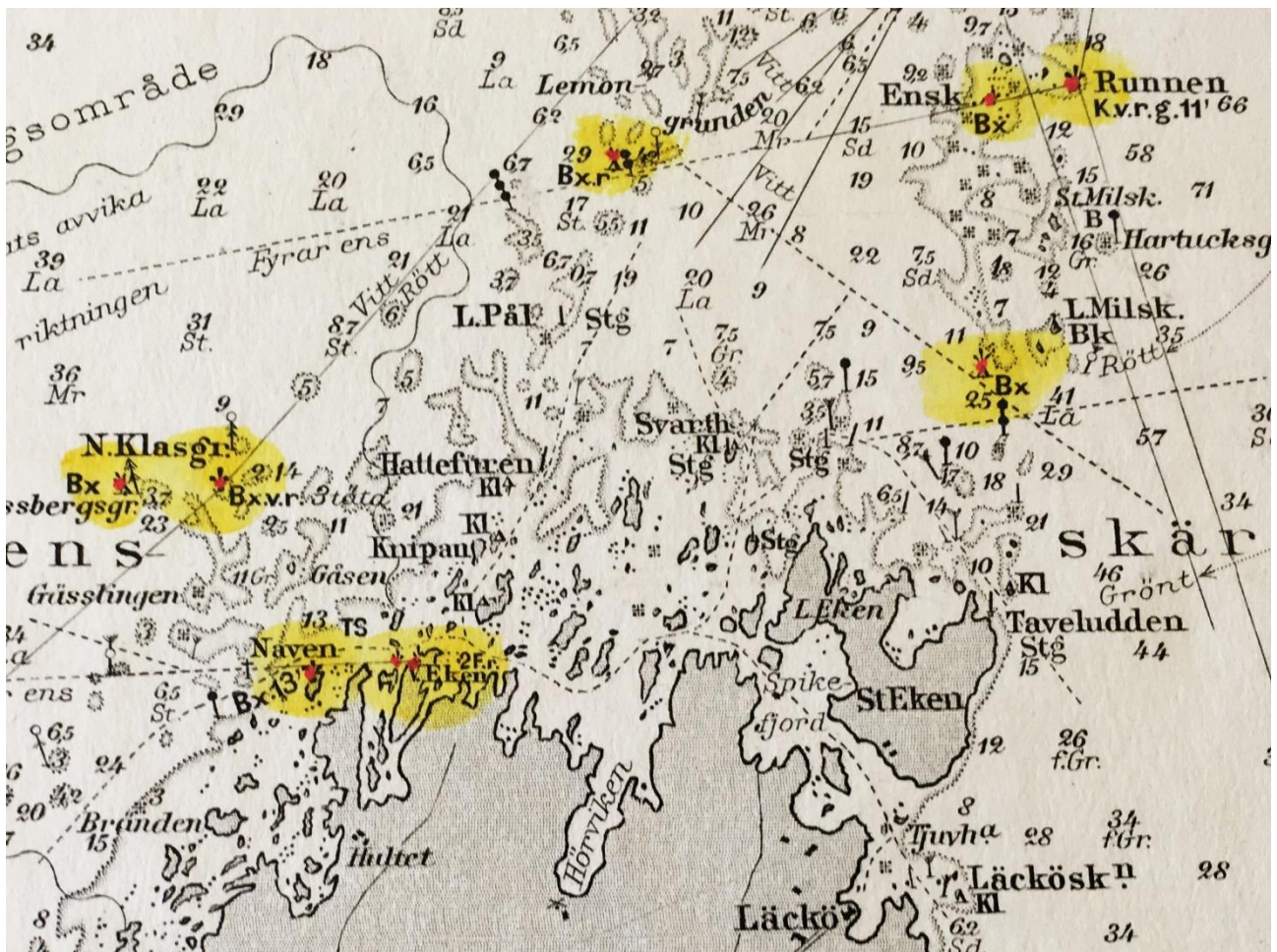


Fig. 29. Alltefter som fartygen blev större och mer djupgående valdes de äldre inomskärslederna bort till förmån för nya farleder, ofta över öppet vatten. Sjökortet från 1917 (detalj) visar Ekens- och Lurö skärgård som alltid utgjort en passage mellan Värmlandssjön och Dalbosjön. Den gamla inomskärsleden från Läcköskär genom Spikefjorden till Naven användes här vid sidan av de yttre farlederna norr om skärgården som med fyrarnas vägledning troligtvis användes av de större fartygen. Idag används inomskärsleden endast av fritidsbåtar medan alla lastfartygen passerar förbi Lemongrunden. Notera att även de flytande sjömärkena vid denna tid ser ut att genomgå en brytningstid vilket kan ses på deras blandade utformning.

Westerdahl har också påpekat möjligheten till att Vänerns seglansstyrelse – det stora centralorganet för sjöfarten på Väneren – etablerades år 1799 som en åtgärd för att komma till rätta med de många förlisningar som ofta drabbade fartygen. Innan vattenståndet i Väneren blev reglerat under 1930-talet kunde det inom intervaller på sju år skilja hela två meter⁵ (Brunsell 1996). Tingsprotokoll från år 1700 intygar att nästan hela Källandsö då låg under vatten, och att ön ofta snarare utgjordes av tre öar (Granath 1998, s. 16). Detta fick naturligtvis dramatiska konsekvenser för hela landskapet och påverkade inte bara sjöfarare utan även bönder runt hela Väneren. En tänkbar möjlighet är att fartygen av tradition – trots vattennivåskillnaderna – fortsatte att segla inomskärs där också de farliga grunden fanns, men att de efter påverkan från seglansstyrelsen allt mer började färdas över öppnare och djupare vatten.

Godstrafiken i Väneren ökar kraftigt ända till 1939 då andra världskriget bryter ut vilket fick trafiken att sjunka hastigt. Efter krigets slut återhämtade sig godstrafiken och ökade fram till och med 1960-talet. Efter det har godstrafiken på sjön minskat men kan ändå sägas vara fortsatt vital och betydelsefull för regionen (Hallberg 1992; Vänerhamn AB 2017).

⁵ Christer Westerdahl, arkeolog och författare. Telefonsamtal 2017-04-26; Erik Holmström, bebyggelseantikvarie. Telefonsamtal april 2017.

3.2 Farledens sträckning

Enligt Erik Holmström (2001, s. 22) var all sjöfart hänvisad till att ske under dagsljus ända fram till att gasfyrarna och sedermera lysbojarna gjorde inträde. Anledningen till detta var att fartygen i största möjliga mån följde segelleder inomskärs där det var lättare att navigera och att söka skydd i händelse av sämre väder. Dessvärre var också undervattensgrunden betydligt fler. Farleden mellan Kristinehamn och Vänersborg gick fram till omkring 1800-talets början således längs Vänerns östra strand förbi Otterbäcken, Sjötorp, förbi sunden mellan Torsö, Brommö eller Mariestad, över Kållandsö genom Ulleredsund eller Ekens skärgård och ned längs Vänersborgsvikens västra strand. Det är dock viktigt att understryka att det alls inte med bestämdhet kan sägas att dessa vägar var de exakta rutten som under alla omständigheter alltid användes. Tvärtom kan det hållas för troligt att väder och vindriktning, aktuellt vattenstånd, fartygens beskaffenhet och inte minst sjömännens erfarenhet var variabler som sammantaget bestämde vilken väg som ansågs bäst lämpad för varje resa. Under 1800-talet blev fartygen kraftigare och större, utprickningen av flytande sjömärken ökade drastiskt och i slutet av seklet kompletterades farlederna även med gasdrivna fyrar. Detta gjorde att de stora fartygen allt mer kunde lämna de trängre och grundare inomskärslederna till förmån för rakare vägar över öppet vatten. Dock fortsatte en stor del av den mindre godstrafiken (segelbåtar användes för godsfrakt ända in på 1900-talet) att använda de gamla inomskärslederna, vilket bl.a. den oavbrutna skötseln av flytande sjömärken styrker.

3.3. Vad berättar sjökorten?

I Sjökarteverkets arkiv i Krigsarkivet i Stockholm förvaras kartor och sjökort över en mängd lastageplatser och hamnar i Väneren. Dessa är uppmätta, pliktade och korrigerade under 1740–1780-talet och ger en mycket detaljerad information. Det som är mest överraskande är att så gott som alla sjökort har sjömärken i form av flaggprickar utritade. Även enstaka flytande tunnor har hittats. Vissa lastageplatser och hamninlopp har bara ett flaggmärke medan andra har betydligt fler, ibland upp till femton stycken beroende på var farleden antas börja (Krigsarkivet XXI:1). Informationen är nästan överväldigande och leder till ett visst tvivel på om så många sjömärken verkligen kan ha funnits under så tidig tid. Kan de snarare ha varit planerade? Det har dock inte varit möjligt att ta reda på detta.

Andra sjökort över Väneren som hittats digitaliserade på Riksarkivets hemsida är daterade till 1770-talet (Stockholm Riksarkivet). Sjökortet har inga utritade flytande sjömärken, men en arkivhandling från 1773 ger besked om att farlederna i Väneren ofta är kantade med kummel och båkar, men att dessa ofta blåser sönder (Riksarkivet 012 b 4). De farleder som är anvisade är markerade på sjökortet som streckade linjer. Dessa utgörs till största delen av inlopp till hamnar eller lastageplatser, men även längre sträckor över större vatten förekommer, till exempel över Dalbosjön eller Kinnevik. Värmlandssjön (som utgör den största vattenbassängen i Väneren) saknar tydliga långa farleder, förutom de många markerade farlederna som löper inomskärs. De flesta av dessa befinner sig i den norra skärgården mellan Grums och Kristinehamn. Eftersom de flesta av dessa ”pekar” rakt ut mot öppet vatten kan det inte alls med säkerhet sägas att sjöfart nära land var det enda brukliga.



Fig. 30. Detalj ur Hydrografisk karta från 1789 rättat 1824. Att segelfartyg oftast föredrog att använda inomskärsleder verkar inte självklart vid anblicken av detta sjökort. Många farleder pekar rakt ut mot öppet vatten. Kristinehamn syns högst upp i bildens högra hörn. Därifrån löper en farled tätt intill östra stranden ned mot Otterbäckens och Mariestad och vidare. Notera de många olikformade flytande sjömärkena.

Stora och Lilla Otterbäckens är markerade på kartan från 1788 – 1789 (Riksarkivet 026 a), men betydligt fler farleder är utritade till och från Årås och andra mindre hamnar eller lastageplatser i Kilsviken strax norr om Otterbäckens. Detta kan ses som naturligt eftersom Otterbäckens ökade i betydelse först när den senare fick en järnvägsförbindelse till hamnen. Dessutom kan det tänkas att Årås- och Kilsvikens grunda vatten (idag mellan 1 – 3 meter djupt) blev svårframkomligt när lasterna under 1800-talet blev allt tyngre och fartygen större (Hallberg 1992). Från Mariestad är en farled tydligt markerad ned mot Lidköping samt genom Kinnevikens mot Kållandsö och Ekens skärgård. Den exakta farleden genom denna ser ut att motsvara dagens, vilket styrks av bl.a. ett specialkort över Lurö Skärgård daterat till 1789 rättat till 1824 (SMG 31040). Från Lurö Skärgård ned till Vänersborg finns avslutningsvis ingen farled markerad på sjökortet, bortsett från inloppet till Vänersborg längs med vikens västra strand.

Sjökortet över Väneren från 1789 rättat till 1824 (SMG 31040) uppvisar en mängd ankarplatser och lastageplatser. Utlagda fasta kurslinjer löper över hela kortet, vilket överensstämmer med andra äldre sjökort. Från Otterbäckens löper dock en fast utritad kurs rakt mot södra Lurö, vilket motsäger tesen om att fartygen under denna tid alltid ville följa trygga inomskärsleder. En hydrografisk karta över Dalbosjön från 1789 rättad till 1824 (SMG 13391) har ett flertal kors- och stångmärken markerade i den öppna sjön vilket bör innebära att dessa var flytande sjömärken. Flera leder, t.ex. Aspholmsleden eller den genom Ekens skärgård användes på samma sätt som idag. Däremot hade den s.k. Södra leden (söder om Lurö) en något annorlunda rutt än idag.



Fig. 31. Detalj av sjökort från 1866. Den som vill hitta de flytande sjömärkena på 1866 års minutiöst detaljerade sjökort får plocka fram förstoringsglaset. Observera att detta sjökort kan vara en korrekturupplaga.

Sjökort från 1805 (Riksarkivet 029) visar även den i stort samma struktur. Den stora skillnaden är att de utritade inloppen till hamnar, lastageplatser och städer på sjökortet blivit fler och möjligtvis något tydligare. Detta kan tänkas bero på att sjöfarten på Väneren blev livligare efter Trollhätte kanals öppnande år 1800 och att fler alternativa inlopp beaktats⁶. Den andra stora skillnaden med sjökortet från 1805 i jämförelse med de av tidigare datum är att ett flertal fasta sjömärken uppförts, både på land och på förrådiska grund. Hamnarna i Årås- och Kilsviken ges något mindre betydelse medan Otterbäcken, liksom på ett av korten från 1788–89, är markerad med en anvisad farled. Även Östersundet och Brommösundet är markerade med farleder.

Förutom att sjökortet från 1789 gavs ut med enstaka rättningar år 1824 gavs inga nya sjökort ut på dryga fyrtio år. År 1866 gavs ett större och mer detaljerat sjökort ut (SMG 6:8 II). På detta är de flytande sjömärkena utritade efter motsvarande typ och form med respektive typiska signalement. Knappt halva den totala ytan av sjökortet visar detaljförstorningar av Torsö och Mariestad samt vid Köpmannebro och inloppet till Dalslands Kanal som användes för transporter från Dalslands inland (Hallberg 1992, ss. 127–129). Anledningen till att just dessa områden förstörats upp på sjökortet kan tänkas vara en kombination av att de var svårnavigerade och hade en central betydelse för sjöfarten. Mariestadviken, Torsösundet och Brommösundet kan tänkas ha varit viktiga leder för handelssjöfarten, men även för nöjesresenärer på väg till Sjötorp och Göta Kanal.

I Sjökortet från 1866 (SMG 6:8: II) visas inomskärsliderna runt Karlstad och Kristinehamn tydligt, liksom de genom sunden kring Torsö och Brommö. Brommö, Många av dessa farleder är utmarkerade med ett flertal ankringsplatser, t.ex. Blockhamn, Klyphamn, Lindökroken, Svalevik, Gåsvingen m.fl. Uppgifter om huruvida

⁶ Att de streckade linjerna på sjökorten (som markerar de rekommenderade farlederna) även blivit längre och mer utförliga kan naturligtvis ses som en tillfällighet eller ett uttryck av noggrannhet, men detta kan också tänkas att avsikten var att minska risken för att sjöfararna navigerade på egen kunskap eller intuition vilket kan ansetts ha utgjort en fara, inte minst för den dyrbara lasten. Tydligare ruttanvisningar på sjökortet kan alltså ha varit avsett att få fartygen att ta färre egna riskfyllda initiativ.

dessa har varit lastageplatser eller endast fungerat som tillfälliga skyddsplatser vid händelse av dåligt väder har inte hittats. Mariestadsviken är markerad med flera alternativa farleder. Det är oklart om anledningen till dessa var att ge fartygen alternativ i förhållande till bottendjup och vindriktning, eller om det fanns trafikregler kopplat till detta. Bojarna på sjökortet är utritade som koniska tunnor, motsvarande de som nämns i Naish och Langs litteratur om engelsk och tysk utprickning (Lang 1965; Naish 1985). Kurslinjen från södra Brommö är anvisad mot Stora Ekens nordöstra udde, men detta stämmer ej med vinkeln i sjökortet – om en linjal läggs intill kurslinjen möter den land betydligt längre söderut, ungefär vid Ullerredssund. Sundet är i dagens läge mycket smalt och grunt, men kan ha varit både bredare och djupare innan vattenståndet på sjön reglerades. Ullerredssund är också känd för att ha utgjort en viktig farled där Kållandsbönderna i perioder fick sina varor utskeppade (Granath 1998).

En annan utgåva av sjökortet från 1866 (Sjöfartsmuseet, 1:15:56) har en kurslinje ritad med blyerts tvärs över Värmlandssjön, mellan Kristinehamn och Lurö Fyr, vilket ger en antydning om att fartyget tagit den genaste vägen över sjön. När detta har skett och av vilket slags fartyg är dock inte möjligt att säga. Ett specialkort över Lurö skärgårdar daterat 1866 finns också, vilket ger en indikation på att området var både viktigt och svårnavigerat. Det kan anmärkas att detaljeringsgraden på sjökortet är mycket hög (SMG 6:28: II).

Ett sjökort från 1866 men rättat till år 1908 (SMG 6:10: II) har ett något annorlunda utseende, bl.a. på sjömärkenas utseende: dessa är ofta ritade som kvastar, men en mängd andra toppmärken förekommer. Mängden information kopplade till fyrarnas räckvidd är även mer utförlig och ökar succesivt på sjökort rättade till år 1910 (SMG 6:11: II) och 1916 (SMG 6:12: II). Anledningen till detta kan tänkas vara att fartygen förlitade sig allt mer på fyrarnas information, hellre än att navigera efter landmärken och att gå från sjömarke till sjömarke. Framför allt är Värmlandssjön utmärkt på detta sätt. Sjökortet från 1866 som är rättat till rättat 1910 (SMG 6:11: II) ger stor vikt vid den information som fyrarna ger (fyrlampans räckvidd mm). Poetiskt beskrivet ”breder den ut sig över havet” och skänker betraktaren en känsla av att människan i mycket högre utsträckning behärskar landskapet med dess lurande faror, klippgrund och öppna vidderna. Detta intryck återkommer i senare rättelser samt även efterkommande sjökort.

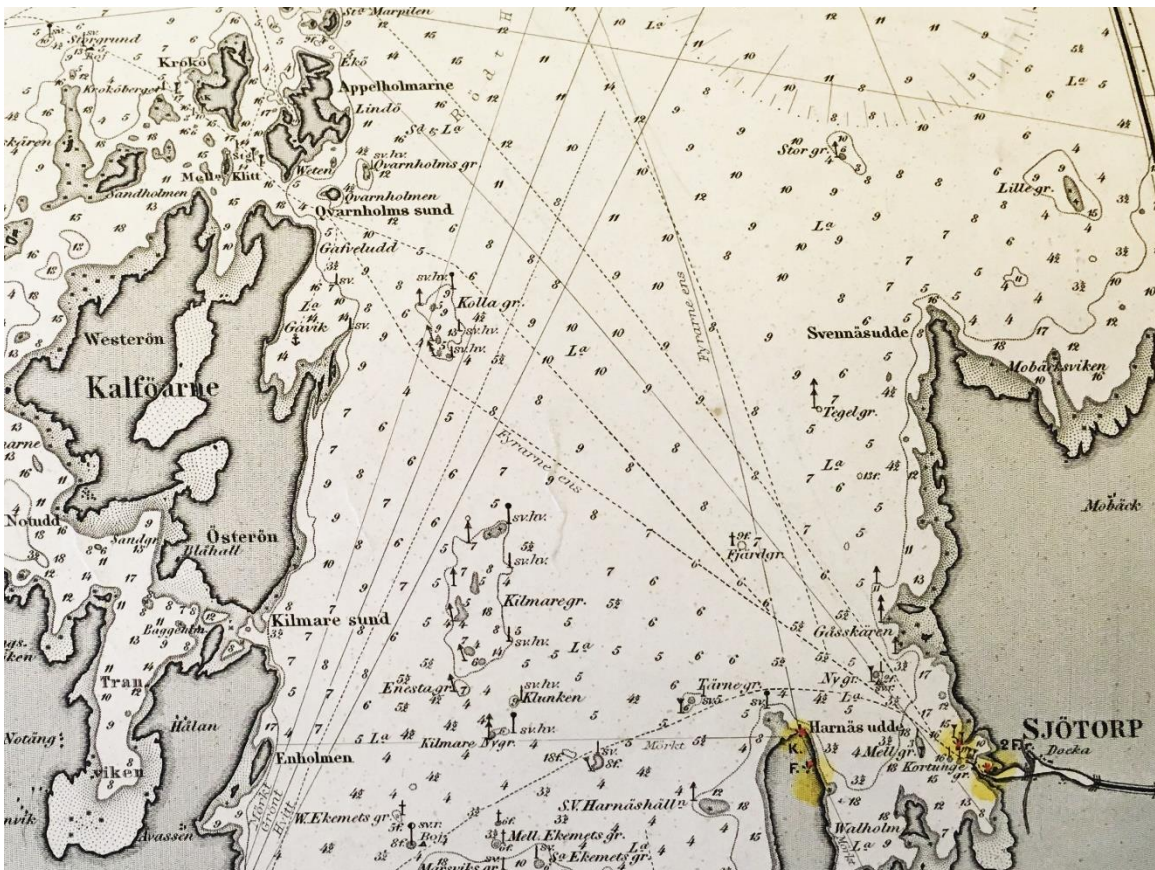


Fig. 32. Detalj ur sjökort från 1866 rättat 1908. Farleden mellan Otterbäcken och Mariestad i nord-sydgående riktning samt inloppet till Sjötorp och Göta Kanal. Observera variationen på prickarnas toppmärken.

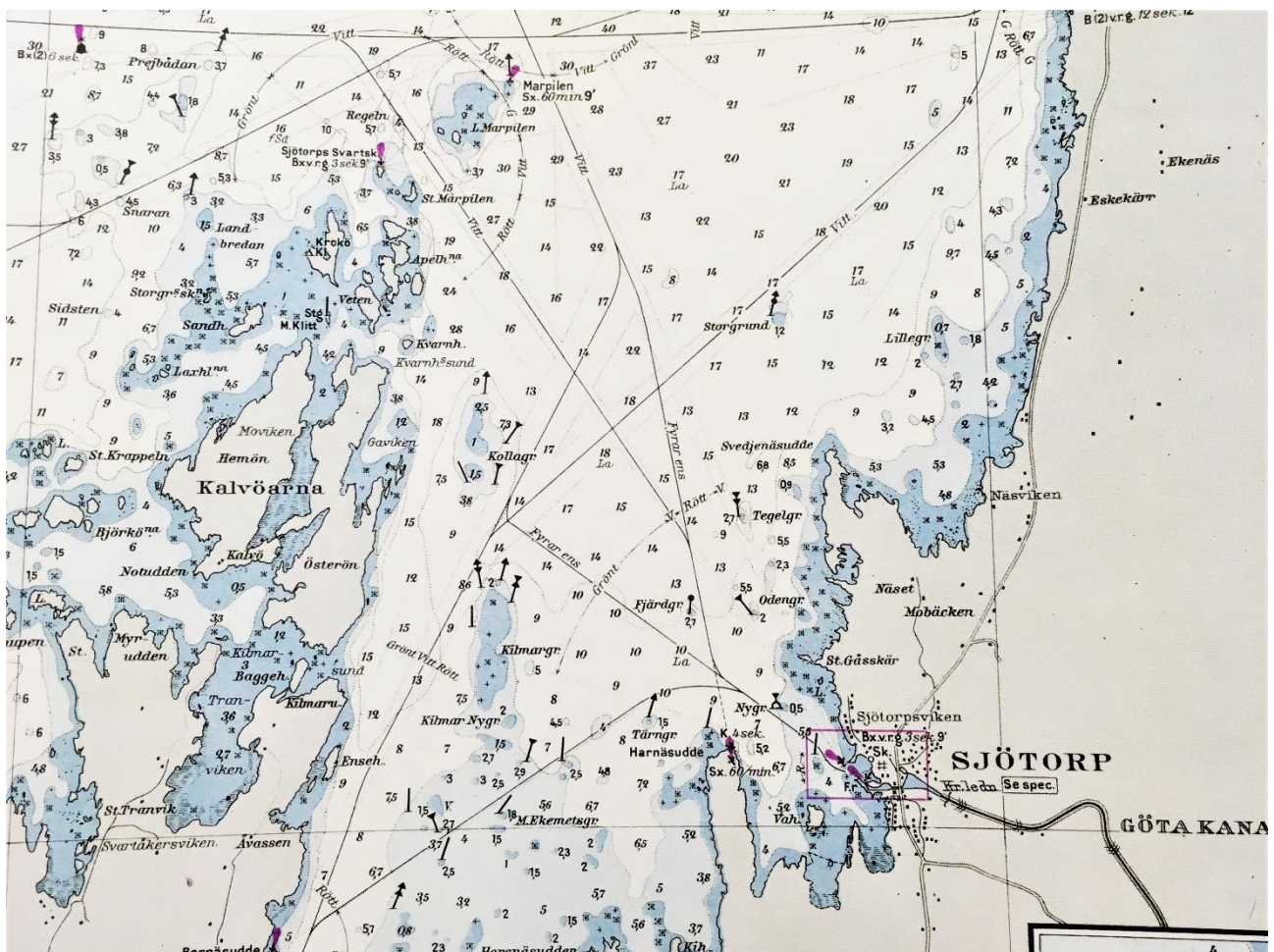


Fig. 33. Detalj ur båtsportkort från 1965. Farlederna och sjömärkena har stora likheter jämfört med tidigare sjökort (se fig. 27). En del kardinalmärken (t.ex. sydpricken vid tegelgrund) utgjordes 1908 i stället av en norrprick. Det innebär bara att pricken placerats på andra sidan grundet.

