



## A war correspondent in the sixteenth century. Frans Hogenberg's report of the Battle of Bornholm of 1563

*Gijs Rommelse and Roger Downing*

The extensive collection of the Netherlands National Maritime Museum in Amsterdam includes an etching of the Battle of Bornholm of May 30th 1563, between the fleets of Sweden and Denmark in the first action of the Northern Seven Years' War. Its maker was Frans Hogenberg, one of Europe's most prominent visual reporters of war in the sixteenth century. Born in Mechelen in Brabant in 1535, Hogenberg left the Low Countries for Cologne in order to escape Habsburg persecution of Protestants. Already an experienced cartographer, artist and publisher, he set up a new business in Cologne. His most important work was the six-volume *Civitates Orbis Terrarum*, later also known as the *Urbium Praecipuarum Totius Mundi*, a series of 546 cityscapes that covered not only Europe but also Latin America, Africa and Asia. Published in both black and white and in



*Frans Hogenberg's rendering of the 1563 Battle of Bornholm and Siege of 'Elsenburgum'. Source: Netherlands National Maritime Museum, Amsterdam.*

colour, the volumes became popular, first in the Holy Roman (German) Empire and later also throughout the rest of Europe. An energetic entrepreneur, Hogenberg also published numerous etchings of current events, including battles, sieges and peace conferences.

The reason for Dutch public interest in Baltic matters was the immense commercial importance of the region to the maritime provinces of the northern Netherlands. The ships of the Dutch merchant fleet, far outnumbering any of its rivals, transported grain from Danzig and shipbuilding essentials such as timber, iron and copper to Holland, returning with wine, salt, cloth and preserved herring. Amsterdam was the transit port through which Baltic products were transported throughout Western Europe. War in the region, by disrupting access via the narrow Sound between Den-

---

Dr. Gijs Rommelse is Dr. Ernst Crone Fellow at the Netherlands National Maritime Museum, in Amsterdam. He is also an affiliate researcher at Utrecht University and Head of History at the Haarlemmermeer Lyceum in Hoofddorp.

Dr. Roger Downing, following a career in industry, is now an independent researcher with an interest in the rivalry between England and the Dutch Republic in the seventeenth century.

mark and Sweden, could have a devastating effect on trade and the economies of Holland and Zeeland. The growing hostility between the Baltic powers, following the break-up of the Union of Kalmar in 1523, led to the outbreak of war in 1553. The battle of Bornholm was precipitated when a Swedish squadron came under fire owing to a miscalculation by a smaller Danish unit, the three ships of which were captured.

The information needed by Hogenberg and other cartographic entrepreneurs was obtained from correspondents, travellers and published newsletters, and used to construct scenes of battles and other events, which needed to be set against convincing backgrounds. Since the print-makers had little idea of the actual land- or seascapes, these needed to be constructed from maps, atlases and other illustrated material, and with considerable help from their own imagination. The finished products thus of necessity often bore little relation to geographic, military or political realities. Nevertheless, the publishers generally insisted on the authenticity of their productions, which was essential to ensure healthy sales.

Possibly for reasons of economy, of both time and copper, Hogenberg frequently used the same print to depict more than a single event. In the example shown, the sea battle of May is shown juxtaposed with a subsequent action. Labelled the 'siege of Elsenburgum', the date given suggests that it in fact depicts the attack on the fortress of Älvsborg, on an island close to Göteborg, which took place in August of the same year. Another reason for the depiction of multiple events in one etching could be a supposed causal relationship between these events. Savings were also made by adapting previously etched or engraved plates, which could enable the printmaker to be the first to publish an account of a particular event. In addition to feeding the public's appetite for news this also ensured that his account then set the iconographic standard, giving it authority and an advantage in the market. The re-use of plates may, by reinforcing stereotypes already familiar to the public, also have helped to increase acceptance.

An important consequence of the dissemination of printed material and growing literacy was the rise of the public sphere as a new societal factor. This in turn led to new policy initiatives in areas such as censorship and propaganda. It also stimulated public interest in news from the wider world, which rapidly developed into an increasing demand for informa-



*Stockholm viewed from the north (above) and from the south (below). Published in his "Civitates Orbis Terrarum". Copperplate by Frans Hogenberg c. 1570. Source: Wikipedia.*

tion on current affairs. Quick-witted publishers such as Hogenberg learned simultaneously both to feed this desire for information and to provoke hunger for more. They did this by regularly producing 'new' accounts and illustrations, which frequently included a proportion of recycled and sometimes invented material. It was essential to ensure that these were presented in a manner that the public, familiar with the iconography of battles and sieges, would find easily digestible. Bornholm was a typical example of the events that had infiltrated the Hollanders' news culture and provoked a desire for information. Others were provided, for instance, by the Habsburg-Ottoman hostilities taking place in the Mediterranean region.

The public for the representational material provided by Hogenberg and others was drawn from the more prosperous classes, who would also have been familiar with paintings and tapestries, such as were hung in

town halls, palaces and the administrative offices of the admiralties. For the less well-off, who would have had no opportunity to see these, the publishers provided inexpensive monochrome etchings. These were often collected, shared or used to decorate interiors. In all cases, the visual language was similar, with invocations of patriotism and religious allegories, except for classical