År 1917 gavs ett nytt sjökort ut (SMG 6:13: III) vilket i högre utsträckning än tidigare visade detaljerad information om de flytande sjömärkenas särskilda kategori och form. En mängd lysbojar är även utritade. Efter hur fyrarna är riktade verkar den huvudsakliga farleden in till Otterbäcken att löpa norr om Torsö och Brommö, snarare än genom Östersundet som visserligen även är väl utprickad med flytande sjömärken och ensfyror. Det är oklart vilken led som huvudsakligen användes, och av vilka fartyg. Ett rimligt antagande vore att de tyngre och större fartygen färdades den norra rutten, medan de mindre fortfarande höll sig inomskärs. På sjökortet från 1917 finns betydligt fler detaljerade kort över inloppen till de viktigaste hamnarna: Sunnanå, Dalbergså, Köpmannebro, Sulvik, Gillbergasjön, Åmål, Säffle, Skoghall, Karlstad, Kristinehamn, Otterbäcken, Liljedal och Lurö. Däremot finns inte området runt Torsö, Brommö och Mariestad med överhuvudtaget, vilket återges med en enorm detaljrikedom på sjökortet från 1866. Tydliga markerade fasta kurslinjer är markerade över de stora sjöarna (Värmlandssjön och Dalbosjön) och det verkar som att inomskärslederna inte är lika utförligt utritade som på de tidigare sjökorten. Ankringsplatserna är heller inte markerade med en ankarsymbol, utan bara med en "infartsled" (streckad linje) som talar om att det går att ta sig in i vikarna. Det kan tänkas att det var underförstått att det gällde ankring. I det stora hela syftar sjökortet på en annan slags sjöfart än tidigare: större, mer rationell och tidsbunden. Ett sjökort över södra Väneren från 1917 (SMG 6:17: III) ger intrycket av att farlederna under tiden till stor del var dikterade av fyrarna. Inomskärsleder liksom utritade ankarplatser finns trots det kvar. Prickar är markerade som kvastar.

Flera sjökort från 1965, bl.a. över Otterbäcken, Mariestad och Lurö samt Köpmannebro, Lidköping och Vänersborg har tydligare karaktär av s.k. båtsportkort, d.v.s. sjökort som främst är avsedda att användas av fritidsbåtägare (SMG 1:15:57). I sig skiljer sig dessa sjökort inte nämnvärt från andra, och det kan tänkas vara en personlig tolkning eftersom jag vet att den aktuella tiden var början av fritidsseglingens blomstringsperiod. Flera av de farleder och ankringsvikar som förekommit på de allra tidigaste sjökorten finns utmarkerade. Det blir därmed tydligt att användningen av dessa skiftat markant över en lång tid och att det är möjligt att de inte

hade använts av fritidsbåtägare idag om de inte nyttjats oavbrutet sedan 1700-talets slut. Ett av sjökorten från 1965 som omfattar hela Vänern (SMG 6:21: III) innehåller endast en förstoring eller detaljering av inloppet till Arvika, vilket skulle kunna ha att göra med att Glafs fjorden då var ett populärt mål för fritidsbåtägare – detta är dock bara en gissning.



Fig. 34. Detalj ur sjökort från 1784–1785. Inre delen av inloppet till Kristinehamn. Jämför med fig. 31.

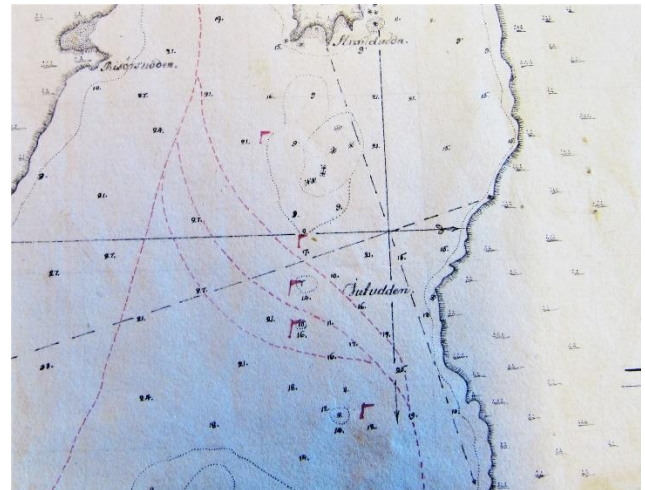


Fig. 35. Detalj ur sjökort från 1784–1785. Yttre delen av inloppet till Kristinehamn. Jämför med fig. 32.

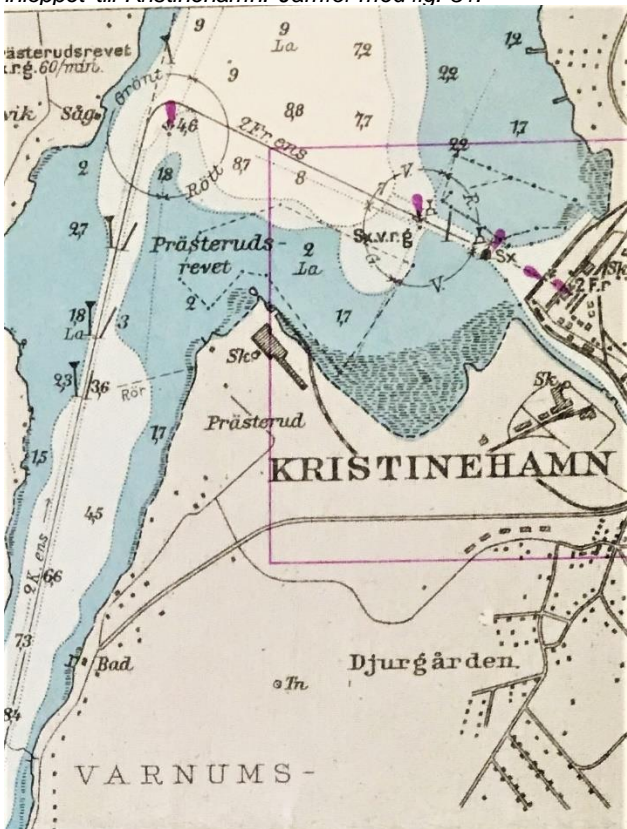


Fig. 36. Detalj ur båtsportkort från 1965. Inre delen av inloppet till Kristinehamn. Jämför med fig. 29.

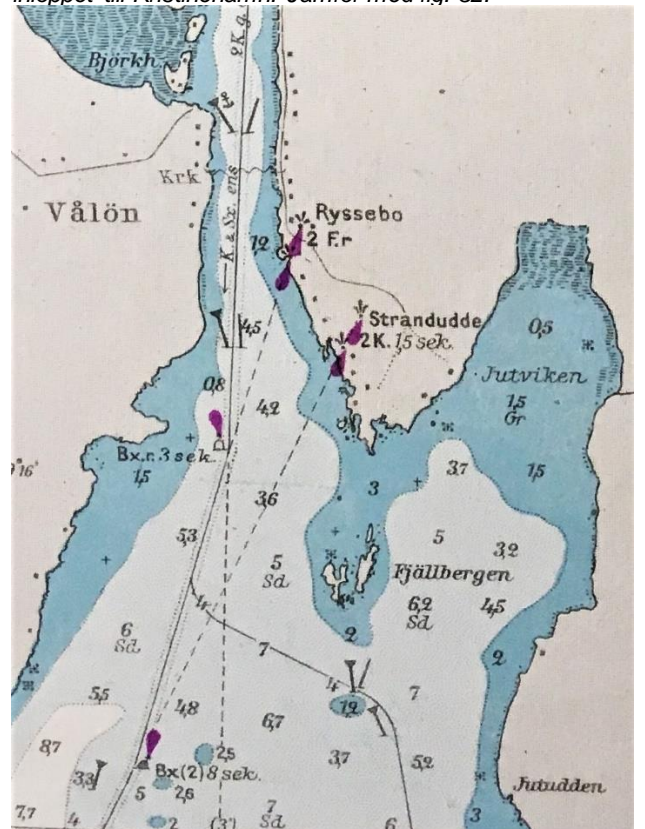


Fig. 37. Detalj ur båtsportkort från 1965. Yttre delen av inloppet till Kristinehamn. Jämför med fig. 30.

De s.k. deccakorten från 1969 (SMG 6:15: III) och 1971 (SMG 6:16: III) ger en helt annan bild av landskapet. Sjömärkena har en närmast karikatyrisk gestaltning, de är få men mycket stora. Detaljeringsgraden är avsevärt lägre i jämförelse med tidigare sjökort, och det kan sägas att sjökortet ger en närmast rationell och skissartad bild av landskapet och undervattenstopografin. Detta kan sägas peka på de förutsättningar och effektivitet som

den nya tunga handelssjöfarten innebar, i vilken människan i långt större utsträckning behärskade landskapet och varken behövde eller ens kunde anpassa färden efter den "lilla topografins" förutsättningar (se fig. 16).



Fig. 38. Detalj ur sjökort från 1789, förbättrad 1824. Kållands strand vid Vänerns östra del. Detta var okänt som ett förlisningsdrabbat område. Inloppen till de små vikarna eller möjligtvis lastageplatserna (uppgifter om deras funktion har inte kunnat hittas) har under viktiga perioder inte varit utritade på sjökorten (möjligtvis på grund av förlisningsfaran). Hade dessa platser kunnat växa om så varit fallet, och att de därmed kunnat gynna handel och bosättning? Frågan om sjökortens betydelse för övrig bebyggelse blir därmed aktuell. Frågan har dock inte undersökts av prioritetsskäl. Det bör understrykas att huvudfarleden genom Vänerns viken gick på den motsatta sidan, längs med Dalslandssidan.

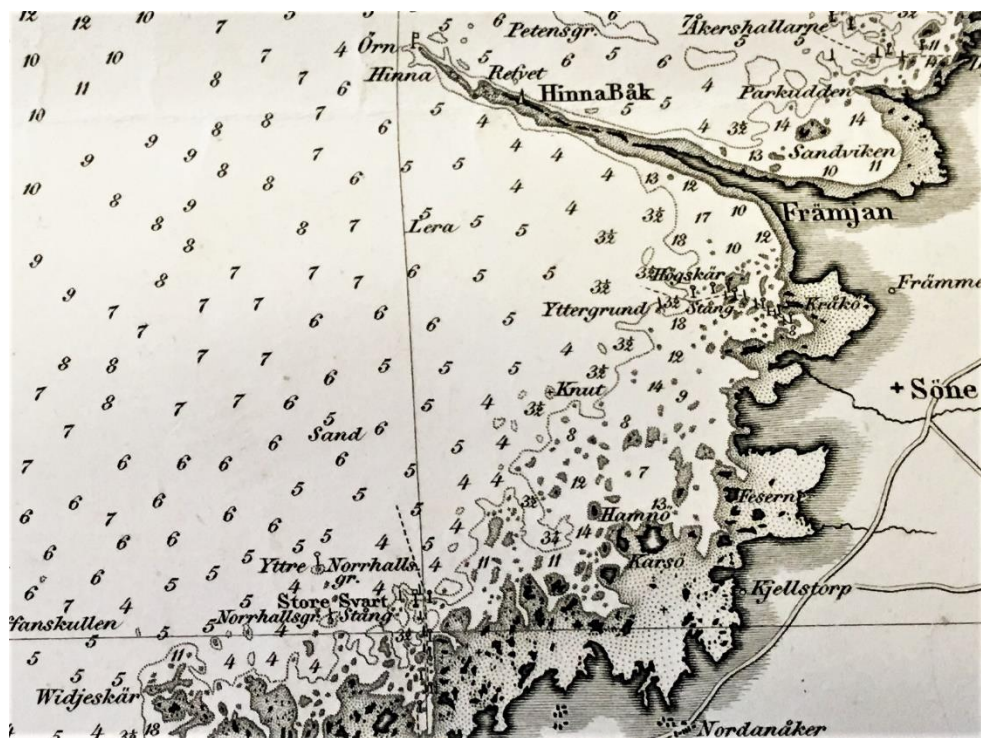


Fig. 39. Detalj ur sjökort från 1866. Sjökortet uppvisar färre inlopp till vikar och eventuella lastageplatser. Detsamma har varit fallet under större delen av 1900-talet. Sedan 2014 har flera farleder för fritidsbåtar prickats ut genom skären (Vänernslingan, Sjökort 2014).

3.4. Hur ser vi på farleden idag? Hur har den behandlats av kulturmiljövården?

På internetsidor som handlar om Vänerens kulturmiljöer lyfts ofta just Vänersjöfartens tidiga anor och dess betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling fram. Detta avhandlas i regel mycket överskådligt och kortfattat. Det kan ses som ett resultat i sig att inga beskrivningar eller berättelser alls har hittats om just den aktuella farleden. Därför redogörs nedan för verksamheter generellt inom området.

Bland de stora muséerna som täcker Vänerområdet (Värmlands Museum, Vänermuseum i Lidköping och Vänersborgs Museum) nämns på respektive hemsidor inte speciellt mycket om den sjöfart som trafikerat sjön. Vänermuseets basutställning behandlar sjöfartens och fiskets betydelse på sjön, men på ett mycket överskådligt vis som snarare kan sägas vara allmängiltigt för en beskrivning av "livet förr till sjöss". Därtill ger museet en vandringsutställning om yrkesfiskarnas tillvaro i Väneren under de senaste hundra åren med namnet *Fisket och Fiskaren i Väneren* (Vänermuseum 2013). Den rapport som utgjort underlaget för utställningen får anses mycket välgjord och komplex. Själva farlederna nämns heller inte (Nilsson & Drotz 2013). Vänersborgs museum nämner sjöfartens centrala betydelse mycket kortfattat i en faktatext om staden Brättes uppkomst (föregångare till staden Vänersborg), men i övrigt finns inget som behandlar vare sig sjöfart eller farleder (Vänersborgs museum 2017). Inte heller Värmlands Museum nämner mer än att sjöfarten var viktig för att frakta järn från Bergslagen via Väneren mot Göta Älv (Värmlands museum 2015). Kristinehamns Museums basutställning ska enligt hemsidan lägga tyngdpunkt på hur staden växte fram ur behovet av en lämplig utskeppningsort för järnet (Johansson 2017). Hur detta beskrivs i detalj har av prioritetsskäl inte undersökts. Vad angår Vadsbo Museum i Mariestad och Vänersborgs Museum verkar inget tyda på att sjöfart eller farleder varit ett prioriterat ämne i utställningsverksamheten (Mariestads Kommun 2017). Hammarö Skärgårdsmuseum som ägs av Hammarö Kommun håller fiske- och redskapsbodarna och liknande öppna för besökare (Hammarö Kommun 2017). Lidköpings natur- och kulturguide Pärlorna nämner Vänerens farleder och hur de kan spåras genom arkeologiska lämningar – detta sker dock under rubriken Väneren, medan texten under rubriken Kulturlandskap enbart behandlar det äldre jordbrukslandskapet (Lidköpings Pärlor 2017).

Länsstyrelsen i Västra Götalands län tar inte upp sjömärken eller historiska farleder, bortsett från att kommunikationsvägen mellan Källand och Vänersnäs beskrivs ha haft stor betydelse fram till industrialismen (Länsstyrelsen Värmland 2017). Riksantikvarieämbetets hemsida (Riksantikvarieämbetet 2017) nämner inget alls om varken Vänerens eller övriga landets farleder eller sjövägar. Dock går det att hitta arkeologiska lämningar och skyddad bebyggelse med anknytning till handelssjöfarten i Väneren via Fornsök och i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister. Detta kan dock ses som en förteckning av arkeologiskt källmaterial som inte ges speciellt mycket uppmärksamhet i form av faktasidor eller artiklar som det i övrigt finns gott om på Riksantikvarieämbetets hemsida.

Aktiebolaget Vänerhamn står idag för all handelssjöfart i Väneren och kan därmed ses som kan arvtagare till den tusenåriga tradition som beskrivits i stycke 3.1. Dock nämner företagets hemsida ingenting om hamnarnas eller Vänersjöfartens historia (Vänerhamn 2017).

Ett antal skutfartyg finns i Väneren vilka arrangerar seglatser för bokade grupper och liknande. Ett exempel på detta är *M/S Mina* hemmahörande i Lidköping (M/S Mina 2017). Föreningen har dock inget uttalat syfte till att seglatserna ska nyttjas till förståelse för äldre farledsstrukturer, utan snarare är det själva fartyget som står i centrum. Via hemsidan Naven kan båtturer bokas vilka lockar med en slags autenticitet i form av turledarens tidigare erfarenhet som fyrvaktare (Naven 2017). Vikingaskeppet *Sigrid Storråda* kan bokas för s.k. "kulturrezor" (trots att fartyget är försett med elmotor). Dessa resor är kortare dagsturer till populära besöksmål som t.ex. Lurö och Läckö, och det framgår inte varför resan skulle ha en särskilt kulturhistorisk anknytning (Sigrid Storråda 2017). Dessutom kan det anses tivelaktigt att just ett vikingaskepp indirekt marknadsförs som ett kulturhistoriskt korrekt färdmedel när inga vikingaskepp är kända för att ha använts på sjön.

Bland den litteratur om Vänerens farleder kan Erik Holmströms och Christer Westerdahls många titlar sägas vara de mest djupgående i ämnet (se källförteckningen). Ett flertal andra böcker av en mindre vetenskaplig karaktär tar på ett lekmanmässigt vis upp förekomsten av den äldre sjöfarten och framför allt vilka spår i bebyggelsen som detta gett, t.ex. äldre lastageplatser eller hamnar som nu förfaller (Nylén 1991; Dahlgren 2005). Böcker som dessa kan visserligen sägas ha en ännu större betydelse för att till att en bredare allmänhet sprida, tillgängliggöra och forma kunskapen om ämnet.

Det kan hållas för troligt att medvetenheten kring de utprickade farlederna som tidigare beskrivits idag mest finns hos de fritidsbåtägare som dock i allt mindre mån använder dem utan i stället förlitar sig på den bekvämlighet som satellitteknologin tillhandahåller. Ett rimligt antagande är att detta i ännu högre grad gäller den handelssjöfart och det yrkesfiske som förekommer på sjön. Sammantaget kan det sägas att den äldre sjöfarten på Vänern, framför allt den som rörde järnutscheppningen från Kristinehamn till Vänersborg, erkänns en stor historisk betydelse. Det finns en medvetenhet om hur fartygen färdades, vilka förutsättningar som fanns, var de lastade varor och var de begav sig för att söka skydd. Samtidigt verkar det inte finnas något intresse för att lyfta fram de farleder som beskrivits, eller att iordningställa äldre lastageplatser eller ankringsvikar. Medan Väners fyrar har förärats med både historieskrivning och skydd enligt Kulturmiljölagen, är de flytande sjömärkena fortfarande styvmoderligt behandlade, både av kulturmiljövården och sjöfartsverket som idag rör om de flesta av dem.

Som ett kort svar på frågan kan det sägas att *vi inte ser alls* på farleden. Detta är möjligtvis en generalisering, men som åtminstone utgår från de uppgifter som nyss beskrivits. Med ”vi” menas både den kulturvårdande sektorn, men också en bredare allmänhet. Det är uppenbart att det är andra värden som lyfts fram än farledens historiska betydelse för regionen eller landet. Om detta beror på okunskap eller avsaknad av intresse är dock oklart.

3.5. Vilka möjligheter och begränsningar finns till att kunna betrakta farleden som en kulturmiljö?

Möjligheterna till att betrakta den studerade farleden mellan Kristinehamn och Vänersborg som en kulturmiljö torde vara goda. Detta grundas på att dess historiska betydelse har kunnat påvisas och till och med redan är allmänt erkänd bland historiker, vilket beskrivits i stycke 3.1. Denna historiska betydelse kan tydligare ringas in. En ekonomihistorisk betydelse är uppenbar eftersom farleden kan ses som något av en pulsåder för svensk ekonomisk tillväxt under flera hundra år. Detta gäller även den kommunikationshistoriska betydelsen, inte bara för handel utan även för kyrkans kontakter och resor. Dessutom kan i det avseendet framväxten av en maritim insjökultur beaktas (Holmström 2001). Att farleden har en industrihistorisk betydelse är möjligtvis inte lika tydligt, men det kan åtminstone sägas att flertalet större orter och industrihamnar runt sjön delvis har tillkommit vartefter farledens användning etablerades (Hallberg 1992). Det kan i sin tur sägas ha skapat arbetstillfällen och därmed ett framväxande bebyggelselandskap. På samma sätt kan farleden påstås äga en agrarhistorisk betydelse. Det har redan påpekats att spannmålsprodukter som Dalbo- och Västgötslättens bönder odlade under 1800-talet var en viktig exportvara till England. Bönderna var därmed också beroende av en säker farled från dess utskeppningshamnar. En sådan hamn var lastageplatsen vid Ulleredsbro som under en period var den centrala utskeppningshamnen för Kållandsbönderna (Granath 1998, ss. 40–41).

Utifrån LTS-teorin som presenterades i stycke 1.8. kan det sägas att farledens (farledernas) flytande sjömärken åtminstone sedan 1700-talets mitt ingått i ett vittförgrenat system som expanderade allt mer under 1800- och 1900-talet. Dessa kan enligt den teorin sägas höra ihop med flera av de miljöer runt Vänern som annars brukar betraktas som kulturhistoriska miljöer, t.ex. äldre industribyggnader, kyrkoruiner, renässansslott (Läckö slott), jordbrukslandskap eller liknande. Här kan det invändas att generaliseringen blir alltför stor. I en mening har naturligtvis alla miljöer och objekt alltid någon slags koppling sinsemellan och argumentet kan därför misstänkas brista på sin egen allmängiltighet.

Katarina Saltzmanns beskrivning (se stycke 1.8) av dikotomier (Saltzman 2001, s. 110) känns träffande när det gäller Vänern. Som det tidigare framgått kunde Väners vattenstånd skilja mellan två meter under en sjuårsperiod (Brunsell 1996) vilket bör ha skapat drastiska konsekvenser i landskapet och för människorna som befolkade det. Jag anser att det är värt att ställa frågan om det kan ha funnits en möjlighet till att människorna som drabbades av dessa vattennivåskillnader inte nödvändigtvis såg på landskapet (variationszonen) som antingen land *eller* hav? Kan de ha betraktat det som just ett slags mellanting? Här kan jämförelser göras med tidvattensområden, men detta har inte undersökts närmre. Det kan åtminstone påpekas att farleden som i många delar följer strandlinjen vore ett passande område för att lyfta fram detta växelspel mellan människa och miljö eller natur och kultur. Att berätta om detta fenomen och vad det gav för konsekvenser för berörda människor torde äga en mycket hög relevans ur kulturhistoriskt avseende.

Med hjälp av Riksantikvarieämbetets metod *Plattform* som beskrivits kortfattat i stycke 1.7. kan några av farledens värden ringas in. De kulturhistoriska värdena torde redan vid det här laget ha framkommit. De estetiska värdena kan sägas vara något knepigare att peka på, eftersom de i stor utsträckning får knytas an till farledens "naturskönhet". Visserligen kan det anses ha ett estetiskt upplevelsevärde att färdas på vatten utanför en industrihamn, men det är troligt att det är en uppfattning som är betydligt svårare att få gehör för. Möjligtvis kan farledens äldre lastageplatser och ankringsvikar äga estetiska värden som kan vara lättare för en bredare majoritet att uppskatta. Det faktum att Vänerns många fritidsbåtägare årligen nyttjar farleden för nöje och rekreation kan möjligtvis anses ge farleden ett socialt värde (denna folkrörelse kan dessutom ses som en kulturyttring i sig då den kan anses typisk för 1900-talets friluftsliv). Ekonomiska värden är dock svårare att ringa in, inte minst på grund av att farleden i nuläget inte genererar omsättning i sig – dock finns som tidigare nämnts en del verksamheter på sjön i form av "kulturseglingar" av olika slag vilka kan antas generera både pengar och besökare till området. Därtill genererar den nämnda fritidsbåtägarna till en viss omsättning och turism som dock kan antas vara marginell. De ekologiska värdena i farleden är inte kända, bortsett från att Väneren är bekant för sin unika flora (Brunsell 1996).

4. FALLSTUDIE 2: UTLÄNGAN TILL ARHOLMA

Den farled som valts till andra fallstudie löper från Utlängan i Blekinge genom Smålands och Sörmlands skärgårdar upp till Arholma i Stockholms norra skärgård. Orsakerna till valet av farled är flera. För det första är den idag livligt trafikerad av småbåtstrafik men desto mindre av större fraktfartyg, i motsats till farleden mellan Kristinehamn och Vänersborg. För det andra löper den utmed en av Sveriges kuster och på grund av Sveriges (Skandinaviens) läge som halvö kan det tänkas vara angeläget att just belysa en kuststräcka eftersom merparten av halvöns handel och annan kommunikation gick sjövägen. För det tredje passerar farleden flera historiskt viktiga orter och städer, bl.a. Kalmar, Valdemarsvik, Norrköping, Södertälje och Stockholm, och fram till och med 1600-talet var Sveriges politik och handel i huvudsak orienterat över Östersjön. Den sista men kanske viktigaste anledningen är att denna farled redan beskrevs så tidigt som omkring år 1300 i det s.k. *Itinerariet* i den danska *Kung Valdemars Jordebok* där omkring hundra hamnar eller öar mellan Utlängan och Arholma beskrivs (Breide 1995, s. 13). Itinerariet är alltså en medeltida beskrivning av en färdrutt längs svenska Östersjökusten och vidare över Åland och finska viken till staden Reval (nuvarande Tallinn). Om Itinerariet har det forskats om sedan 1940-talet (Breide 1995, s. 15). Farleden har därigenom blivit känd som *Kung Valdemars segelled* och lyftes under 1990-talet fram av kulturmiljövården som en kulturhistoriskt intressant farled. Eftersom denna studie syftar till att undersöka vilka möjligheter som kan finnas till att betrakta historiska farleder som kulturmiljöer, kan det anses rimligt att diskutera hur detta gjordes.

4.1. Hur, när och varför har farleden använts?

Farleden mellan Utlängan i Blekinge och Arholma i Stockholms skärgård kan inte sägas ha använts riktigt på samma sätt som farleden mellan Kristinehamn och Vänersborg. Det är viktigt att understryka att de båda farlederna har haft olika funktioner. Båda var kopplade till Sveriges två viktigaste utskeppningshamnar (Göteborg och Stockholm), men skillnaden ligger i att farleden mellan Kristinehamn och Vänersborg utgör sträckan *från upplandet till utskeppningshamnen*, medan farleden mellan Utlängan och Arholma utgör sträckan *bortom utskeppningshamnen*, d.v.s. Stockholm (Hallerdt 2003). Det behöver dock inte innebära att de inte kan ha många likheter sinsemellan. Båda farleder har till exempel använts av lokala fiskare (bönder med fiske som binäring) å ena sidan och handelsfartyg reglerade av regionens större städer å andra sidan. Båda farlederna har använts för såväl regional, nationell som internationell handel, och båda farlederna kantas av mindre lastageplatser och skyddande vikar. Eftersom farleden mellan Utlängan och Arholma är betydligt längre och omfattar fler hamnar och lastageplatser är det svårare att få översikt över hur resorna gick till eller hur varorna fraktades. Anledningen till att lastfartyg idag inte trafikerar farleden är med största sannolikhet att den på många ställen är alldeles för smal och grund.

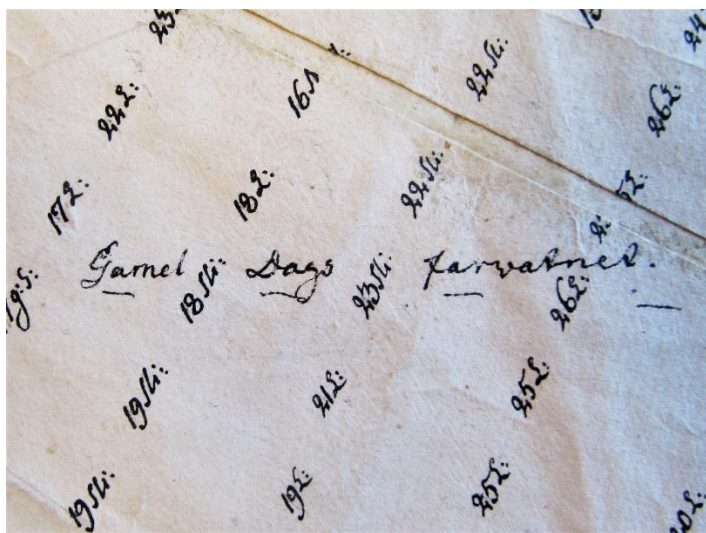


Fig. 40. Beskrivningar som dessa är inte ovanliga. Vad de betyder är dock oklart. Detalj ur odaterat sjökort.

Christer Westerdahl (1995, ss. 29–31) menar att det finns goda skäl att anta att de delsträckor som räknas upp i *Itinerariet* var lokala lotssträckor, samt att lokala fiskarbönder ibland fått ansvara för denna lotsning, till och med för danska fartyg. Eftersom den maritima kunskapen alltid varit muntligt traderad finns nu inga skriftliga källor vilket gör att arkeologiska lämningar är det enda säkra källmaterialet. Westerdahl föreslår att eftersom det under hela medeltiden pågick en kamp om strandrätten (rätten till vrakgods) borde staten respektive kyrkan ha velat uppmuntra fasta bosättningar längs farlederna. Westerdahl menar att skattelättnader eller friställning från krigstjänst möjligtvis kan ha förekommit i syfte att behålla skärgårdsborna för att vaka över farleden och de båda parternas fartyg. Detta är en intressant teori men bör uppmärksammas med försiktighet (ibid.).

Under medeltiden fram till och med 1500-talet var Hansan den organisation som styrde all internationell handel i norra Europa. Organisationen föddes i London men fick under 1300-talet sitt huvudsäte i Lübeck i nuvarande norra Tyskland (Lindström & Malmberg 2010, s. 19). Eftersom fartygen främst färdades längs med kusterna (ibid., s. 19) kan det hållas för troligt att den aktuella farleden användes, men det går inte att bestämma med säkerhet. De varor som fraktades var bl.a. järn, timmer, salt, spannmål, saltad fisk och sill – inte bara mellan Hansans städer utan även till väst- och Sydeuropa (Sjöblom, Müller & Åselius 2016, ss. 23–24). Eftersom Sverige under stormaktstiden omfattade bl.a. Pommern, Åland, Finland och de Baltiska länderna fram till 1700-talets början kan det i en menings hävdas att Östersjön då var ett slags ”rikets mitt”. På så vis kan det hållas för troligt att den aktuella kuststräckan (Utlängan till Arholma och omvänt) betraktades som en huvudled för de viktiga nationella transporter, inte minst eftersom resor tvärs över stora öppna vatten ofta undveks om det var möjligt. Järn från Bergslagen och jordbruksprodukter från Mälardalen skeppades från och med medeltidens slut till Stockholm för omlastning. Därpå gick varorna ut på internationell export, och alltså kan det sägas att sträckan har varit en av de farlederna där den mesta av Sveriges internationella exporthandel framfördes (Hallerdt 2003, s. 45).



Fig. 41. Detalj ur sjökort från 1734. Sjökortet omfattar även Ålands hav, finska viken och Sankt Petersburg samt nuvarande Nordtyskland och Danmark. Här kan *Itinerariets* hela längd ses – från Utlängan vid Blekinges sydöstra spets via Arholma i Stockholms norra skärgård, över Åland till Finland, Estland och till slut Reval (nuvarande Tallinn).

Tillförlitliga historiker har dock hävdad att Sveriges södra Östersjökust inte har lämpat sig för storskalig handel med jordbruksprodukter, till skillnad från exempelvis Polens och Baltikums jämna och platta topografi där det fanns gott om spannmål (Müller, Hallén & Taro Lannerfors 2016, s. 69). Den storskaliga exporten från Sverige kom snarare från Bergslagen, Österbotten och de skogsrika inre delarna av Sverige (Sjöblom, Müller & Åselius 2016, s. 24; Müller, Hallén & Taro Lannerfors 2016, s. 83). Att vägen från dessa områden däremot gick längs den aktuella kuststräckan kan som tidigare nämnts dock hållas för troligt. Till detta kan det sägas att den kustnära sjöfarten utgjort ett mycket viktigt inslag bl.a. för de inrikes kontakterna mellan olika landskap och en mer småskalig handel. Handeln var under denna tid inte fri utan dikterades av det s.k. stapelstadssystemet som kortfattat innebar att olika städer hade olika rättigheter till att bedriva inrikes och utrikes handel (ibid., s. 70). Ett sätt att lösa problemet med den olagliga handel som bedrevs utanför städerna eller marknadsplatserna var att inrätta s.k. *lydköpingar* där städernas borgare hade rätt att bedriva handel året om. Dessa blev speciellt vanliga längs Smålands östkust. Oskarshamn är ett exempel på en stad som från början varit en sådan lydköping (Berg 1993, s. 106). Detta kan ses som en indikation på att den kustnära sjöfarten haft stor betydelse för den regionala utvecklingen och att den aktuella farleden används kontinuerligt under lång tid.

Säsongsvariationerna utgjorde en ram för all sjöfart, inte minst under den s.k. ”lilla istiden” som varade ungefär mellan 1400- och 1800-talet då medeltemperaturen var lägre än idag och isen på insjöar och hav ofta inte släppte förrän sent på våren (Nationalencyklopedin 2017).

4.2. Farledens sträckning

Att tala om *en* farled är här något missvisande. Sveriges södra Östersjökust utgörs till stora delar av skärgårdslandskap med mängder av öar, djupa sund och vikar. Sjökortet vittnar också om att vissa tidigare farbara sund har grundats upp vilket kan bero på landhöjning eller igenväxning. I korta drag kan det sägas att farleden följer inomskärslederna mellan fastlandskustens orter, städer, hamnar och lastageplatser som under olika tider haft varierad funktion och betydelse. Det tidigare nämnda Itinerariet beskrev den dåvarande farleden mellan Utlängan och Arholma mycket generellt och kan därmed inte användas för att förstå någon exakt rutt (det är heller inte troligt att någon exakt rutt har funnits). En noggrant detaljerad beskrivning av sträckans farleder och inlopp sedan 1700-talets början återges i följande stycke.



Fig. 42. Detalj ur sjökort från 1789. Att följa alla dessa små farleder och inlopp och jämföra deras sträckning i olika tidsperioder har varit en tidskrävande utmaning. Flera har därmed tvingats lämnas utforskade. Det kan vara värdefullt att understryka att sträckan mellan Utlängan och Arholma motsvarar över femtio mil.

4.3. Vad berättar sjökorten?

De sjökort som använts som källmaterial i detta stycke har hämtats ut Sjökarteverkets arkiv vilka omfattar material från 1645 till 1955. Sjökortet är hämtade ur serien B: Hydrografiska kartor vilka förvaras på Krigsarkivet i Stockholm. Dessa har jämförts med modernare sjökort vilka har hämtats från sjöfartsmuseets arkiv i Göteborg. I vissa fall har uppgifterna stämts av med de digitala sjökort som tillhandahålls av Eniro, vilka bygger på Sjöfartverket's sjökort. Dock kan det inte med säkerhet sägas att dessa är fullt korrekta och uppdaterade på detaljnivå, men med stor sannolikhet visar de åtminstone korrekta farleder och inlopp.

Utlängan till Kalmar

Ett odaterat sjökort över Torudden strax norr om Utlängan i Blekinge (troligtvis från 1768, då det uppvisar samma utformning som andra sjökort med den dateringen) visar ett inlopp från Långören till Lergrundet. Namn på grund och kobbar har förändrats något, men det är tydligt att inloppet idag följer samma sträckning som 1768 (Krigsarkivet V:1). Antalet sjömärken har varierat och sannolikt också bytt plats. Ett sjökort tryckt 1860 rättat till 1864 (SMG 5952) visar samma led men med betydligt fler sjömärken. Kvastprickar är utsatta på farledens norra sida medan släta prickar finns söder om leden. Något längre norrut återfinns inloppet till Sandhamn där även idag fyra sjömärken markerar vägen. Kusten upp till Kristianopel är på sjökortet markerat med ett flertal inlopp till mindre vikar mellan Gullholmen och Fågelmara. Inloppet till Kristianopel är markerat med flytande sjömärken på sjökort från 1768 (Krigsarkivet V:1) samt 1860 (SMG Signum 3:9: II). Dessa saknas dock på sjökorten från år 1787 (Krigsarkivet V:1). En karta över Bredaviken som har samma utformning som en pliktningskarta över Kalmar från 1761 (Krigsarkivet V:2) visar att inloppen till vikens lastbrygga var markerad med två yttre och två inre prickar. Inloppet till Bergkvara är på sjökortet markerat med en norr-, söder-, och ytterprick och själva farleden överensstämmer med dagens som löper strax söder om Södra Kårön och Bondgrundet. Även det norra inloppet till Bergkvara på sjökortet överensstämmer med dagens farled, men där verkar sjömärkena vara senare tillkomna. En liten bit norr om Bergkvara återfinns Värnanäs hamn och säteri. Idag finns varken en markerad farled eller flytande sjömärken, men på sjökortet från 1787 syns två prickar. Ännu en liten bit norrut hittas idag Ekenäs- och Björknäsviken med Stångudden däremellan. En liten bit norrut låg under 1700-talet ett alunbruk. På två sjökort, båda från 1787 och ritade av Gustaf af Klint, hette Björknäsviken i stället Fåreviken (Krigsarkivet V:1). Det kan också tänkas att namnet Stångudden kommer av den spirbåk (fast sjömärke på land) som finns uttrit på platsen enligt sjökorten. De båda vikarna hade farleder varav den norra en prick. Samma information ges i ett annat sjökort från samma år men av en annan upphovsman (Krigsarkivet V:1). Sedan minst femtio år sedan går farleden i stället rakt mot Stångudden och innefattar betydligt fler prickar (SMG 1:8:30).



Fig. 43. Sträckan mellan Utlängan (längst ned i vänstra hörnet) och Kalmar. Sjökort från 1785.



Fig. 44. Torhamnns udde strax norr om ön Utlängan. Det rödmarkerade inloppet är kantat av stängmärken målade i rött (på sjökortet) och leder troligtvis vidare mot Karlskrona. Detalj ur sjökort, troligtvis från 1768.



Fig. 45. Samma farled, tryckår okänt (troligtvis från början av 1900-talet).

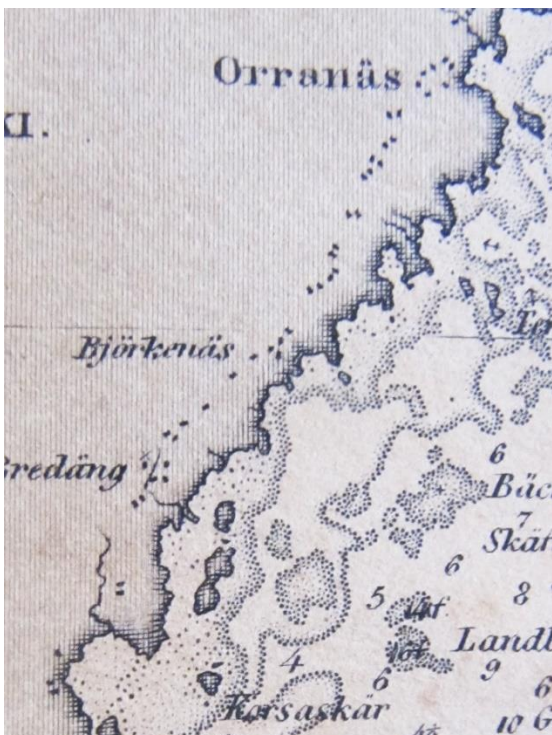


Fig. 46. Bebyggelse längs med kusten norr om Utlängan. Detalj ur sjökort över Kalmar Sund från 1860. Rättelseår okänt.



Fig. 47. Samma område. Föddes farleden ur bebyggelsen eller bebyggelsen ur farleden? Detalj ur sjökort från 1929 över Kalmar Sund.



Fig. 48. Inloppet till Bergkvara. Röd streckad farled och röda stångmärken, möjligtvis med någon slags toppmarkering. Sjøkort från 1768.



Fig. 49. Inloppet till Värnanäs Hamn. Röd streckad farled och svarta stångprickar utan toppmärken. Sjøkort från 1787.

Kalmar till Mönsterås

Ett flertal sjökort över Kalmar sund, Öland och Skägenäs har hittats. Detta kan antyda att farleden genom sundet var den vanligaste rutten, snarare än förbi Ölands östra sida. Så gott som alla sjökort över området har en farled markerad i nord-sydlig riktning rakt genom sundet (Krigsarkivet V:1). På ett flertal sjökort, bl.a. från 1768, 1787 och 1790 varav de flesta är ritade av Gustaf af Klint (Krigsarkivet V:1) är många inlopp utmarkerade på Ölands västra sida men inte på den östra. Detta kan tänkas vara en indikation på att huvudfarleden gick i sundet, men samtidigt kan det inte uteslutas att förbipasserande fartyg gick runt Öland – bl.a. finns vårdkasar (ett slags fast sjömarke) vid öns östkust. På sjökortet över norra delen av Kalmar sund från 1787 finns dock flera inlopp utritade på Ölands östra sida. En arkivhandling från Krigsarkivet som verkar vara djupmätningar över Kalmarsundet (odaterat och utan rubrik) antyder att inloppet till staden Kalmar gått mellan Kvarnholmen och nuvarande Tjärhovskajen. Detta bekräftas av de två sjökort av Gustaf Klint från 1787 samt fler andra odaterade sjökort där det även tydligt syns att huvudfarleden löper strax utmed staden och att den kantas av mellan fjorton och nitton sjömärken, troligtvis någon form av stångmärken med eventuellt något toppmarke (Krigsarkivet V:1; Krigsarkivet V:2). Även den inre leden mellan Kvarnholmen och Tjärhovskajen var enligt sjökorten utprickade och de båda farlederna har påtagliga likheter med dagens. En pliktningskarta (med djupmått) över Kalmars hamn från 1761 (Krigsarkivet V:2) har endast två sjömärken utritade – en prick med kvast mot norr och en prick utan kvast mot söder. Således kan det med stor sannolikhet sägas att farlederna utanför staden tillkom under 1760-talet.



Fig. 50. Sjøkort över farleder utanför och in till Kalmar, 1787 (detalj).

Det kan här vara lämpligt att poängtera att de många farleder som har utprickats med flytande sjömärken under denna tid verkar finnas i inloppen till viktiga städer som t.ex. Kalmar eller andra platser som kan tänkas ha ett intresse av att framhäva en viss status. Att inloppet till Värnanäs säteri var utprickat med flytande sjömärken (se fig. 44) medan inloppen till många andra hamnar eller lastageplatser inte var det kan tänkas styrka denna teori.



Fig. 51. Sjökort över Kalmar, 1925 (detalj). Flera sjömärken (prickar, stångmärken, kvastmärken m.m.) har ersatts av lysbojar. Tjärhovskajen har sammankopplats med fastlandet, troligtvis för att bilda en vågbrytare och skapa en mer skyddad hamn.

Den lilla halvön Skäggenäs har idag utprickade inlopp vid Varvsudden och Revsudden vilket överensstämmer med de ovan nämnda sjökorten över området, med undantaget att inloppet idag går på andra sidan Varvsudden. Samtliga inlopp hade enligt sjökorten flytande sjömärken, av vilka vissa överensstämmer förvånansvärt väl med dagens placering. Detta gäller även Borgholm på Öland. Farleden mellan Skäggenäs och Öland gick då som nu mellan Bredgrund och Bakaregrund samt mellan Sillåsen och Järngrund. Denna trånga passage ingick i huvudfarleden genom sundet. På fastlandssidan hade inloppen till Snäckö och Hästnäs farleder utan flytande sjömärken, medan inloppen till Timmernabbens och Lövöns lastageplatser enligt sjökortet hade flytande sjömärken. Samtliga inlopp är idag utprickade, om än något mer utförligt. Detsamma gäller för inloppen till Pataholm och Ljungsnäs på fastlandssidan (Krigsarkivet V:1).

En bit längre norrut, söder om Mönsteråsviken, ligger Timmernabben och Lövö vars inlopp idag tydligt motsvarar det södra inloppet som är uttrit på sjökortet av Gustaf af Klint från 1787 (Krigsarkivet V:1). Dock har inloppen inga flytande sjömärken utritade på sjökortet. Hamninloppen var anslutna till den nord-sydliga huvudleden genom sundet. Flertalet av de uppräknade orterna har idag mer eller mindre utbredd bebyggelse och vissa har därtill mindre industrianläggningar, som t.ex. Pataholm eller Timmernabben (SMG 1:80:30; Eniro 2017).

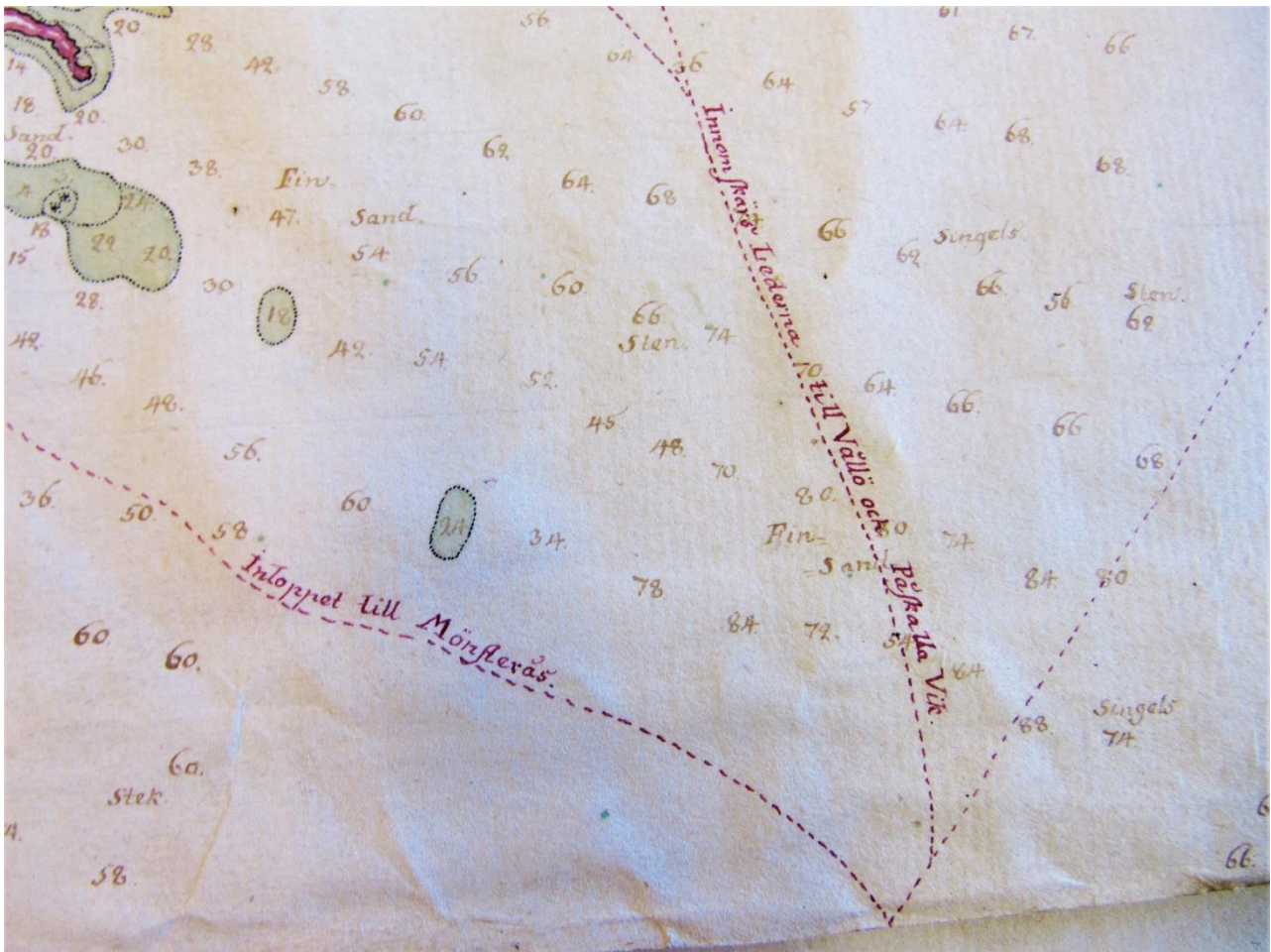


Fig. 52. De utritade inloppen till hamnar och vikar är ofta sammankopplade med en farled i norr-syd-gående riktning. Noterna beskrivningarna av havsbottens beskaffenhet: sand, fin sand, singel, sten och "stek". Vanligt förekommande är också beskrivningar av olika former av lera eller sammansättningar av sand, grus, lera, sten eller berg. Detta var för att tala om hur pass lämpad platsen för ankring, men det kan också tänkas att det tjänade till att undvika förlisningsrisker (det kan dock inte tänkas ha varit en stor risk just på sjökortets område, eftersom 60 fots djup motsvarar ungefär 20 meter).

Mönsterås till Oskarshamn

Mönsteråsviken var enligt ett sjökort från 1759 utprickad med fyra kvastmärken. Ett sjökort över norra delen av Kalmar sund från 1787 (Krigsarkivet V:1) meddelar att den var markerad med sex prickar, medan ett odaterat sjökort uppger sju (Krigsarkivet VI:1). Idag är de betydligt fler men farleden gick samma väg som idag (Eniro 2017). Norr om Mönsteråsviken ligger en halvö vid namn Svartö. Enligt sjökortet från 1787 gick en farled dit från Mönsteråsvikens yttre del, rakt genom Busken och Svartingsskär. Leden var markerad med tolv prickar vilket styrks av informationen från ett annat sjökort (odaterat, det liknar dock ett annat sjökort från 1768 som hittats i Krigsarkivet V:1). Denna farled finns inte idag och inte heller det smala sund väster om Svartön – en anledning kan tänkas vara att farleden övergivits när fartygen blivit mer djupgående, alternativt att landhöjningen grundat upp vattnet. De båda sjökorten visar också en alternativ farled öster om Svartingskär vilken används idag samt är utprickad med sjömärken. Lederna på sjökortet sammansluter och går vidare norrut mellan fastlandet och Vällö, Runnö och Storö. De viktigaste hamnarna runt öarna verkar ha varit Påskallavik och Vånevik. Flera alternativa farleder har idag försvunnit. Här kan både landhöjning, fartygens konstruktion och förändrade trafikmönster ses som möjliga orsaker. De farleder som återstår kring öarna har idag samma sträckning som på de beskrivna sjökorten, men ett betydligt större antal flytande sjömärken har tillkommit. Det tidigaste beviset på sjömärken i farleden är från 1759 då en kvastprick markerade inloppet söder om Vällö (Krigsarkivet V:2).



Fig. 53. På sjökortet från 1770 syns Svartö som en ö öster om ett smalt sund. Öster om ön löper en utprickad farled. På motsatt sida om farleden finns ett större område med grund. Runt detta löper fler farleder söder om Vällö (syns ej på bild). Detaljbild.



Fig. 54. Sjøkort med oklart tillkomstår (troligtvis början av 1900-talet). Svartö har växt ihop med fastlandet och den tidigare farleden på dess östra sida har försvunnit. Kvar finns dock farleden söder om Vällö som dessutom prickats ut med kvast-, stång-, och korsmärken.

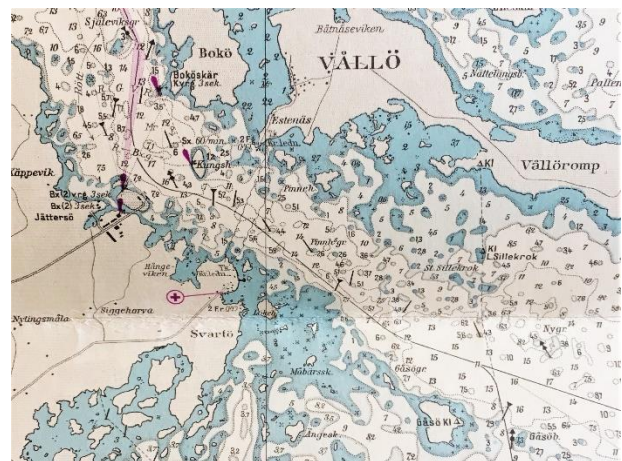


Fig. 55. Samma farled 1965. Svartö är tydligt en del av fastlandet. Notera att även farleden söderut förbi Gåsö är bevarad kontinuerligt sedan 1770.

En anledning till att flera alternativa farleder on hamninlopp tagits bort kan vara att samtliga fartyg och båtar sedan länge är utrustade med motor vilket minskar vindriktningens betydelse. Äldre tiders segelfartyg hade inte samma möjlighet att kryssa (att segla mot vinden) som dagens, vilket gjorde behovet av förlig vind betydligt större (Hallerdt 2003, s. 45). Därmed kan det ha varit av stort intresse av att hitta så många olika riktningar på inloppen som möjligt.

Samtliga inomskärsleder och hamninlopp är på sjökortet anslutna till en yttre huvudfarled vilken löper vidare i nordsydlig riktning genom sundet. En bit norrut ligger Stångehamn. Den inre farled som idag löper dit längs fastlandet finns inte på sjökortet från 1787 och det kan tänkas att leden muddrats under senare tid. Däremot

finns det en möjlighet att babordspricken utanför grundet *Oron* motsvarar den prick som är utritad söder om norra inloppet på sjökortet från 1787 (Krigsarkivet V:1).

Oskarshamn (eller Döderhultsvik som dess tidigare namn lyder) har idag kvar både det södra och norra hamninloppet genom samma skär och grund som 1787 (Krigsarkivet V:2; SMG 1:8:30; Eniro 2017). Dessa är dock betydligt bättre markerade med flytande sjömärken samt lysbojar och fyrar. Även Saltviken norr om staden har kvar sin farled. Det kan tänkas att de fartyg som inte använde de trånga hamninloppen intill fastlandet utan kom rakt utifrån sjön använde den kardinalkurs på ungefär 245 grader sydost som finns utritad på kortet, ungefär mellan Furögrunden och Ljusskäret. Denna kurs är idag fyrbelyst och det kan tänkas vara möjligt att detta tillblev efter att fartygen upptäckt genvägen rakt över viken i stället för intill fastlandet. Det skulle i sådana fall innebära att sjökortsritare i indirekt samspel med de sjöfarande har påverkat bebyggelsens utformning (Eniro 2017).

Oskarshamn till Västervik

Farleden från Oskarshamn till Figeholm går på ett Klint-sjökort från 1787 (Krigsarkivet V:2) utanför Fittjö udde och Råskären innan den viker av norrut och passerar strax väster om Blacken, Hamnoskären, Oxelholm och Fågelön. Dagens farled ser ut att löpa betydligt närmre fastlandet, åtminstone genom Björkskär, Tallskär och Måsskär. En möjlighet är att landhöjning grundat upp dessa skär, men det kan också vara så att farleden tidigare gått öster om dem för att sedan som idag fortsätta sträckningen från Locken (Loberget) och Hamnoskären (Hommeskär). Farleden mellan yttersjön och Figeholm verkar idag överensstämma med den på sjökort av Gustaf af Klint från 1785 (Krigsarkivet V2:1) liksom flera sjökort från 1867 (SMG 3:25–29: II). Farleden till Ekerum är idag helt borta, i stället finns en utprickad farled till Simpevarp.

Samtliga sjökort över även denna del av sundet har samma slags yttre huvudfarled ansluten till inloppen mot fastlandet, samt en annan yttre huvudfarled ansluten till inloppen mot Ölands västra sida (Krigsarkivet V:2). Att detta skulle innebära att norrgående fartyg försökte hålla sig mot fastlandet medan sydgående fartyg försökte hålla sig mot Ölandssidan är dock inte troligt, men det kan heller inte uteslutas. Detta har inte undersökts närmre.

Inloppet till Granholmsfjärden och Kärrsvik norr om Upplångö överensstämmer med dagens (SMG 3:19: III) då det jämförs med sjökort från 1770 (Krigsarkivet VI:1), men dess övriga farleder mellan Marsö, Arnö och Lidhult finns inte längre kvar. Sjökort från 1787 (Krigsarkivet V:2) meddelar att farleden rymde tre flytande sjömärken, troligtvis stångmärken. Dessa är idag fler (Eniro 2017).

Sjökort från 1759 (Krigsarkivet V:2) visar att farleden norrut från Kråkelunds båk mellan Marsön och Boskär upp mellan Ängö och Ekö har stora likheter med dagens farled, om de inte stämmer helt överens. Att ge ett definitivt besked är svårt eftersom öarna i sjökortet skiljer sig mycket från dagens – detta kan eventuellt ha med landhöjning att göra. Enligt sjökortet hade farleden fem kvastprickar på fastlandssidan om leden. Ett annat sjökort från 1792 (Krigsarkivet VI:1) har förutom den nämnda leden även ritat ut en mindre alternativ farled.

Från Ekö och Ängö leder farleden på sjökort från 1792 (Krigsarkivet VI:1), 1867 (SMG 3:25-27: II) och 1965 (SMG 3:19: III), upp norr om Ålö och Lilla Bergö vidare öster om Hamnö samt Västra och Östra Eknö upp mot Bussgrund. De flytande sjömärken som är utritade på 1792 års sjökort längs farleden är minst elva stycken (sjökortets skador medför svårigheter att utläsa ett exakt antal). Idag är de något fler och farleden har dessutom utrustats med fyrar.



Fig. 56. Farleden mellan Kråkelund (åt söder, utanför bild) och Ekö-Ängö rymmer åtta stångmärken. Sjökort från 1792.

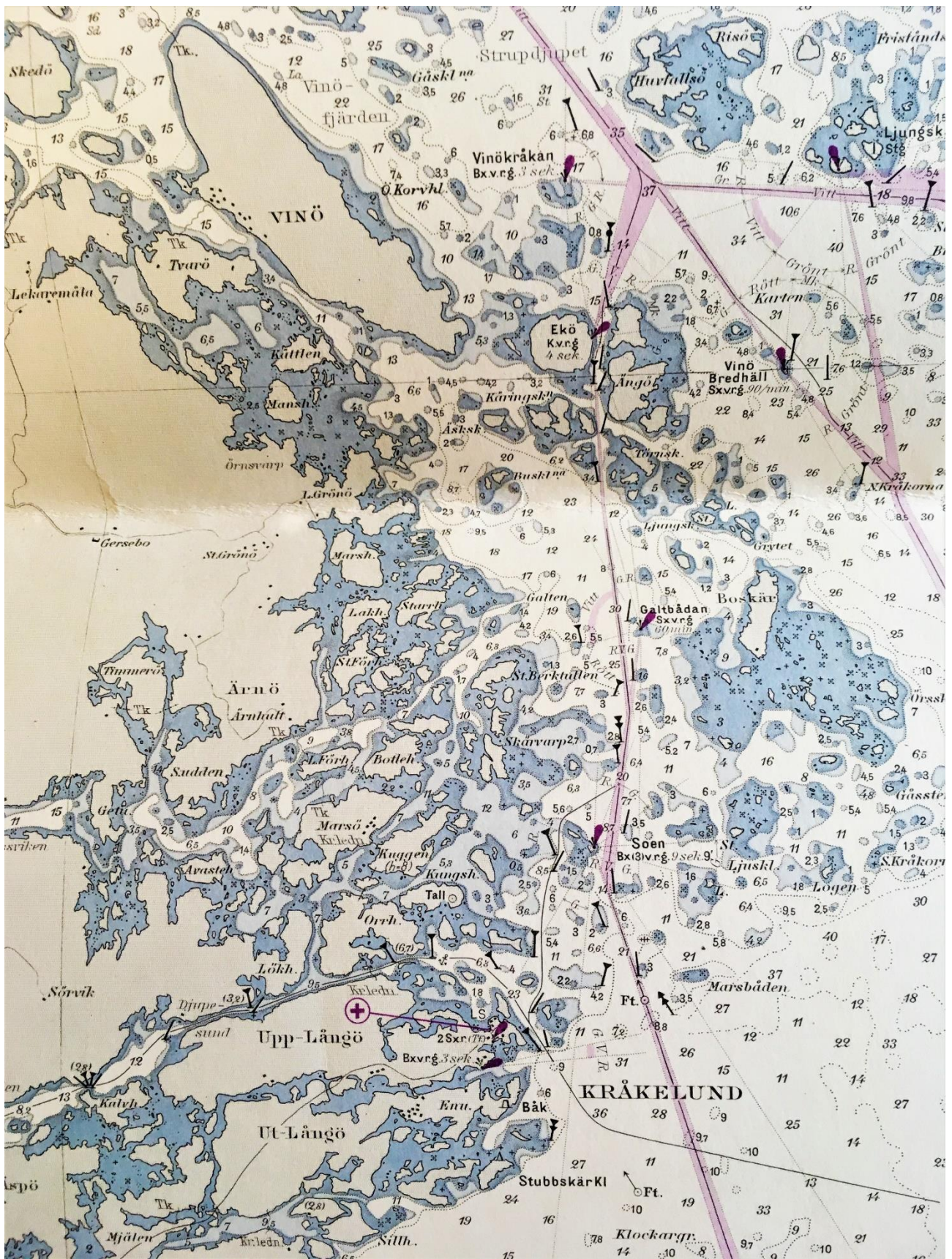


Fig. 57. Farleden mellan Kråkelund och Ekö – Ängö. Detalj ur båtsportkort från 1965. Notera att även farleden som passerar mellan Vinö Bredhäll och Norra Kråkorna är densamma som 1792. Antalet sjömärken är betydligt högre.



Fig. 58. Från Ekö och Ängö leder farleden förbi Älö och Lilla Bergö vidare i nordöstlig riktning öster om Eknö (Västra och Östra). Mellan Bergöarna finns två stångmärken. Notera farlederna i Gåsfjärden, speciellt den mellan Helgerum och Flivik. Sjökort från 1792.



Fig. 59. Samma område som fig. 53. Farlederna i Gåsfjärden har i huvudsak försvunnit, medan farleden från Lilla och Stora Bergö vidare öster om Eknöarna finns kvar. Notera att informationsrutan i vänstra hörnet meddelar att prickklägena är oförändrade jämfört med föregående år. Dock är sjömärkena betydligt fler jämfört med 1792. Sjökort från 1965. Västervik till Valdemarsvik

Skärgården mellan Verkeviken och Västervik kan sägas vara ett gyttor av små holmar, kobbar och skär. Det sjökort från 1792 av Gustaf af Klint över området som har analyserats har stora skador i det aktuella området, vilket gör det svårt att med säkerhet säga hur väl farlederna överensstämmer med dagens (Krigsarkivet VI:1). Det som kan urskiljas verkar dock tyda på att farlederna likt idag löpte från Verkeviken, på ömsom sidor om Nävelsö mot den yttre farleden vid Bussgrund. Denna yttre farled löpte i nord-sydlig riktning genom sundet mellan Krokö och Idö och vidare. Ett inlopp mot Västervik löpte mellan Grönö och Spårö och in i Lusärnafjärden. Detta stämmer i huvudsak överens med sjökort från 1867 (SMG 1:8:31) samt dagens farleder med undantaget att en del alternativa leder runt mindre öar och skär inte längre är utritade på sjökortet (Eniro 2017). På det äldre sjökortet återfinns en del flytande sjömärken – troligtvis stångmärken – lite varstans i området, de allra flesta runt inloppet till Västervik.

Strax norr om Västervik ligger fjärden *Gudingen* och *Bergholmsfjärden*. De farleder som i norra Gudingen enligt sjökort från 1788 användes verkar idag vara övergivna (Krigsarkivet VI:1). Däremot används fortfarande farleden som går i nord-sydlig riktning från fjärden Syrsan genom Bjursund och vidare mellan Långö och Hultö varpå den delar sig två riktningar. Den norra farleden löper vidare norr om Björkö, Smågö och Rågö men medan den på 1788 års sjökort fortsatte norrut mellan Kalvö och Lindö och öster om Stådsholmen tar den idag en omväg en bra bit söderut runt Lövskär och Måsklipporna. Dock överensstämmer den gamla och nya leden från Stådsholmen och norrut. Detsamma gäller den södra farleden som går från Hultö i sydlig riktning öster om Vinökalv runt Södra Malmö och Torrö, med undantaget att den idag leder genom Förö och Vidö i stället för väster om dem. Inloppet från yttersjön gick då som idag söder om Kalvbåden och Södra Klanten. Vad de flytande sjömärkena beträffar visar sjökortet enstaka sådana endast i Djupsundet utanför Loftahammar och mellan Stådsholmen och Viggeskär. Ett annat sjökort från 1789 uppvisar något fler (Krigsarkivet VI:1) – att det bara skiljer ett år mellan dessa ökar osäkerheten kring sjökortens tillförlitlighet, men det kan också innebära att fler sjömärken sattes ut just år 1789. I de nuvarande beskrivna farlederna är de betydligt fler (SMG 3:86: III; Eniro 2017).

Den yttre farleden mellan Sladdö Ask, Aleskär och Hamnö och vidare stämmer överens med dagens farled. Dagens sjömärken finner ingen motsvarighet i sjökortet från 1792, förutom det på Inre Bredgrund vilket idag är markerat med en norrprick (Krigsarkivet VI:1). Intill den Torrö som ligger norr om Stora Askö (i skärgården finns flera öar som heter Torrö) ligger Torrödjupet, Lindödjupet och längst in mot land Kaggebofjärden. Dagens farled genom dessa är identisk med den som fanns 1789. Dock har flera alternativa farleder och utritade ankringsvikar försvunnit på dagens sjökort (SMG 3:86: III; Eniro 2017). Anledningen kan tänkas vara att den mångfald av lastageplatser och små hamnar som förr fanns inte längre används.

Valdemarsvik till Bråviken

En geografisk karta över Östergötland som enligt rubriken är författad år 1653 och kopierad år 1760 visar de två dåvarande farlederna (en inre och en yttre) mellan Valdemars vik till Bråviken, vilka korsas en bit söder om ön Bondekrok (Krigsarkivet VI:1). Om denna gäller för år 1653 är oklart, men inte otroligt. Den inre farleden löper från Stora Ålö norrut mellan Lilla och Stora Olsön vidare väster om Flisö, mellan Bondekrok och Åmtö, genom den smala Finnleden (även kallad Finntarmen), förbi öster om Skaftö och genom Lagnöströmmen för att till slut passera norr om Trännö och in mot Söderköping. Dagens farled löper ungefär på samma sätt, bortsett från att den går öster om Flisö, väster om Bondekrok där den slutar i fjärden *Orren* (SMG 3:86: III). Anledningen kan tänkas vara att den smala Finnleden har blivit alldeles för grund.

Den yttre farleden på samma sjökort från 1653 börjar väster om Häredsskär och går norrut genom Barösund där den sedan möter den punkt där den inre och yttre farleden korsas. Den fortsätter sedan mot nordöst mellan Åmtö och Håskö, Hit stämmer den äldre (yttre) farleden med dagens, men då den tidigare, både 1653 och 1792 (Riksarkivet VI:1) samt 1865 (SMG 3:103–105: II) gick genom Inre och Yttre Olsön går den idag längre österut förbi Fågelön och Stora Högholmen. Däremot stämmer den vidare farleden längre norrut exakt med dagens – från Kopparholmen via sundet mellan Sundsholmen och Arkö, väster om Gränsö och vidare mellan Lönö och Skansholmarna i den yttre Bråviken. Sjökortet ger inga uppgifter på flytande sjömärken. Om detta beror på att de inte fanns när sjökortet ritades 1653 (förutsatt att detta stämmer) eller om de inte fylldes i vid kopieringen 1760 – eller inte ens hade tillkommit då – är oklart. Dagens farled från Viboskär till Logen och vidare norrut kan också ses på sjökort från 1752 och 1790 (Krigsarkivet VI:1). På dessa sjökort syns även en

farled med stångmärken mycket noggrant utprickad farled mellan Skallö, Västerö och Benö. Denna finns idag inte kvar och syns inte heller på sjökort från 1865. I stället finns en annan led i samma riktning en bit längre västerut, mellan Torrö och Marö (SMG 3:103–105: II; Eniro 2017).



Fig. 60. Den västra farleden (till vänster) går genom den s.k. Finnleden. Den östra farleden löper mellan Åmtö och Häskö. Inga sjömärken har hittats på sjökortet. Enligt rubriken är det författat år 1653 och omritat 1760.



Fig. 61. Finnleden har ett betydligt smalare utseende och verkar här inte längre användas som farled, åtminstone för större fartyg. Farleden mellan Åmtö och Häskö används dock. Dessutom har ytterligare farleder tillkommit – i verkligheten eller på sjökortet eller både och. Flera sjömärken syns i farleden. Sjökort tryckt 1865, rättelseåret är oklart.

Här uppenbarar sig en fråga: varför föredrogs den grunda och gissningsvis farligare leden mellan Skallö och Benö i stället för den något öppnare leden mellan Torrö och Marö? Det kan tänkas att när kunskapen om en fungerande – om än farlig – farled etablerats så ansågs det mindre angeläget att hitta nya alternativa vägar

genom skärgården. Trots att farleden inte var optimal så fungerade den, vilket var vad som räknades. Denna teori har inget stöd i tidigare forskning, men det kan nämnas att Alf Jändel även menat att sjöfarten och dess infrastruktur alltid präglats av "konservatism" och att farlederna alltid varit desamma till det att yttre faktorer som landhöjning och nya fartygskonstruktioner krävt nya leddragningar (Jändel 1993, s. 5).



Fig. 62. Gränsö söder om Bråviken. Sjökort från 1752. Här syns farleder på båda sidor om Gränsö, liksom en i nord-sydlig riktning från Viboskär, samt mellan Skallö och Benö vilken även är utprickad.



Fig. 63. Sjökort från 1865. Farleden norr om Gränsö liksom mellan Skallö och Benö har försvunnit. Dock har sjömärken av olika slag placerats ut i de tidigare farlederna. Denna bild kan även jämföras med sjökortet i fig. 37.

Bråviken till Nynäshamn

Bråvikens norra farled stämmer överens med dagens bortsett från att den idag endast löper söder om Mögö och Hargö, enligt sjökort från 1752 (Krigsarkivet VI:1). Farleden genom Oxelösund är densamma (se fig. 59 och 60), men idag kantas den av fler sjömärken. Den yttre farleden genom Hävringe och Korpen beskrivs på sjökortet från 1752 som ”stora inloppet till Nyköping och Norrköping”. Den finns även utritad på sjökortet från 1790. Vilka slags fartyg eller båtar som passerar genom farleden idag är oklart, men det är tydligt att den fortfarande används och följer precis samma sträckning. Dock har den kompletterats med ytterligare en belyst farled något längre norrut.

Sjökortet från 1790 (Krigsarkivet VI:1) visar två farleder från viken Örsbaken utanför Nyköping visar tydligt två farleder i riktning mot fjärdarna utanför Nynäshamn – en inre och en yttre. Den inre farleden började öster om Ledskär och fortsatte norr om Broken samt Yxskär och Alskär vilket stämmer överens med dagens farled. Då den 1790 fortsatte norrut genom Rågösundet och Backafladen går den idag i stället söder om Längö och norr om Östra Sackholmen. Från denna punkt ser den tidigare farleden återigen dock överensstämma med dagens – från Östra Sackholmen genom Kalklubbarna och norr om Krampö, vidare norr om Ringö och Längö, mellan Hökö och Hästskär och in i Hålsfjärden. 1790 fanns minst trettio stångmärken i den inre farleden medan de idag uppgår till knappt det dubbla antalet. Dagens farled mellan Stengrund och Rensholmen norr om Långskär finns inte på sjökortet från 1790. Den yttre farleden på sjökortet gick i rakt västlig riktning från Stora och Lilla Runskär till Ringsögrundet. Idag finns en liknande sådan yttre farled, men kurvan runt skären den passerar kan sägas vara vidare (Eniro 2017).



Fig. 64. Farleden genom Oxelösund. Farleden går mellan Oxelösund, Furön och Ålön. Sjökort från 1786.

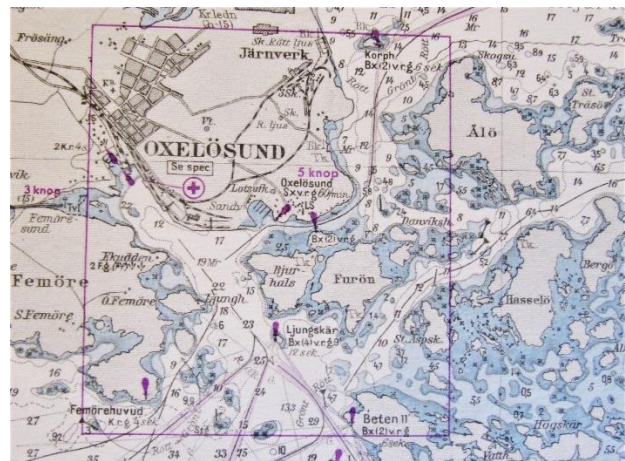


Fig. 65. Farleden genom Oxelösund. Här kan farledens koppling till järnvägen tydligt ses – ett annat ”stort tekniskt system”. Den gamla farleden används här fortfarande, och ytterligare en farled har tillkommit mellan Ålö och Hasselö. Sjökort från 1965.

Nynäshamn till Jungfrufjärden

I en karta över Södermanland från 1727 sammanstrålar inre och yttre farleder öster om Landsort för att sedan fortsätta genom Mysingen (Krigsarkivet VIII:1). Sjökortet innehåller inga uppgifter om flytande sjömärken. Själva passagen norr om Landsort ser ut att ha ändrats eftersom den 1727 verkade gå längre söderut, strax norr om ön Öja. Idag går passagen nästan intill fastlandet, en sträckning av farleden som också representeras på ett odaterat sjökort som antas vara från 1800-talet (Krigsarkivet IX:1). Genom Mysingen gick farleden 1727 norr om Mysingeholm, söder om Stora Rotholmen, Toklo och Kycklingarna, och till slut mellan Korsholmen och Dalarö varefter Jungfrufjärden tar vid. Denna farled finns fortfarande i exakt samma sträckning, men flera andra alternativa farleder har tillkommit (Eniro 2017). Samtliga farleder har belysts med fyrar.

Stockholms skärgård till Arholma

Topografin i Stockholms skärgård gör att det är svårt att beskriva enstaka farleder av flera skäl. Dels hänger de flesta av farlederna samman och utgör så att säga ett vittförgrenat nät av korsande farleder. Att försöka beskriva en farled mellan två bestämda punkter blir därmed ett mycket omfattande arbete om hela området ska tas med i beaktande. Detta är inte heller relevant för studien. Vissa större huvudfarleder i skärgården, som de ser ut och används idag, kan ändå pekats ut. Dessa är tre till antalet. Den sydligaste löper från Mysingen och Jungfrufjärden i nordöstlig riktning via Möja och upp till Tjockö. En annan farled (som kan sägas bestå av flera parallella farleder) löper från Kanholmsfjärden vid Runmarö och Vindö upp mot Saxarfjärden och Resarö. Där korsar den en slags tredje huvudfarled vilken löper från Mälaren och Stockholm i nordöstlig riktning längs fastlandet upp mot Kapellskär och Tjockö. Därifrån finns två större vägar ut mot Östersjön – västerut förbi Remmargrund, eller norrut förbi Arholma. Den bör understrykas att den givna beskrivningen är en nödvändig generalisering i syfte att förtydliga den komplicerade struktur som skärgårdslandskapet utgör.

Leden från Stockholm till Vaxholm och Resarö stämmer exakt överens med farleden som ritats i ett sjökort från 1772 förbättrat 1786 (Krigsarkivet IX:1), vilken också har relativt många flytande sjömärken ritade utefter. Dessa är minst fyrtio stycken är utformade som flaggprickar. Från Resarö fortsätter den streckade farledslinjen i nordöstlig riktning mot sjökortets kant, vilket indikerar att farleden troligtvis fortsatte genom den tidigare beskrivna farleden längs fastlandet mot Kapellskär. 1772/1786 års farleder från Resarö genom Lindalssundet, Sandöfjärden, Kanholmsfjärden samt vidare mot Getholmen och Sandhamn stämmer även de exakt med dagens. Att räkna upp de många specifika skären och holmarna görs därför inte av bekvämlighets- och tydlighetsskäl. Samtliga farleder stämmer överens med de utritade i sjökort från 1874, 1937 och 1965 (SMG 3:127: III; SMG 3:122: III; SMG 3:119: III).



Fig. 66. Stockholms inre skärgård. Farleden löper från Stockholm i väster via Vaxholm mot Kanholmsfjärden i sydöst och Arholma åt nordost. Farlederna stämmer i huvudsak överens med dagens. Sjøkort från 1772, kopierat 1786.



Fig. 67. Stockholms skärgård. Sjökort från 1966, rättat 1967. Tre huvudstråk kan skönjas: mellan Mysingen (söder om Ingarö) via Kanholmsfjärden till Möja, mellan Runmarö via Kanholmsfjärden till Saxarfjärden och Södra Ljusterö, samt från Saxarfjärden norrut över Ljusteröarna till Arholma.



Fig. 68. Trälhavet och Saxarfjärden. Sjökort från 1772, kopierat 1786. Vaxholm omgivet av flaggprickar syns i bildens vänstra kant. Från Trälhavet går idag farleder norrut mot Ljusterö och Arholma (se fig. 62). Varför dessa inte är utritade på sjökortet är oklart, eftersom leden kan antas ha varit fullt användbar vid denna tid.



Fig. 69. Här syns Svarthögafjärden med en väl uttryckt farled. Farleden löper från Helsingholmarna via Finnhamn, Husarö, Öster Lagnö och vidare. Farleden har inte kunnat jämföras med fysiska sjökort, men digitala sjökort som finns att tillgå visar att farleden stämmer väl överens över tid (Eniro 2017). Sjøkortet är odaterat, men kan tänkas att vara från slutet av 1800-talet.



Fig. 70. Här syns farleden från Trälhavet och Saxarfjärden vidare norrut mot Norrtälje och Arholma. Sjøkortet är odaterat, men kan antas vara från 1800-talets slut. Jämför med fig. 62.

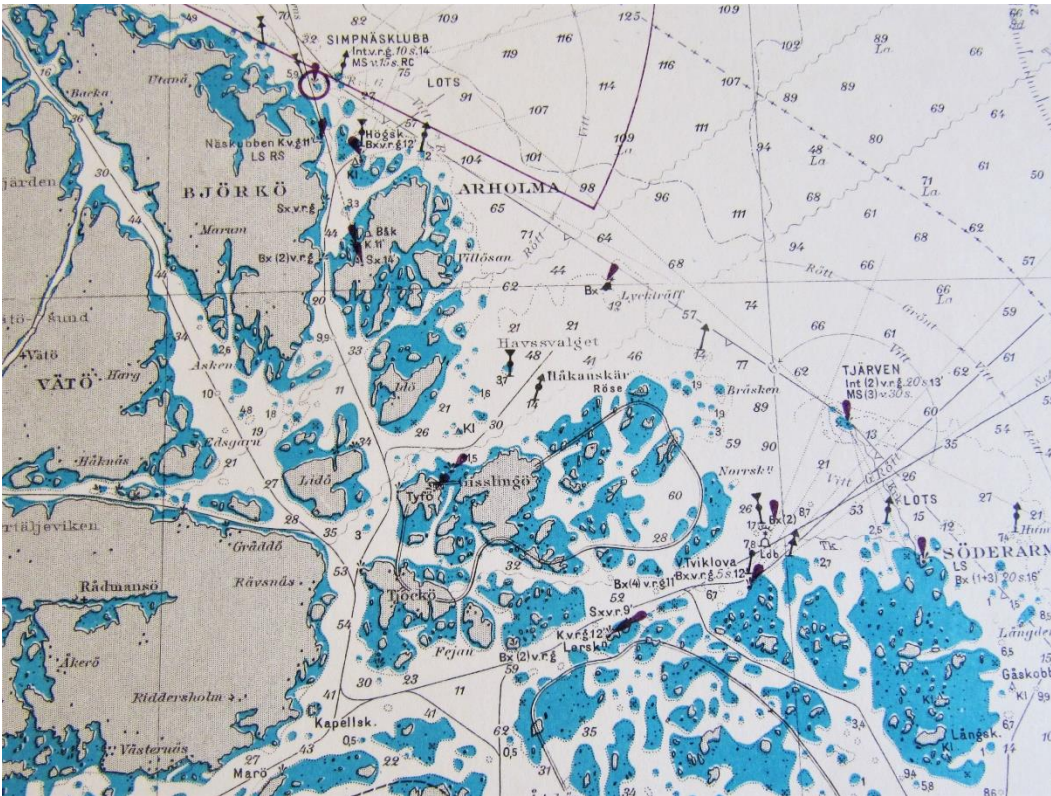


Fig. 71. Stockholms norra skärgård. Längst upp syns Arholma. Sjökort från 1966, rättat 1967.



Fig. 72. Odaterat sjökort, troligtvis från 1800-talets slut. Värt att notera är att Björkö verkar vid sjökortets tillkomst ha utgjorts av två öar. 1966 (fig. 66) verkar vattenståndet va varit lägre. I huvudsak verkar dock farlederna gå på samma sätt som de gjorde 1966.

4.4. Hur ser vi på farleden idag? Hur har den behandlats av kulturmiljövården?

Den allmänna synen på farleden mellan Utlängan och Arholma verkar till stor del skilja sig från den som präglar farleden mellan Kristinehamn och Vänersborg. Detta kan tänkas ha flera orsaker. Till att börja med kan det sägas att Utlängan – Arholma är betydligt längre än Kristinehamn – Vänersborg som är möjlig att klara av på två eller till och med en dag med en vanlig segelbåt. Det gör att det uppstår en möjlighet för farleden Utlängan – Arholma att framstå som något av ett äventyr att ta sig genom, på samma sätt som en pilgrimsvandring eller en färd genom en längre kanal. Resereportage om farleden har gjorts, och marknadsföringen gick till stora delar ut på att framhäva dess anor tillbaka till medel- och vikingatid (Dagens Nyheter 2007). Detta har även varit kulturmiljövårdens strategi, vilket kommer att diskuteras senare i stycket.

Eftersom inga lastfartyg trafikerar farleden inomskärs utan i stället går längre ut i havsbandet, samt att större delen av sträckan utgörs av vackert skärgårdslandskap kan det tänkas att den i allmänhet anses ha en mindre industriell prägel än farleden mellan Kristinehamn och Vänersborg. Dessutom kan det tänkas utgöra en kvalitet att farleden går längs med kusten, jämfört med att följa strandlinjen i en insjö. En kust kan tänkas vara mer spännande för ”gemene man” eftersom närheten till större hav och andra länder känns mer påtaglig.

Den arkeologiska och historiska forskning som bedrivits om det tidigare nämnda *Itinerariet* verkar ha gett stort avtryck på kulturmiljövårdens syn på farleden. Medan många experter som kommit i kontakt med denna studie – antikvarier, arkeologer, företrädare för Statens Maritima Museer m.m. – har ställt sig frågande till möjligheten att lyfta fram farleden mellan Kristinehamn och Vänersborg, har de i stället reagerat övervägande positivt och förstående till att göra detsamma med farleden mellan Utlängan och Arholma. Anledningen till detta tycks vara att farleden mellan Utlängan och Arholma blivit allmänt associerad med *Itinerariet*, troligtvis med anledning av projektet *Kung Valdemars segelled* som bedrevs under 1990-talet. Det är i detta läge nödvändigt att beskriva projektet och analysera vilka konsekvenser det lett till. Mot invändningen att det gått över tjugo år sedan projektet genomfördes kan det sägas att ingenting heller har hänt i frågan sedan dess. Det är alltså det senaste underlaget som kan analyseras, vilket i sig talar för att ämnet är svårhanterligt för kulturmiljövården. Underlaget till diskussionen nedan består av de turistbroschyrer som de drivande parterna utarbetade. En utvärdering av Alf Jändel (1994) har också analyserats vilken även inkluderar projektets initiala arbetsplan. Allt material har tillhandahållits av Bo Svensson på Länsstyrelsen i Södermanlands Län (Jändel 1999; Länsstyrelsen Södermanlands län; Stockholms Läns Museum 1996).

Projektet *Kung Valdemars Segelled* påbörjades i början av 1990-talet och var ett samarbetsprojekt mellan Riksantikvarieämbetet, Statens Sjöhistoriska Museer, Svenska Turistföreningen samt kommuner, Länsmuseum och Länsstyrelser i Blekinge, Kalmar, Östergötlands, Södermanlands och Stockholms län (Jändel 1994, s. 5). Syftet var att ”informera om kulturhistoriska platser längs den svenska ostkusten” (ibid.). Vad som skulle lyftas fram hade ofta mindre med *Itinerariet* att göra, men tanken var att den skulle fungera som ett sammanhållande kitt och utifrån den försöka skapa en modern turistattraktion i form av en farled med kulturhistorisk inriktning. Således skulle allt mellan fornlämningar, industrimiljöer och villabebyggelse inkluderas och framhävas. Enligt den initiala arbetsplanen var det framför allt genom turistbroschyrer och skyltning vid de aktuella kulturhistoriska platserna som projektet gestaltades. För åren 1993 till 1995 fanns en konkret tidsplan som i stora drag gick ut på iordningställande av vissa platser längs vägen, tryckning av broschyrer och framför allt skyltning in situ. För åren efter 1995 fanns dock ingen plan förutom en del lösa förslag på vidareutveckling av projektet, bl.a. i form av båtbygge, eskadersegling m.m. Huruvida detta realiserades är oklart, men allt tyder på att projektet dog ut runt åren 1995 – 1996 även om en del av de skyltar som sattes upp fortfarande finns kvar (Bo Svensson). En viktig orsak kan ha varit att projektet inte hade en tillräckligt lokal förankring, utan i huvudsak drevs av de inblandade myndigheterna (Jändel 1994, s. 13). Min tolkning av Alf Jändels utvärdering (Jändel 1994) är att realiseringen av projektet skedde något rutinmässigt – som om det antogs att det skulle räcka med broschyrer och skyltar för att sätta igång en växande våg av intresse och engagemang för ledens fortsatta utveckling.

Det är viktigt att understryka att de kulturhistoriska platser som skulle kopplas till *Kung Valdemars Segelled* inte behövde ha en maritim anknytning. Det kan alltså ses som ett försök att lyfta fram hela den interregionala kulturmiljövårdens besöksnäring – att s.a.s. ”produktförpacka” kulturarvet och göra det lättillgängligt för en bred allmänhet. Om detta är bra eller dåligt kommer här inte att diskuteras djupare, men det kan ändå konstateras att projektet gjordes med goda intentioner. Genom *Kung Valdemars Segelled* skulle hela den södra Östkustens kulturarv tillgängliggöras. Vad som är symptomatiskt för kulturmiljövårdens sätt att hantera denna

”historiska farled” som ett kulturarv kan antas vara att den fokuserade på *platser utefter vägen* – snarare än själva farleden i sig. Detta behöver i sig inte vara ett problem – tvärtom kan det sägas att det var projektets själva syfte – men det tyder på en bristande förmåga hos kulturmiljövården att uppmärksamma och hantera andra kulturmiljöer än de som är baserade på land. De flesta av de objekt som skyltades i samtliga län (förutom Södermanlands Län) hade dock en maritim anknytning och utgjordes av bl.a. fiskelägen, lotsplatser, försvarsanläggningar, sjömärken (med största sannolikhet fasta) och mindre orter med sjöfartshistorisk anknytning (Jändel 1994, s. 8).

Det kan vara relevant att ställa frågan om ifall projektets art till viss del var en fråga om historisering eller till och med exotisering. Kunskapen om Itinerariet är nämligen väldigt liten och förutom att den användes under 1200- och 1300-talet finns ingen säker kännedom om hur, av vilka eller varför (Flinck 1994). Ändå var det med logotyper föreställande vikingaskepp som farleden marknadsfördes. Det kan naturligtvis antas ha varit bekvämt att lyfta fram en medeltidskungs beskrivning av en farled och använda den som en slags urkund och skäl till varför farleden bör besökas och användas. Det skänker farleden mystik och romantik, och ger en slags skimrande aura av vikingatid. Å andra sidan framhövs till viss del även kulturhistoriska objekt och platser från olika tidsperioder. Sammanfattningsvis kan det sägas att projektet hade förutsättningar att bli framgångsrikt – dessa låg dock snarare i den ursprungliga ambitionen och de kulturmiljöer som försökte lyftas fram, snarare än hur projektet genomfördes av de inblandade parterna. Under arbetet med denna studie har det inte kommit till känna om något liknande projekt, varpå det kan tänkas att det var det första i sitt slag i landet. Det kan därför sägas vara naturligt att det förekom en viss osäkerhet kring hur farleden skulle framhåvas som kulturmiljö.

4.5. Vilka är förutsättningarna att betrakta farleden som en kulturmiljö?

I stort sett kan det sägas att samma förutsättningar och möjligheter gäller för farleden mellan Utlängan och Arholma som Kristinehamn och Vänersborg (stycke 3.5). Även här kan alltså farleden sägas bära diverse olika historiska värden. Därmed kan den också användas till att skapa förståelse för olika historiska förutsättningar. Farleden kan möjligtvis lyftas fram som den viktiga transport- och kommunikationsväg som möjliggjort både nationell och regional utveckling. Enligt *Plattform* fyller den därmed kriterierna för att äga kulturhistoriska värden. Vad gäller sociala värden kan det, återigen, tänkas vara avhängigt av hur och av vilka som leden används idag. Som ”motorväg” för Östersjökustens fritidsbåtägare (och internationella gästgästande båtägare) kan den tänkas vara viktig för att bibehålla den kultur som fritidsbåtägarna upprätthåller. Detta kan även ses som en immateriell kultur i sig. Detta skapar med stor sannolikhet omsättning och arbetstillfällen i andra led – restaurang- och hotellverksamhet, gästhamnar, golfbanor, campingplatser, besöksturism, båtvarv och liknande. Hur stor ekonomisk omsättning allt detta sammantaget leder till är mycket svåröverskådligt och svårt att beräkna, men det kan tänkas att farledens koppling till detta lätt förbises när satsningar på kultur- och besöksturism görs. På så vis kan det sägas att farleden rymmer ett visst ekonomiskt värde, även om det är svårt att beskriva exakt hur. De estetiska är måhända också svåra att peka på eftersom det gäller en så pass omfattande och varierad miljö (allt från pittoreskt skärgårdslandskap till tunga industrihamnar). Det kan också tänkas att det inte är ”rätt” form av estetik som *Plattform* syftar till att värdera. De ekologiska värdena kan också tänkas vara besläktade med de estetiska i bemärkelsen att ett högt ekologiskt värde kan tänkas skapa miljöer som människor i någon mening uppfattar som estetiska. Dock är detta en fråga som ligger utanför författarens kunskap och ämnesområde.

Det kan tänkas att regioner och kommuner i Kalmar, Östergötlands och Södermanlands län satsar på att framhäva farledens betydelse för regional utveckling, t.ex. hur handeln via farleden bidrog till framväxten av lydköpingar som sedan växte till regionhuvudstäder. Det kan också tänkas att farleden används till att skapa förståelse för tidigare sätt att resa, d.v.s. att det är själva resan och färdmedlet i sig som utgör den kulturhistoriska substansen. Återigen – här finns en risk att farleden och dess infrastruktur faller i glömska.

Som skrivits i stycke 1.8. påpekar Katarina Saltzman (2001) att helhet och delar konstituerar varandra och att det i den meningen inte går att göra en fullständig åtskillnad mellan vad som är viktigt och inte viktigt. Att i en kulturmiljövårdande ambition enbart lyfta fram platserna utefter en farled (städer, hamnar, lastageplatser med mera) kan riskera att förståelsen för deras enskilda funktioner i sammanhanget går om intet, om inte den sammanbindande infrastrukturen mellan dessa framhävs tydligt. Likväl kan det med stor sannolikhet att få

samma effekt om endast nätet av kommunikationsvägar (d.v.s. farleder) lyfts fram men inte vad dessa knöt samman.

De flytande sjömärkena kan i denna farled, jämfört med den i förra fallstudien, tänkas äga en större potential för förståelsen för själva utprickningens historia. Anledningen till detta är att Sverige under 1500- och 1600-talet, då de flytande sjömärkena började användas på regelbunden basis, i huvudsak var orienterat mot Östersjön. Det kan alltså tänkas att de allra tidigaste sjömärkena placerades vid inlopp till orter och hamnar i den beskrivna farleden. Området kan därför tänkas vara lämpligt till att just användas till att skapa förståelse för hur utprickningen gått till, hur äldre sjömärken kunde se ut, vilka som skötte arbetet, hur de kunde användas (t.ex. militärt), hur sjömärkena har utvecklats under tid, vilka som idag inte längre används, t.ex. flytande tunnor, kvastmärken, ljudbojar etc. Hur detta skulle gå till i praktiken är oklart och är inte en fråga som studien är ämnad att besvara. Att i ett musealt syfte sätta ut "historiska sjömärken" i farleder som används kan tänkas att vara förknippat med stora risker för navigationssäkerheten, oavsett om gamla och nya sjömärken blandas. Att blanda sjömärken från olika tidsperioder kan dessutom anses vara vilseledande och historiskt inkorrekt. Att sätta ut historiska sjömärken i *nya* farleder (eller historiska farleder som s.a.s. återupptas) kan möjligtvis också vara vilseledande för förståelsen för att de idag använda lederna haft en kontinuerlig användning under minst lika lång tid och därmed på sätt och vis kan sägas äga en ännu större kulturhistorisk tyngd. Oavsett hur en dylik satsning skulle göras kan det sägas vara av största vikt att noggrant tänka genom varje alternativs konsekvenser.

5. AVSLUTANDE DISKUSSION

5.1. Reflektion om relationen mellan sjökorten och det landskap som de avbildar

Efter en grundlig genomgång av sjökort över samma område från en tidsperiod på över tvåhundra år, vilken innefattar både den agrara och industriella revolutionen, landar den personliga slutsatsen i att sjökorten alltid syftar till att just visa det som anses betydelsefullt. Vad det innebär kan dock skifta över tid, beroende på en mängd olika variabler så som fartygens beskaffenhet (djupgående, hastighet m.m.), hamnarnas skiftande betydelse och storlek, råvarutillgång och marknadsvärde med mera. På 1700-talet är det mängden ankringsplatser och inlopp till lastageplatser och inomskärsleder genom trygga sund som framkommer tydligt. Under 1800-talets slut lyfts den snabbaste rutten över sjön samt de stora industrihamnarna fram, medan sjökorten från slutet av 1960-talet och framåt snarare syftar till att tillfredsställa fritidsbåtägarnas behov av vägledning genom ett vackert kustlandskap för kortare nöjesresor. Samma information finns till viss del kvar genom århundradena, men den framställs på olika sätt. Ett exempel är just de små vikarna som förr användes för godsbatarnas skydd. Dessa kan med tanke på det rykte Väneren hade som en särskilt förlisningsdrabbad sjö ha utgjort en slags livlina för både fartygslast och sjömän, medan de i dagens båtsportkort är markerade för fritidsseglare som lämpliga platser för sol och bad. Det finns därmed god anledning till att fundera över i vilken utsträckning sjökorten har hjälpt till att skapa och förändra människors syn på kust- och skärgårdslandskapet i såväl kuststräckor som större insjöar i Sverige.

På så gott som alla de sjökort som använts i denna studie finns – förutom de farleder och sjömärken som redan behandlats – även gott om beskrivningar av sjö- eller havsbottens beskaffenhet. Till exempel meddelar sjökorten tydligt om botten är av *sten, sand, fin sand, sten med sand beblandat, brun lera, blå lera, singel, singel och sand, grovsingel, ojämn grund* eller *ojämn grund med hälften grovsand* – för att bara nämna några av de mycket specifika beskrivningarna. Detta kan jämföras med de äldre och yngre geometriska kartorna som ofta ger liknande beskrivningar av åker- eller ängsmarkens beskaffenhet – om den är sank eller torr, stenig eller bördig o.s.v. (Alexandersson 2013, s. 346). Av samma anledning som landkartorna uppgav informationen om markens beskaffenhet – nämligen för att god åkerjord och ängsmark var av yttersta vikt inte bara för den enskilde bondens livsuppehälle utan även för kronans skatteinkomster kan det med stor sannolikhet sägas att informationen om bottenbeskaffenheten på sjökorten fanns där av skäl som var lika nödvändiga. Det kan således antas att både jordbruksmark och sjö- eller havsbottnar kartlades på i en mening lika villkor – för att skapa så goda förutsättningar som möjligt för den verksamhet som bedrevs i området. Det bör här förtydligas varför och på vilket sätt bottenbeskaffenheten har betydelse. Ett skäl är naturligtvis faran för fartyg att gå på grund eller att på något sätt fastna i botten (dy, sand eller lera är inte så ofarligt som det kan verka). Det viktigaste skälet är dock att olika slags botten ger olika möjligheter till att ankra. Att känna till vilken slags botten som förekommer är därmed av avgörande betydelse för fartygets och besättningens säkerhet och att godslasten kommer dit den ska. Ur den aspekten kan det sägas att kännedomen om vattenlandskapet och dess topografi och beskaffenhet har varit en förutsättning för att utvecklingen och verksamheter på land fungerat (ibid.).

Under arbetets gång har det blivit tydligare att sjökort skulle kunna äga förutsättningar att faktiskt förändra landskap och bebyggelse. Detta har dock inte stöd i tidigare forskning och bör därför förstås mer som en personlig teori eller ett utmanande tankeförsök. Precis som kartor talar också sjökort om för betraktaren eller användaren hur landskapet är konstituerat – var vissa saker går att genomföra och var de inte går, vad som är möjligt eller inte möjligt. Ett sjökort över en farlig och grundtät vik tolkas helt annorlunda om där löper en streckad linje genom, avsedd för att följas. Detta får stor betydelse för betraktarens syn på landskapet och hur det kan användas. Poetiskt uttryckt kan det beskrivas som ”den streckade linjens makt”. I bildtexterna till fig. 33 och 34 beskrivs hur farleder på sjökorten över ett visst strandområde i form av streckade linjer försvann någon gång under 1800-talet. Detta skedde troligtvis under den tid när Vänersjöfarten ökade som allra mest och kan ha gjort att hamnar och lastageplatser som annars skulle kunnat gynnas av en ökad handel i stället föll i glömska eller försvann. Här bör det dock påpekas att orsaken till varför hamninloppen på sjökorten (eller vad som fanns vid deras slut) inte är känd. Dock kan teorin möjligtvis ändå kunna äga en viss bärkraft i en generell mening.

5.2. Om farledernas och sjömärkenas autenticitet

I det inledande kapitlet konstaterades det att en orsak till varför historiska farleder och sjövägar inte uppmärksammats av kulturmiljövården i samma utsträckning som färdvägar och kulturmiljöer på land kan vara att sjöfarten inte lämnat några tydliga spår i landskapet. Undantaget gäller, förutom fasta sjömärken fyrar, hamnar eller liknande, oftast förlista vrak vilka allt som oftast anses vara arkeologernas område (källa). Här uppenbarar sig en naturlig följdfråga: är det av vikt att farleden behållit den exakta sträckningen över tid? Blir den därmed mer autentisk? Autenticitet är ett begrepp som i kulturvårdssammanhang diskuterats flitigt ända sedan 1800-talet (Glendinning 2013). Generellt kan det sägas att diskussionen handlat om på vilket sätt själva den materiella kvarlämningen (byggnaden, åkermarken, fartyget etc.) bör hanteras. Under slutet av 1900-talet vidgades diskussionen till att även omfatta det immateriella, mycket på grund av att värnaden för ålderdomliga fysiska artefakter är ett typiskt västerländskt fenomen, medan t.ex. vissa österländska kulturer inte ser traditionsenliga rekonstruktioner som mindre autentiska (ICOMOS 1994).

Det kan tänkas att det finns två sätt att se på saken. Det ena sättet är att det är hävda att det är själva färdvägen som utgör autenticiteten. Det innebär att det är av mindre vikt att farlederna har behållit sin sträckning genom havs-, sjö-, och skärgårdslandskapet över tid, medan det i stället kan anses viktigare att bevara möjligheten till att färdas på ett "historiskt korrekt sätt". Detta påminner till stora delar om det som den maritima kulturmiljövården tidigare varit upptagen med, nämligen att rekonstruera olika slags segel- eller ångfartyg och genomföra "kulturhistoriska" seglatser eller resor.

Det andra sättet att förhålla sig till farledernas autenticitet är att konstatera att det är av avgörande betydelse att farlederna behållit sin geografiska sträckning över tid. Det leder till en annan fråga: räcker det med blotta kunskapen om detta, d.v.s. att vi vet mellan vilka öar och skär farleden gått, för att vi ska kunna betrakta den som en kulturmiljö? Det kan tänkas att det utan några som helst materiella uttryck föreligger en risk att den allmänna förståelsen för de historiska farlederna glöms bort, speciellt när både dagens handelstrafik och fritidsbåtar i allt snabbare takt uppvisar förändrade trafikmönster.

Begreppet autenticitet ställs något på sin spets när det kommer till att gälla vattenlandskap. Vatten rör sig hela tiden och det kan tyckas att det därmed inte finns något materiellt avtryck som kan utgöra kopplingen till autenticiteten, bortsett från att havs- eller sjöbotten ofta består av fast och ofta orörlig mark. Dock finns de flytande sjömärkena som materiella avtryck, och detta diskuteras djupare i stycke 5.3.4. Att färdas på vatten är dock ofta en något abstrakt upplevelse eftersom det kan upplevas att landskapet är mer eller mindre orörligt. Detta kan tänkas göra det svårt att uppleva "autenticiteten", även om färden går rakt över hundratals förlista vrak. De syns helt enkelt inte från fartyget ovanpå vattenytan. Antagligen är det just därför som den maritima kulturmiljösektorn varit mer upptagen med att rekonstruera fartyg, eftersom dessa möjliggör en tydligare upplevelse av att färdas "autentiskt". Det kan tänkas leda till att själva färdmedlet i viss mån ändå bestämmer i vilken utsträckning förståelsen för farleden blir möjlig. Detta kan exemplifieras med att vikarna som fartygen förr använde för att söka skydd vid oväder inte blir verkligt betydelsefulla (begripliga) förrän de nås eller förbipasseras med ett fartyg som inte kan manövreras mot seglingens fysiska förutsättningar (förmågan att segla mot vinden etc.). Att med en snabb vattenskoter iklädd vådräkt färdas genom en historisk farled skulle kunna tänkas bli en något obegriplig upplevelse ur kulturhistorisk synpunkt. Alltså kan det tänkas att även om en farleds historiskt korrekta sträckning bevaras, kan det bli svårt att som resenär i farleden få en någorlunda rimlig uppfattning av hur det tidigare varit att använda den. Detta är dock en fråga som inte omfattas inom studiens avgränsning.

5.3. Resultat

Samtliga frågeställningar besvaras och diskuteras under följande enskilda punkter.

5.3.1. I vilken utsträckning kan historiska infrastrukturer spåras i utprickade farleder?

Undersökningen i denna studie har visat att farlederna i de båda fallstudierna i många fall stämmer helt eller åtminstone delvis överens med de farleder som användes under 1700-talet, varav vissa sträckor till och med kan tänkas stämma överens med de farleder som användes under 1300- och 1550-talet (Flinck 1995; Lundin

2003). Det kan alltså konstateras att de har använts kontinuerligt under mycket lång tid, och det kan till och med finnas skäl att anta att samma farleder har använts på samma sätt under ännu längre tid tillbaka (Alexandersson 2013, s. 346). Undersökningen har dock även visat att flera alternativa farleder idag inte längre används, medan nya har tillkommit. Detta kan antas att i första hand vara orsakat av att fartygen blivit motordrivna, större och mer djupgående, samt p.g.a. vissa andra landskapsförändringar som t.ex. landhöjning och förändrat vattenstånd.

Att spåra exakta infrastrukturer och farleder ännu längre tillbaka än till 1700-talet har visat sig vara svårt. Skriftligt källmaterial liksom sjökort existerar inte innan dess vilket innebär att hoppet står till arkeologin eller i viss utsträckning genom Orts- och Namnstudier (Ekström, Müller & Nilson 2016, s. 166; Modéer 1936). Genom lämningar såsom fartygsvrak, båtlämningar och gravar eller andra fynd kan nya ledtrådar hittas. Hur säkra svar det arkeologiska källmaterialet kan ge är en fråga som överlåtes till arkeologerna själva.

5.3.2. Vilket källmaterial finns?

Äldre sjökort finns i de nationella arkiven (Riksarkivet, Krigsarkivet, Landsarkiven m.fl.), de maritima och sjöhistoriska museernas arkiv samt vissa regionala arkiv. Ur sjökorten kan, förutom farledernas sträckningar och vilka sjömärken som användes, en hel del information om omkringliggande bebyggelse inhämtas. Antal mangårdsbyggnader, ekonomibygnader, torp med mera kan precis som i en geometrisk karta utläsas, åtminstone i sjökorten fram till 1800-talets början. Även i moderna sjökort kan information om bebyggelsen inhämtas, men av ett mer generellt slag. Vegetation eller topografi är ibland utritat, men endast om den kan fungera som ändamålsenliga sjömärken, t.ex. höga träd, kala klippor o.s.v. I och med att inloppen ofta är dragna till lastageplatser, småindustrier och liknande kan en viss kunskap om platsernas ekonomi och näring erhållas – om inte annat så i alla fall att platsen deltog i någon form av maritim handel eller frakt.

Prickrullor finns bl.a. i de nationella arkiven. De kan tala om hur många sjömärken som under ett givet år fanns inom ett visst lotsdistrikt, hur de såg ut, vad de kostade samt vem som hade ansvaret att underhålla dem.

Meböcker, vilka är en slags hjälpböcker för navigering, finns i flera av de stora nationella arkiven liksom i vissa regionala arkiv. De berättar i grova drag samma sak som sjökorten och beskriver därtill tydligt hur själva landskapet ser ut genom farleden. Om inte sjökort finns tillgängliga kan dessa ge mycket goda ledtrådar om var en farled har gått, hur djupt det var till botten och hur den är beskaffad, vilka slags sjömärken som fanns och vilka vikar som kunde användas för att söka skydd (Olivecrona 1853).

Förutom detta finns med stor sannolikhet betydligt fler kategorier av källmaterial i arkiven som kan ge en viss kunskap om farleder och flytande sjömärken. Detta har av prioritetsskäl dock inte undersökts närmre – här betonas förhoppningen att detta ska komma i fråga för ny forskning. Ytterligare ett källmaterial är det arkeologiska som endast kan studeras i fält. Exempel på lämningar som kan indikera en tidigare farled är gravrösen, fasta sjömärken, båtlämningar, järnringar, dykdalber, fartygsvrak, stenkretsar, tomtningar och hållristningar (Streiffert Eikeland & Miller 2013).

Slutligen finns även de flytande sjömärkena i sig som ett eget källmaterial. Att studera dem i fält – hur de ser ut, var i landskapet de är lokaliserade, hur högt de sticker upp och hur långt de syns, vem som har satt ut dem och vem som använder dem o.s.v. – allt detta kan antas ge information som går att använda under förutsättning att den går att kombinera med information från andra slags källmaterial.

5.3.3. På vilket sätt kan dessa utprickade farleder betraktas som kulturmiljöer?

För att inte allt för mycket återupprepa vad som sagts om respektive farleds bärkraft som kulturmiljö (se stycke 3.5. och 4.5. görs här ingen detaljerad redogörelse för detta. I stället kommer fokus läggas på att diskutera likheter och skillnader mellan farlederna. Därtill kommer kortfattat att redogöras för vilken juridisk lagstiftning som eventuellt kan understödja farledernas bevarande.

De likheter som utmärker fallstudiens farleder kan i första hand sägas vara att de har använts, precis som andra vattenvägar generellt. Farlederna kan betraktas som kulturmiljöer i bemärkelsen att människor sedan varierande tid tillbaka använt och brukat dem i olika syften. Människan – med detta menas både individer,

kollektiv och politisk enhet (t.ex. centralmakten eller nationen) – har alltså tagit dem i besittning för varierade ändamål. Om det inte anses vara av avgörande betydelse exakt vad detta inneburit specifikt – om det t.ex. gällt fiske, bondeseglation eller internationell handel – kan det alltså sägas att båda farlederna har lika stora möjligheter att betraktas som kulturmiljöer. Vad gäller de flytande sjömärkena har heller ingen märkbar skillnad mellan de två farlederna iakttagits.

Vad som utgör de stora skillnaderna mellan farlederna är mer avhängigt graden av unicitet. Detta handlar alltså mer om vad som kan anses lokalt och specifikt för just den farleden, delsträckan, lastageplatsen o.s.v. Här kan dock ingen fullödig beskrivning ges, eftersom studiens syfte inte varit att förstå de båda farledernas specifika egenarter i detalj. Ett exempel skulle möjligtvis kunna vara vilka villkor som präglat varje region (Vänern och Östersjön), t.ex. att Hansan dikterat handeln i Östersjön, att Trollhätte- och Göta Kanal påverkade sjöfarten i Vänern och därmed städernas framväxt, att allmogeseglationen slutade i Vänern efter 1860 eller att ångbåtsfärjor började trafikera södra östersjökusten under 1840-talet. Vänerns dramatiskt varierande vattennivå fram till regleringen 1938 kan lyftas fram, liksom att farleden mellan Utö och Arholma nedteknades i *Initiarier* under 1200-talet. Skillnader som dessa kan användas för att precisera den kulturhistoriska värderingen, men det kan tänkas att en sådan värdering måste grundas på farledernas gemensamma drag och likheter – att de har utgjort en zon för liv och levnad, ekonomi, inkomst, politik, vardag och enskilt viktiga händelser.

Vilka förutsättningar finns till att historiska farleder kan ges lagligt skydd? Detta ämne har inte undersökts djupgående, men en kort redogörelse för tänkbara alternativ ämnas ändå ges. De objekt som genom *Kulturmiljölagen* (KML) kan skyddas är (förutom byggnadsminnen eller kyrkliga kulturminnen m.m.) sådana som har förutsättningar att klassas som fornminnen. Dessa är dock beroende av sina materiella egenskaper. På sätt och vis kan det sägas att farleden representerar ett fornminne i sig, utöver de lämningar och fartygsvrak som ligger på farledens botten. KML 2 kap. 1 § punkt 7 definierar fornminnen som bl.a. *”färdvägar och broar, hamnanläggningar, vårdkasar, vägmärken, sjömärken och likartade anläggningar för samfärdsel samt gränsmärken och labyrinth”*. Om *färdvägar* och *sjömärken* avser att även gälla farleder över vatten eller flytande sjömärken är oklart. Dock bör denna som all annan lagtext kunna tolkas. Det kan invändas att kulturmiljölagens andra kapitel vilket gäller skydd av fornminnen är mer utformat för att skydda objekt snarare än vida landskap. Dock meddelar KML 2 kap 2 § följande: *”Till en fornlämning hör ett så stort område på marken, sjö- eller havsbotten som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Detta område benämns fornlämningsområde”* (Notisum 2016, *Kulturmiljölagen*). Problemet kan därmed tänkas ligga i att fornlämningsområdet ger skydd åt lämningarna under vatten, men inte åt själva vattenytan och dess karaktär därovan.

Ett alternativ kan vara att farlederna i enlighet med *Miljöbalken* klassas som kulturreservat. I *Miljöbalken* 7 kap § 9 står följande: *”Ett mark- eller vattenområde får förklaras som kulturreservat i syfte att bevara värdefulla kulturpräglade landskap”* (Notisum 2017). Enligt *Miljöbalkens* 1 kap 1 § ska lagen användas så att *”värdefulla natur- och kulturmiljöer skyddas och vårdas”* (Notisum 2017, *Miljöbalken*). Enligt förteckningar som går att hitta på Riksantikvarieämbetets hemsida verkar endast två – Sandvikens fiskeläge och Brottö skärgårdsjordbruk – att ha en tydligare maritim anknytning (Mebus 2016; 2017). I övrigt utgörs Sveriges nuvarande 43 kulturreservat av äldre högreståndsmässiga, agrara eller industriella miljöer, trots att *Miljöbalken* tydligt säger att ett mark – eller vattenområde får förklaras som kulturreservat.

Riksdagen har definierat ett av Sveriges miljömål – det om *Hav i balans samt levande kust och skärgård* – på följande vis: *”Västerhavet och Östersjön ska ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden ska bevaras. Kust och skärgård ska ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård ska bedrivas så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden ska skyddas mot ingrepp och andra störningar.”* (Samuelsson 2016). Denna beskrivning tillsammans med *Miljöbalken* 7 kap 9 § torde äga de förutsättningar som krävs för att ge skydd åt vattenområden eller skärgårdslandskap med högt kulturhistoriskt värde. Detta leder dock tillbaka till den grundläggande problemformuleringen som beskrivits i stycke 1.2.

Det som kan tänkas utgöra begränsningar eller hinder för att betrakta farleden som en kulturmiljö har kanske i första hand att göra med det som beskrivs som ett av grundproblemen, nämligen att kulturmiljövärden inte är van att betrakta landskap som inte utgörs av fast mark som en kulturmiljö. Det kan alltså snarare tänkas vara frågor om förståelse, intresse, ekonomiska kostnader m.m. som utgör det största problemet. En annan

invändning kan tänkas vara att den historik som kan anses värdefull att bevara, också kan sägas vara allmängiltig. Om så många sjöar och vattendrag använts för att transportera handelsvaror, blir det då inte missvisande att endast lyfta fram ett fåtal? Det kan tyckas vara en relevant invändning, men uppgiften för denna studie är inte att ge svar på i vilken ände uppmärksammandet av historiska farleder ska börja. Det är i stället att besvara vilka möjligheter som finns för att betrakta just den aktuella fallstudien som en kulturmiljö.

5.3.4. Hur kan de flytande sjömärkena anses vara viktiga för förståelsen för dessa kulturmiljöer?

Förutom fasta sjömärken på land och förlista vrak på havs- eller sjöbotten – två kategorier av kulturlämningar som redan getts viss uppmärksamhet och i vissa fall lagligt skydd genom kulturmiljölagen – är de flytande sjömärkena det enda som tydligt manifesterar närvaron av en historisk infrastruktur i landskapet. Om de skulle tas bort, vilket redan sker, så kan risken antas vara mycket stor att farlederna slutar att betraktas som farleder utan i stället endast som ett skärgårds- eller kustlandskap. Visserligen kommer alltid en viss kunskap om ämnet leva vidare, om så bara i tryckt form eller hos intresserade individer. Om det kan anses vara kulturmiljövårdens uppgift att levandegöra kulturarvet eller förståelsen för det, så kan det också kunna anses vara viktigt att även beakta de historiska farledernas materiella gestaltning. Det kan alltså sägas att de flytande sjömärkena spelar en avgörande roll.

Studiens undersökning har visat att samma farleder har varit utprickade med flytande sjömärken i minst tre hundra år, även om de till en början varit få och utökats i både antal och komplexitet allteftersom. Att de förbisets kan mycket väl tänkas vara på grund av att de inte kan klassas som byggnader, eller för de flyter och inte likt kassunfyror är fast förankrade som en byggnad stående på botten. I stället kan det sägas att de snarare utgör en tydligt *immateriell* kultur. De är kopplade till en säsongsbaserad rytm i och med att de läggs i på våren och tas upp på hösten, och de måste kontinuerligt bytas ut eftersom deras livslängd är relativt kort. Inte minst har de idag inte närmelsevis det utseende eller den konstruktion som kulturmiljövården kanske förväntar sig av ett typiskt ”kulturobjekt” då de idag är konstruerade av plast i grälla färger. Det kan alltså tänkas att om dagens farleder hade kantats av flytande sjömärken från 1700-talet, som kvastar eller flytande tunnor, hade de betraktats på ett annat sätt, både av kulturmiljövården såväl som en bredare allmänhet. Det ska då hållas i minne att de alltid har bytts ut regelbundet med bara några års mellanrum. Förbättringar i konstruktion och utseende har därtill hela tiden tillkommit. På så vis kan det sägas att handhavandet av sjömärkena är en oavbruten immateriell kultur. Dessutom har det formspråk som de idag kommunicerar med tydliga rötter så långt tillbaka som till 1600-talet.

En annan faktor som gör de flytande sjömärkena viktiga att beakta ur kulturmiljösynpunkt är deras säregna prägel som kan sägas skapa en unik landskapsbild. Med detta menas inte att de har en hög estetisk kvalitet, utan att de kan sägas utgöra en viktig beståndsdel i det vi vanligtvis kallar för kust- och skärgårdslandskap. Att här tala om *kulturlandskap* vore kanske lämpligt, i bemärkelsen att de flytande sjömärkena ger uttryck för ett landskap som människan tillika nationen har kultiverat för sin överlevnads och utvecklings skull.

I likhet med en stilrestaurering av en byggnad skulle en viss tid kunna väljas att framhävas (detta kan sägas vara vad som skedde när *Kung Valdemars Segelled* marknadsfördes under 1990-talet då ett stort fokus låg på 1300-talets nedteckning av farleden utefter samma sträcka). Beroende på vilken tid som avses framhävas måste naturligtvis de flytande sjömärkena anses tidsenligt korrekta eller felaktiga. Eftersom detta skulle strida mot sjömärkenas immateriella kultur som nyligen beskrivits kan detta inte rekommenderas ur antikvarisk synpunkt.

5.4. Diskussion om de flytande sjömärkenas framtid

Informationen i följande stycke har delgivits av Lorenz Broman på Sjöfartsverket⁷.

Den moderna GPS-tekniken som sedan tio år tillbaka blivit högst allmänt tillgänglig har i stort sett gjort de flytande sjömärkena överflödiga. Sjöfartsverket som idag äger och ansvarar underhållet av de flesta av sjömärkena är öppna med att de utgör en oerhörd kostnad. Den tunga handelssjöfarten använder i huvudsak

⁷ Lorenz Broman, chef på Sjöfartsverkets farledsförvaltning, telefonsamtal 2017-05-23.

satellitnavigation. Även fritidsbåtägare använder i allt större utsträckning satellitnavigation. Dock fungerar GPS-systemet i nuläget som sådant att de fysiska sjömärkena är registrerade och syns därmed på navigators bildskärm. Det är alltså i stort sett samma sak som att navigera efter ett tryckt sjökort. Frågan är om GPS-navigeringen kan fungera lika bra utan de fysiska sjömärkena, d.v.s. att navigatören varnar när ett grund eller annan fara närmar sig? Lorenz Broman menar att Sjöfartsverket resonerar på följande sätt. Även om kostnaderna för de flytande sjömärkena är mycket höga, så kostar olyckor ännu mer. Även GPS- och satellitnavigatorer kan lätt slås ut och detsamma gäller eventuella framtida avancerade bojar med inbyggda sändare. En säker fysisk utprickning är därmed nödvändig, oavsett om den kan anses ålderdomlig. Sjöfartsverket försöker därmed spara kostnader genom att använda billigare material, LED-belysning i stället för glödlampor m.m. Möjligheter till mer eller mindre ”självsötande” sjömärken undersöks, bl.a. genom strömladdande solceller som kan driva lysbojornas lampor. Dock måste det ändå finnas en beredskap att snabbt åtgärda sådana bojar när de går sönder, liksom ett system som talar om att det behöver göras. De framtida sjömärkena önskas alltså vara mer ekonomiska men inte mindre säkra. Lorenz Broman tror att det kommer att dröja länge innan de flytande sjömärkena helt tas ur bruk.

Sjöfartsverket, hamnar, kommuner, företag och båtklubbar äger idag de allra flesta av Sveriges flytande sjömärken. Endast Sjöfartsverket äger ungefär hälften. Övriga ägare kan dock anlita Sjöfartsverket för att ta hand om underhållet, vilket gör att Sjöfartsverket sköter om underhållet av ungefär 75 % av alla sjömärken.

De flesta enklare prickarna kostar runt 2000 kronor. Med ankare och kätting, vilket är nödvändigt för att konstruktionen ska fungera, stiger priset till cirka 3000 kr. En större prick kostar upp till 20 000 kronor. De största bojarna som lyser upp viktiga farleder till t.ex. industrihamnar eller liknande, kan kosta mellan 100 000 – 200 000 kronor styck. Kättingen som de är förankrade i kostar flera hundra kronor per meter. Ankaret kostar också, liksom utgifter för de dykare som utför själva arbetet med att få de på plats. Det bör här hållas i minne att en enda farled kan bestå av ett betydande antal sjömärken. De stora fartyg som används för årliga utprickningar kan kosta ungefär 6000 kronor i timmen i driftkostnad, och dessutom behöver löner till prickhållarna betalas ut. En tumregel är att ju större, tyngre och mer avancerade sjömärkena är, desto dyrare kostar de att lägga ut och underhålla. Sammantaget är det inte svårt att förstå att detta slukar enorma summor pengar. Att Sjöfartsverket vill överlåta ansvaret över dem till andra ägare tycks därmed inte alls obegripligt. Det är här viktigt att understryka att det i huvudsak gäller sjömärken som t.ex. endast används av en enda privat båtklubb. Detta kan naturligtvis sägas vara helt rimligt, men att sämre bemedlade aktörer ska få ett ökat ansvar kan dock antas vara svårt med tanke på de medföljande kostnader som nyss beskrivits. Vissa båtklubbar som har fått ta över ägandeskapet över sjömärken haft svårt att kunna betala deras underhåll⁸. Detta kan möjligtvis tänkas utgöra en risk för sjömärkenas framtida bevarande.

Om det bedöms att flytande sjömärkena kan ha ett kulturhistoriskt värde bör de sannolikt därmed också bli föremål för kulturmiljövårdande insatser. Det öppnar i sådana fall för nya frågor. Hur ska de hanteras? Ska deras ägare kunna söka bidrag för att få dem restaurerade eller underhållna? Hur ska urvalet ske och på vilka grunder? Hur detta skulle kunna gå till i praktiken ämnas inte diskuteras här, men det kan tänkas vara värdefullt att ställa dessa retoriska frågor för att ämnet inte helt ska stanna på den teoretiska nivån.

⁸ Bengt Ahlén, Kristinehamn. Båtägare och sjöhistoriskt intresserad. Telefonsamtal 2017-05-22

6. SAMMANFATTNING

Det som av kulturmiljösektorn idag oftast anses utgöra maritimt kulturarv är fartyg eller bebyggelse lämningar på land, som till exempel fyrar, fasta sjömärken, lotsplatser, fiskeläger med mera. Dessutom finns en allmän förståelse för att transporter över vattendrag, sjöar och hav varit omistliga för infrastruktur, handel och utveckling. Det kan dock sägas att kulturmiljövården inte har uppmärksammat denna infrastruktur. Detta kan ha en orsak i att den inte lämnat spår i landskapet som har samma karaktär som spår av t.ex. jordbruksreformer på land. Resultaten visar att farlederna i de utvalda fallstudierna har i dagens tillstånd ofta stora likheter med de farleder som använts från och med 1700- eller 1800-talet. Ibland verkar de stämma helt överens, medan äldre farleder i vissa fall har försvunnit och ersatts av nya. Förändrade trafikmönster och fartygskonstruktioner tros vara den största orsaken till detta. Det kan i många fall hållas för troligt att de flytande sjömärkena placerades ut längs farleder som var kända för att vara säkra och som var väl beprövade. Detta är ett relativt outforskat område som behöver undersökas betydligt djupare.

Sjöfartsverket äger idag de flesta av Sveriges sjömärken, men även kommuner, privata hamnar, båtklubbar eller privatpersoner kan stå som ägare. Att underhålla sjömärken och deras årliga utprickning kostar stora summor pengar. Modern satellitnavigation gör dessutom att fysiska sjömärken inte behövs i samma utsträckning som tidigare. Detta utgör ett hot mot sjömärkenas fortsatta existens. Därmed kan det sägas att den framtida möjligheten till förståelse för historiska infrastrukturer och farleder på vatten också är hotad.

Studiens frågeställningar har varit:

- a) *I vilken utsträckning kan historiska infrastrukturer spåras i dagens utprickade farleder?*
- b) *Vilket källmaterial finns?*
- c) *På vilket sätt kan utprickade farleder betraktas som kulturmiljöer?*
- d) *Hur kan de flytande sjömärkena anses vara viktiga för förståelsen för dessa kulturmiljöer?*

Syftet med studien har varit att undersöka moderna utprickade farleder och med hjälp av framför allt sjökort studera om deras geografiska sträckning motsvaras i äldre tid, alternativt hur de har förändrats. Som teoretisk ram har *Large Technical Systems-teorin* använts för att tydliggöra att de flytande sjömärkena inte är solitära föremål utan ingår i ett förgrenat system av terminologi, kommunikation, regelverk, säsongsbaserat tidschema, nyttjare, brukare, ägare och så vidare. Detta system är kopplat till andra stora system i samhället vars materiella kvarlämningar i betydligt större utsträckning uppmärksammas som kulturmiljöer. Spridda stycken ur Katarina Saltzmans avhandling *Ingen människa är en ö* från 2001 har använts för att belysa de invanda tankemönster vilka kan tänkas utgöra en orsak till att vattenlandskap inte verkar anses äga de kvalifikationer för att kunna betraktas som kulturmiljöer.

Studien har varit av en explorativ art eftersom relativt lite tidigare forskning finns i ämnet. Ett kvalitativt tillvägagångssätt har använts då sjökort och andra arkivalier närstuderats. Förutom arkivalier har litteraturstudier och i mindre utsträckning muntliga källor utgjort studiens källmaterial. Som metod har fallstudier använts för att konkretisera ämnet. Studien har avgränsats till två fallstudier – en farled mellan Kristinehamn och Vänersborg i Vänern samt en farled mellan Utlängan och Arholma längs Sveriges södra östkust. Möjligheter och begränsningar för dessa farleder att betraktas som kulturmiljöer har diskuterats. Ett tidigare försök hos kulturmiljösektorn att lyfta fram en av farlederna som en kulturmiljö för besöksurism behandlas kort. Slutligen har en diskussion förts om vilken betydelse de flytande sjömärkena har för förståelsen för de historiska farlederna, samt kortfattat om för problematiken kring hur de ska bevaras och bekostas i framtiden.

7. KÄLLOR

7.1 Otryckta källor

7.1.1 Arkiv

GÖTEBORG

Landsarkivet (GLA)

Göteborg
Landsarkivet (GLA)
Vänerns seglationsstyrelses arkiv
Fem st. flytbojar samt kätting och skruvankare.
SE/GLA/10580/#/A02275

Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Tidningsartikel, H.T. 1956-05-14. Sjöprick får självlysande vår-make-up. Ingen uppgift om författare.
Doss: 263:1 Lägg 1

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Wenern. Signum 6:10: II. Förvaras i 1:15:56.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Wenern. Signum 6:11: II. Förvaras i 1:15:56.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Wenern. Signum 6:12: II. Förvaras i 1:15:56.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Wenern. Signum 6:13: III. Förvaras i 1:15:56.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Specialkarta öfver Lurö Skärgård i sjön Wenern. Accessionsnr 30140. Förvaras i Inre farvatten, Sverige.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Hydrographisk Charta öfver västra delen af sjön eller den så kallade Dalbo-sjön. Accessionsnr 13391.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Wenern 1866. Signum 6:8: II. Förvaras i 1:15:56

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Inre farvatten/Vänern – Dalslands Kanal: 1:15:57

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Vänern. 6:21: III. Förvaras i 1:15:57.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Vänern. Signum 6:15: III. Förvaras i 1:15:56.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Vänern. Signum 6:16: III. Förvaras i 1:15:56.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Kalmar sund och Öland (Utklippan – Ölands N.U. Accessionsnr 5952, Signum 3:4: II. Förvaras i 1:8:29.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Kalmar sund (Utklipporna – Ölands N.U. Signum 3:9: II. Förvaras i 1:8:29.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Östersjön – Norra delen. Kuvert 1:8:30.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Östersjön, Idö – Oskarshamn (1965). Signum 3:19: III. Förvaras i 1:8:30.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Smålandskusten, Häradsskär – Kråkelund. Signum 3:25-27: II. Förvaras i 1:8:31.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Smålandskusten, Häradsskär – Kråkelund. Signum 3:25-29: II. Förvaras i 1:8:31.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Östersjön, Bråviken – Slätbaken (1965). Signum 3:86: III. Förvaras i 1:9:35.

Göteborg
Sjöfartsmuseets arkiv (SMG)
Norrköpingsbugten, Landsort – Häradsskär. Signum 3:103–105: II. Förvaras i 1:10:36.

STOCKHOLM

Riksarkivet

Stockholm
Riksarkivet
Charta öfwer Sjön Wenern. 1772. Sjökarteverket, Vänern, SE/KrA/0515/B/21/**053** (1772)
bildid: K0025100_00001
Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0025100_00001

Stockholm

Riksarkivet

Insjöar. Charta öfwer Sjön Wenern. 1773. Sverige Topografiska kartor, Insjöar, SE/KrA/0400/21/012 b 4 (1773), bildid: K0003574_00001

Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0003574_00001

Stockholm

Riksarkivet

Insjöar. Charta öfwer Sjön Wenern. 1773. Sverige Topografiska kartor, Insjöar, SE/KrA/0400/21/012 b 3 (1773), bildid: K0003573_00001

Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0003573_00001

Stockholm

Riksarkivet

Insjöar. Charta öfwer Sjön Wenern. 1773. Sverige Topografiska kartor, Insjöar, SE/KrA/0400/21/012 b (1773), bildid: K0003570_00001

Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0003570_00001

Stockholm

Riksarkivet

Insjöar. Charta öfwer Sjön Wenern. 1773. Sverige Topografiska kartor, Insjöar, SE/KrA/0400/21/012 b 1 (1773), bildid: K0003571_00001

Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0003571_00001

Stockholm

Riksarkivet

Insjöar. Hydrografisk Charta öfver Östra delen af Sjön Wenern. 1788 – 1789. Sverige Topografiska kartor, Insjöar, SE/KrA/0400/21/026 a (1788–89), bildid: K0003592_00001

Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0003592_00001

Stockholm

Riksarkivet

Insjöar. Förbättrad Hydrografisk Karta öfver Wenern, lagd efter sanna Meridian.1805. Sverige Topografiska kartor, Insjöar, SE/KrA/0400/21/029 (1805), bildid: K0003598_00001

Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0003598_00001

Stockholm

Riksarkivet

Sverige Topografiska kartor, Strömmar och vattendrag. Charta öfver Wattu=Dragen emellan Philipstad och Wenern. 1805. SE/KrA/0400/20/017 (1805), bildid: K0003392_00001

Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0003392_00001

Krigsarkivet

Stockholm

Krigsarkivet

Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkerud. SE/krA//0515/B/05 (V:1)

Stockholm

Krigsarkivet

Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkerud. SE/krA//0515/B/05 (V:2)

Stockholm

Krigsarkivet

Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkerud.
SE/krA//0515/B/05 (V:3)

Stockholm

Krigsarkivet

Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 06 Sveriges kust från Kråkerud till Kvädö.
SE/krA//0515/B/06 (VI:1)

Stockholm

Krigsarkivet

Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 08 Sveriges kust från Kungshamn till Landsort
SE/krA//0515/B/08 (VIII:1)

Stockholm

Krigsarkivet

Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 09 Sveriges kust från Landsort till Arholma
SE/krA//0515/B/09 (IX:1)

Stockholm

Krigsarkivet

Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 21 Vänern
SE/krA//0515/B/21 (XXI:1)

7.1.2 Muntliga källor

Bengt Ahlén, båtägare och sjöhistoriskt intresserad. Telefonsamtal 2017-05-22.

Lorenz Broman, chef på avdelningen Farledsdrift på Sjöfartsverket. Telefonsamtal 2017-05-23.

Erik Holmström, bebyggelseantikvarie och författare. Telefonsamtal under april och maj 2017.

Bo Svensson, antikvarie på Länsstyrelsen Södermanland. Telefonsamtal 2017-04-11.

Christer Westerdahl, arkeologi och författare. Götene. Telefonsamtal under april och maj 2017.

7.1.3 Email

Lorenz Broman, Sjöfartsverket. Chef över avdelningen Farledsdrift. Email skickat 2017-05-23.

7.2 Tryckta källor och litteratur

Ahlberg, N. (2012). *Svensk stadsplanering: arvet från stormaktstiden, resurs i dagens stadsutveckling*. Stockholm: Forskningsrådet Formas

Ahkberger, C. (2011). På spaning efter Västerhavets kulturarv. I Aske, Aina & Forneheim, Maria (red.) (2011). *Västerhavets kulturarv: kulturmöter i skandinavisk periferi*. Larvik: Larvik kommune

Alexandersson, H. (2013). Havet, landskapet och minnet – om den svenska Skagerrakkustens sentida maritima lämningar och praktik. I Streiffert Eikeland, Katarina & Miller, Madelaine (red.) (2013). *En maritim värld: från stenåldern till idag*. Lindome: Bricoleur press

Alexandersson, H., Bornmalm L. & Nilson T. (2016). Fiske. I Ekström, Simon, Müller, Leos & Nilson, Tomas (2016). *Sjövägen till Sverige: från 1500-talet till våra dagar*. [Malmö]: Universus Academic Press

Alexandersson, H. & Harlitz Kern, E. (2015). Möte mellan kust och hav. En historiografisk undersökning av maritimhistorisk forskning kring Kattegatt-Skagerrak. *Forum Navale* (1), ss. 12–45. Sjöhistoriska samfundet, Stockholm.

Tillgänglig på internet: http://www.sjohistoriskasamfundet.se/fn_split/fn71_a01.pdf (2017-05-16)

Andersson, S. (1995). Lurö – en centralplats i Vänern? I Wadensjö, B. (red.) (1995). *Lurö - centrum i Vänerland?* Karlstad: Höskolan i Karlstad

Berg, K. (1993). Centraliserade kulturmiljösystem. I Blomkvist, Nils (1993). *Vad berättar en by?: om äldre kulturmiljösystem i odlingslandskapet*. 1. uppl. Stockholm: Riksantikvarieämbetet

Blomkvist, P. & Kaijser, A. (red.) (1998). *Den konstruerade världen: tekniska system i historiskt perspektiv*. Eslöv: B. Östlings bokförl. Symposion

Breide, H. (1995). Itinerariet. I Flink, G. (red.) (1995). *Kung Valdemars segelled*. Stockholm: Streiffert i samarbete med Riksantikvarieämbetet

Brunsell, B. (1996). *Vattenståndets inverkan på vegetationsutbredningen längs Vänerns stränder*. [Kristinehamn] Naturskyddsföreningen.

<https://kristinehamn.naturskyddsforeningen.se/wp-content/uploads/sites/69/2014/01/Vattenstandets-inverkan-vegetationsutbredn-Vanernstrander-1996.pdf>

(Hämtat 2017-05-03)

Christiernin, G. H. (1939). *Utprickning, fyror och andra sjömärken*. Stockholm: S. M. U:s förl.

Dahlgren, B. (2005). *Vänerhavet*. Vårgårda: [Edman & Hagman naturböcker]

Ekström, S., Müller, L. & Nilson, T. (2016). *Sjövägen till Sverige: från 1500-talet till våra dagar*. [Malmö]: Universus Academic Press

Flink, G. (red.) (1995). *Kung Valdemars segelled*. Stockholm: Streiffert i samarbete med Riksantikvarieämbetet

Franze, J. & Henriksson, J. (2010) *Det nautiska behovet av fasta sjömärken längs Västkusten och i Vänern*. Sjökaptenprogrammet, Examensarbete, Sjöfartshögskolan, Linnéuniversitetet. <http://lnu.diva-portal.org/smash/get/diva2:321292/FULLTEXT01.pdf>

(Hämtat 2017-05-03)

Glendinning, M. (2013). *The conservation movement: a history of architectural preservation: antiquity to modernity*. Abingdon, Oxon: Routledge

Granath, S. (1998). *Vänerminnen: berättelser om sjöfart och människor runt Vänern*. Saltsjö Boo: Argus

Hallberg, S. (1992). *Vattenvägen till Vänerland*. [Trollhättan]: [S. Hallberg]

Hallén, P. (2011). Varor och pengar som förenande kraft. Om 1700-talets ekonomiska strukturer kring Västerhavet. I Aske, A. & Forneheim, M. (red.) (2011). *Västerhavets kulturarv: kulturmöter i skandinavisk periferi*. Larvik: Larvik kommune

- Hallerdt, B. (2003). *Mälardalens vattenvägar i industrihistoriskt perspektiv*. Stockholm: Statens maritima museer
- Holmström, E. (2000). *Vänerns fyrar: lysande kulturhistoria: en bok om Vänerns fyrar och deras kulturmiljö*. Lidköping: Vänermuseet
- Holmström, E. (2001). Fyrar och farledsmiljöer i Vänern. *Bebyggelsehistorisk tidskrift*. 2001 (Nr 41), s. 35–42
- ICOMOS (1994). *The Nara document on authenticity*.
<https://www.icomos.org/charters/nara-e.pdf>
 (2017-05-22)
- Jonsson, M., Granberg E-K., Larsson, M. & Larsson, A-K (2017). *Vattenanknutet kulturarv i Västra Götaland*. Länsstyrelsen Västra Götaland.
<http://www.lansstyrelsen.se/VastraGotaland/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2017/2017-02.pdf>
- Jändel, A. (1994). *En utvärdering av projektet Kung Valdemars Segelled*. Projektarbete Högskolan på Gotland ht 1994. 20 p. Handledare Dan Carlsson.
- Jändel, A. (1999). *Välkommen att segla i Kung Valdemars kölvatten genom Sörmland*. Länsstyrelsen Södermanlands län & Sörmlands Museum (Broschyr). Länsstyrelsens rapportserie: 1999:1. ISSN: 1400-0792
- Krantz, C. (1928). *Havets makter: en krönika om stormar och skeppsbrott, bärgningsväsen och vrakplundring, havsvidunder, isvintrar och sjörövare samt sjömärken, fyrar och lotsar vid Bohuskusten*. Uddevalla:
- Lindström, A. & Malmberg, G. (red.) (2010). *Svensk sjöfartshistoria: i storm och stiltje*. Göteborg: Breakwater Publishing
- Lang, A. W. (1965). *Entwicklung, Aufbau und Verwaltung des Seezeichenwesens an der deutschen Nordseeküste bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*. Bonn: Der Bundesminister für Verkehr
- Länsstyrelsen Södermanlands län. Okänt tryckår. *I Kung Valdemars kölvatten genom Sörmland...* (Broschyr).
- Lundin, E. (2003). *Sverige i kartskisser och texter från 1550-talet*. Riksarkivet
http://webbutik.riksarkivet.se/shop/25093/files/PDF/Eliz_Lundin-Sverige_i_kartskisser_och_texter_fr%C3%A5n_1550-talet.pdf
- Magnusson, L. (2010). *Sveriges ekonomiska historia*. [4., uppdaterade och rev. uppl.] Stockholm: Norstedt
- Modéer, I. (1936). *Färdvägar och sjömärken vid Nordens kuster: namntolkningar*. Uppsala.
- Müller, Hallén & Taro Lannerfors (2016). Handel och sjöfart. I Ekström, S., Müller, L. & Nilson, T. (2016). *Sjövägen till Sverige: från 1500-talet till våra dagar*. [Malmö]: Universus Academic Press
- Naish, J. M. (1985). *Seamarks: their history and development*. London: Stanford Maritime
- Nilsson, L. G. & Drotz, M. K.. (red.) (2013). *Fisket och fiskaren i Vänern: rapport från dokumentation 2011–2012*. [Ny utg.] Lidköping: Vänermuseet
http://www.vanermuseet.se/wp-content/uploads/2014/10/Fisket_och_Fiskaren_2013.pdf
- Nordisk familjebok (1885). Författare och förlag: ingen uppgift.
 Tillgänglig på internet: <http://runeberg.org/nfai/0139.html> (2017-07-02)
- Nylén, K. (1991). *Vänern runt på egen köl: en resa i ord och bild*. Lidköping: Innovex

Nyqvist, R. (2007). *Landskapet som ram: hus och grav som manifest*. Diss. Göteborg: Universitet, 2001

Olivecrona, A. (red.) (1853). *Svenske lotten: vägledning genom en del af de nordiska farvattnen. Fjerde delen, Beskrifning öfver nordöstra delen af Östersjön från Kalmar till Söderarms fyr med Öland och Gotland på den svenska samt från Rixehöfts fyr till Hangö-uddes fyr på den preussiska och ryska sidan med tillhörande vägledningar*. Stockholm.

Olsson, D. & Claesson, E. (2014). *Projektet FYR*. Länsstyrelsen Västra Götaland.
<http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2014/2014-28.pdf>

Rollof, Y. (1960). *Inre vattenvägar i Götaland*. Stockholm: [Örlogsmannasällsk.]

Saltzman, Katarina (2001). *Inget landskap är en ö: dialektik och praktik i öländska landskap*. Diss. Lund: Univ., 2001

Saltzman, K. (2001). *Inget landskap är en ö: dialektik och praktik i öländska landskap*. Diss. Lund : Univ., 2001

Sjöblom, Müller & Åselius (2016). Sjökrig och Örlogsflottan. I Ekström, S., Müller, L. & Nilson, T. (2016). *Sjövägen till Sverige: från 1500-talet till våra dagar*. [Malmö]: Universus Academic Press

Stockholms Läns Museum. *Segla i Kung Valdemars kölvatten*. Broschyr. Maj 1996.

Summerton, J. (1998). Stora tekniska system. I Blomkvist, P. & Kaijser, A. (red.) (1998). *Den konstruerade världen: tekniska system i historiskt perspektiv*. Eslöv: B. Östlings bokförl. Symposion

Svedberg, V. (2013). Nedslag i västkustens havsfiske under historisk tid. Arkeologiska lämningar och historiska källor. I Streiffert Eikeland, K. & Miller, M. (red.) (2013). *En maritim värld: från stenåldern till idag*. Lindome: Bricoleur press

Söderlund, J. (2015). *Sjömärken: vägvisare och kulturminnen*. 2. uppl. Uddevalla: Bohusläns museums förlag

Westerdahl, C. (1995). Transportvägar. I Flink, Gerhard (red.) (1995). *Kung Valdemars segelled*. Stockholm: Streiffert i samarbete med Riksantikvarieämbetet

Westerdahl, C. (1997). Skepp och sjöfart på innanfarvatten i Sverige: de stora sjöarna: en teori om transportzoner och maritima enklaver. *Forum navale*. 1996 (52), s. 51–68. Sjöhistoriska samfundet, Stockholm.

Tillgänglig på internet: http://www.sjohistoriskasamfundet.se/fn_split/fn52_a04.pdf (2017-05-16)

Westerdahl, C. (2003). *Vänern: landskap, människa, skepp: om en maritim inlandskultur vid Vänern*. Skärhamn: Båtdokgruppen

Westerdahl Christer (2008). Äldre sjömärken: en annorlunda syn. *Marinarkeologisk tidskrift*. 2008(31):4, s. 5–10

Westerdahl, C. (2013). Havet som en evig horisont. I Streiffert Eikeland, K. & Miller, M. (red.) (2013). *En maritim värld: från stenåldern till idag*. Lindome: Bricoleur press

7.3 Internetreferenser

Cronenberg, A. (2017). *Centralförsvaret*. Nationalencyklopedin.
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/centralf%C3%B6rsvaret>
(2017-05-22)

Dagens Nyheter (2007). *Segla vikingaleden från Blekinge till Roslagen i sommar*.
<http://www.dn.se/arkiv/familj/segla-vikingaleden-fran-blekinge-till-roslagen-i-sommar/>
(2017-05-12)

Eniro (2017)
Sökfunktion, digitala sjökort.
<https://kartor.eniro.se/?c=62.300000,14.100000&z=5&l=nautical>
(April – maj 2017)

Hammarö Kommun. *Skärgårdsmuseum*.
<https://www.hammaro.se/Bo/Uppleva--gora/Skargardsmuseum/>
(2017-05-03)

Hammarö Kommun (2017). *Kulturmiljöprogram*.
<https://www.hammaro.se/Bo/Boendemiljo/Samhallsplanering/Planer-och-projekt/Oversiktsplanering/kulturmiljoprogram/>
(2017-05-18)

Johansson, S. (2017). *Kristinehamns Historiska – Museum, Upplevelsecentrum & Bildarkiv*.
<http://kristinehamn.se/turism-kultur-fritid/kristinehamns-historiska-museum-upplevelsecentrum-bildarkiv>
(2017-05-03)

Lidköpings Pärlor (ingen uppgift om publiceringsdatum). *Vänern*.
<http://www.parlorna.org/Category.aspx?read=4>
(2017-05-18)

Länsstyrelsen Värmland (ingen uppgift om publiceringsdatum).
<http://www.lansstyrelsen.se/Varmland/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/landskapsvard/se-och-besoka/luro/Pages/index.aspx>
(2017-05-03)

M/S Mina (ingen uppgift om publiceringsdatum). *Vänergaleasen Mina*.
<http://www.msmina.se/>
(2017-05-03)

Mariestads Kommun (ingen uppgift om publiceringsdatum). *Vadsbo Museum*.
<https://mariestad.se/Mariestads-kommun/Kultur--Fritid/Vadsbo-museum.html>
(2017-05-03)

Mebus, Fabian (2016). Riksantikvarieämbetet. *Kulturresevat*.
<http://www.raa.se/kulturarvet/landskap/kulturresevat/>
(2017-05-24)

Mebus, Fabian (2017). Riksantikvarieämbetet. *Förteckning*.
<http://www.raa.se/kulturarvet/landskap/kulturresevat/forteckning-3/>
(2017-05-24)

Nationalencyklopedin (2017). *Lilla istiden*.
<http://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/lilla-istiden>
(2017-05-22)

Naven (ingen uppgift om publiceringsdatum). *Båtturer*.
<http://www.naven.se/batturer-2/>
(2017-05-18)

- Nordström, A. & Gustafsson, B. (2017). *Sjöstaden*.
<http://www.arvika.se/kommunochpolitik/kommunfakta/historia/sjostaden.4.27cd9bfc11e3efdf60480001372.html>
(2017-05-03)
- Notisum (2017). *Miljöbalken (1998:808)*.
<http://www.notisum.se/rnp/sls/lag/19980808.HTM>
(2017-05-23)
- Notisum (2016). *Kulturmiljölagen (1988:950)*.
http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/kulturmiljolaag-1988950_sfs-1988-950
(2017-05-23)
- Riksantikvarieämbetet (2017).
<http://www.raa.se/>
(2017-05-18)
- Samuelsson, M. (2016). *Sveriges Miljömål – Hav i balans samt levande kust och skärgård*.
<http://www.miljomal.se/Miljomalen/10-Hav-i-balans-samt-levande-kust-och-skargard/>
(2017-05-23)
- Sigrid Storråda FVSS. *Förslag på KulturreSOR med Sigrid Storråda*.
<http://sigrid.se/f%C3%B6rslag%20p%C3%A5%20kulturreSOR.html>
(2017-05-18)
- Sjöfartsverket (2016). *Flytande sjömärken*.
<http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Farleder-och-underhall/Sjomarken/Flytande-sjomarken/>
(2017-05-14)
- Vänerhamn AB. *Om Vänerhamn*.
<http://www.vanerhamn.se/Svenska/sidor/Webbsida32.asp?MenuId=32>
(2017-05-03)
- Vänermuseet (2013). *VandringSutställning – ”Fisket och Fiskaren i VänerN”*.
<http://www.vanermuseet.se/utstallningar/vandringSutstallning/>
(2017-05-18)
- Vänersborgs Museum (2017). *Brätte – Vänersborgs föregångare*.
<http://www.vanersborgsmuseum.se/kunskap--fakta/brate---vanersborgs-foregangare/>
(2017-05-18)
- Vänerslingen. *Sjökort*. Gäller fram till 2014.
<http://vanerslingen.se/sjokarta/>
(2017-05-24)
- Vänerslingen. *Välkommen till Vänerslingen – Skaraborgs 1:a turistväg. Naturnära upplevelser på landsbygden längs VänerNs sydvästra strand!*
<http://vanerslingen.se/>
(2017-05-03)
- Värmlands Museum (2015).
<https://varmlandsmuseum.se/>
(2017-05-18)

Illustrationsförteckning

- Försättsblad** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 1** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 2** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 3** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 4** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 5** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 6** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 7** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 8** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 9** Sjökort. 1784–1785. Stockholm Krigsarkivet, Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 21 *Vänern* SE/krA/0515/B/21 (XXI:1). (Bilden är redigerad).
- Fig. 10** Sjökort. *Wenern*. Utgivet 1866. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 6:8: II. Förvaras i 1:15:56. (Bilden är redigerad).
- Fig. 11** Sjökort. *Stockholms skärgård*. Odaterat. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 09 Sveriges kust från Landsort till Arholma. SE/krA/0515/B/09 (IX:1). (Bilden är redigerad).
- Fig. 12** Sjökort. *Vänern*. 1937 eller 1939. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. 6:19-20: III. Förvaras i 1:15:57. (Bilden är redigerad).
- Fig. 13** Sjökort. 1987. *Vänern*. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 6:54: III. Förvaras i 1:15:56. (Bilden är redigerad).
- Fig. 14** Fotograf Anton Blomgren 2017-05-22.
- Fig. 15** Sjökort. *Pliktnings Charta öfwer så stor del af Calmare Hamn*. 1761. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkerud. SE/krA/0515/B/05 (V:2)
- Fig. 16** Sjökort. Bredavik, Fågelmara. Odaterat. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkerud. SE/krA/0515/B/05 (V:2)
- Fig. 17** Sjökort. *Hydrograhpisk Charta öfwer Stockholms Skjären*. 1772. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 09 Sveriges kust från Landsort till Arholma. SE/krA/0515/B/09 (IX:1)
- Fig. 18** Ritning. *Fem st flytbojar samt kätting och skruvankare*. Göteborg, landsarkivet, Vänerens seglationsstyrelses arkiv. SE/GLA/10580/#/A02275.
- Fig. 19** Sjökort. *Vänern*. 1937 eller 1939. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. 6:19-20: III. Förvaras i 1:15:57.
- Fig. 20** Sjökort. *Vänern – Otterbäcken, Mariestad, Lurö*. 1965. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 6:22: III. Förvaras i 1:15:57.
- Fig. 21** Sjökort. *Decca-kort*. 1969. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv (SMG), *Vänern*, 6:15: III. Förvaras i 1:15:56
- Fig. 22** Sjökort. 1987. *Vänern*. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 6:54: III. Förvaras i 1:15:56
- Fig. 23** Karta. *Charta öfver Wattu=Dragen emellan Philipstad och Wenern*. 1805. Stockholm Riksarkivet. Sverige Topografiska kartor, Strömmar och vattendrag. SE/KrA/0400/20/017 (1805), bildid: K0003392_00001
Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0003392_00001
- Fig. 24** Karta. *Charta öfver Wattu=Dragen emellan Philipstad och Wenern*. 1805. Stockholm Riksarkivet. Sverige Topografiska kartor, Strömmar och vattendrag. SE/KrA/0400/20/017 (1805), bildid: K0003392_00001
Tillgänglig på internet: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0003392_00001
- Fig. 25** Sjökort. Mätt 1766 och korrigerat 1784. Stockholm Krigsarkivet, Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 21 *Vänern* SE/krA/0515/B/21 (XXI:1)
- Fig. 26** Sjökort. Mätt 1768 och korrigerat 1782. Stockholm Krigsarkivet, Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 21 *Vänern* SE/krA/0515/B/21 (XXI:1)
- Fig. 27** Sjökort. Mätt 1765 och korrigerat 1782. Stockholm Krigsarkivet, Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 21 *Vänern* SE/krA/0515/B/21 (XXI:1)
- Fig. 28** Sjökort. 1810. *Generalkarta öfver Göta Kanal (...)*. Accessionsnr. 197. Förvaras i Inre farvatten, Sverige.

- Fig. 29** Sjökort. *Venern*. Utgivet 1917 rättat 1918. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 6:13: III. Förvaras i 1:15:56.
- Fig. 30** Sjökort. *Hydrographisk charta*. Utgivet 1789 rättat 1824. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Accessionsnr 30139. Förvaras i Inre Farvatten, Sverige.
- Fig. 31** Sjökort. *Vänern*. Troligen korrekturupplaga. 1866. Accessionsnr. 30139. Förvaras i Inre farvatten, Sverige.
- Fig. 32** Sjökort. *Wenern*. Utgivet 1866 rättat 1908. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 6:10: II. Förvaras i 1:15:56.
- Fig. 33** Sjökort. *Vänern, Otterbäcken – Mariestad – Lurö*. 1965. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 6:22: III. Förvaras i 1:15:57.
- Fig. 34** Sjökort. 1784–1785. Stockholm Krigsarkivet, Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 21 *Vänern* SE/krA//0515/B/21 (XXI:1)
- Fig. 35** Sjökort. 1784–1785. Stockholm Krigsarkivet, Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor 21 *Vänern* SE/krA//0515/B/21 (XXI:1)
- Fig. 36** Sjökort. *Vänern, Karlstad – Kristinehamn*. 1965. Göteborg, *Sjöfartsmuseets arkiv*. Signum 6:26: III. Förvaras i 1:15:57.
- Fig. 37** Sjökort. *Vänern, Karlstad – Kristinehamn*. 1965. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 6:26: III. Förvaras i 1:15:57.
- Fig. 38** Sjökort. *Hydrographisk charta*. Mätt 1789 rättat 1824. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Accessionsnr. 30139. Förvaras i Inre farvatten, Sverige.
- Fig. 39** Sjökort. *Vänern, troligen korrektupplaga till sjökort (...)*. 1866. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Accessionsnr. 30131. Förvaras i Inre farvatten, Sverige.
- Fig. 40** Sjökort. Odaterat. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 08 Sveriges kust från Kungshamn till Landsort. SE/krA//0515/B/08 (VIII:1)
- Fig. 41** Sjökort. 1734. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 09 Sveriges kust från Landsort till Arholma. SE/krA//0515/B/09 (IX:1)
- Fig. 42** Sjökort. *Östergötlands skärgård*. 1789. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 06 Sveriges kust från Kråkelund till Kvädö. SE/krA//0515/B/09 (VI:1)
- Fig. 43** Sjökort. *Special Charta öfver Calmare Sund*. 1785. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkelund. SE/krA//0515/B/05 (V:1)
- Fig. 44** Sjökort. Odaterat sjökort över Långören, Torhamns udde och Sandhamn. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkelund. SE/krA//0515/B/05 (V:1)
- Fig. 45** Sjökort. Kalmar sund. Tillkomstår okänt. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv (SMG). Förvaras i 1:8:29.
- Fig. 46** Sjökort. *Kalmar sund*. 1860. Rättelseår okänt. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv (SMG). Förvaras i 1:8:29.
- Fig. 47** Sjökort. *Kalmarsund*. 1929. Signum 3:15: II. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv (SMG). Förvaras i 1:8:29.
- Fig. 48** Sjökort. *Skärgården från Christianopel till Bergkvara*. 1768. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkelund. SE/krA//0515/B/05 (V:1)
- Fig. 49** Sjökort. *Medlersta delen af Kalmar sund*. Klint 1787. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkelund. SE/krA//0515/B/05 (V:1)
- Fig. 50** Sjökort. *Specialcharta öfver Calmar Sund*. Klint 1787. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkelund. SE/krA//0515/B/05 (V:1)
- Fig. 51** Sjökort. *Södermanlands, Östergötlands och Smålands skärgårdar*. 1925. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv. Accessionsnr. 14608, signum, 3:141: III. Förvaras i 1:9:35.
- Fig. 52** Sjökort. *Norra delen af Kalmar Sund*. Klint 1787. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 05 Sveriges kust från Torhamn till Kråkelund. SE/krA//0515/B/05 (V:1)
- Fig. 53** Sjökort. *Charta öfwer skärgården emillan Biörnö utanför Mönsterås och Påskallewik*. 1770. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 06 Sveriges kust från

- Kråkelund till Kvädö. SE/krA//0515/B/06 (VI:1)
- Fig. 54** Sjökort. Kalmar sund. Tillkomstår okänt. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv. Förvaras i 1:8:29.
- Fig. 55** Sjökort. *Kalmar sund, Oskarshamn – Borgholm*. 1965. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv (SMG). Signum 3:17 III. Förvaras i 1:8:30.
- Fig. 56** Sjökort. *Special Charta öfver en del af Calmar Lähns skärgård*. 1792. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 06 Sveriges kust från Kråkelund till Kvädö. SE/krA//0515/B/06 (VI:1)
- Fig. 57** Sjökort. *Östersjön, Idö – Oskarshamn*. 1965. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 3:19 III. Förvaras i 1:8:30.
- Fig. 58** Sjökort. *Special Charta öfver en del af Calmar Lähns skärgård*. 1792. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 06 Sveriges kust från Kråkelund till Kvädö. SE/krA//0515/B/06 (VI:1)
- Fig. 59** Sjökort. *Östersjön, Idö – Oskarshamn*. 1965. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 3:19 III. Förvaras i 1:8:30.
- Fig. 60.** Sjökort. *Utdrag af en Geographisk Charta öfver Östergötland*. Författad 1653, kopierad 1760. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 06 Sveriges kust från Kråkelund till Kvädö. SE/krA//0515/B/06 (VI:1)
- Fig. 61** Sjökort. *Norrköpingsbugten, Landsort – Häradsskär*. Utgivet 1865, rättelseår okänt. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv. Förvaras i 1:10:36.
- Fig. 62** Sjökort. *Special Carta öfver Farvatnen genom Skiären från Siön til Norköping och Nyköping*. 1752. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 06 Sveriges kust från Kråkelund till Kvädö. SE/krA//0515/B/06 (VI:1)
- Fig. 63** Sjökort. *Special öfver Norrköpings Bugten, Landsort – Häradsskär*. Utgivet 1865, rättelseår okänt. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 3:103–105: II. Förvaras i 1:10:36.
- Fig. 64** Sjökort. *Skärgården ifrån Oxelö til Utö*. 1786. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 08 Sveriges kust från Kungshamn till Landsort. SE/krA//0515/B/08 (VIII:1)
- Fig. 65** Sjökort. *Östersjön, Bråviken – Slätbaken*. 1965. Göteborg, Sjöfartsmuseets arkiv. Signum 3:86: III. Förvaras i 1:9:35.
- Fig. 66** Sjökort. *Hydrographisk Charta öfver Stockholms Skiären*. 1772, kopierad 1786. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 09 Sveriges kust från Landsort till Arholma. SE/krA//0515/B/09 (IX:1)
- Fig. 67** Sjökort. *Östersjön, Simpnäsklubb – Landsort*. Utgivet 1966, rättat 1967. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv (SMG). Accessionsnr. 34110, signum 3:92: III. Förvaras i 1:9:35.
- Fig. 68** Sjökort. *Hydrographisk Charta öfver Stockholms Skiären*. 1772, kopierad 1786. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 09 Sveriges kust från Landsort till Arholma. SE/krA//0515/B/09 (IX:1)
- Fig. 69** Sjökort. *Svartlögafjärden*. Odaterat. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 09 Sveriges kust från Landsort till Arholma. SE/krA//0515/B/09 (IX:1)
- Fig. 70** Sjökort. *Stockholms skärgård*. Odaterat. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 09 Sveriges kust från Landsort till Arholma. SE/krA//0515/B/09 (IX:1)
- Fig. 71** Sjökort. *Östersjön, Simpnäsklubb – Landsort*. Utgivet 1966, rättat 1967. Göteborg Sjöfartsmuseets arkiv (SMG). Accessionsnr. 34110, signum 3:92: III. Förvaras i 1:9:35.
- Fig. 72** Sjökort. *Stockholms skärgård*. Odaterat. Stockholm Krigsarkivet. Sjökarteverket 0515, B Hydrografiska kartor, 09 Sveriges kust från Landsort till Arholma. SE/krA//0515/B/09 (IX:1)

Samtliga fotografier på arkivhandlingar är publicerade med tillstånd från berörda arkiv.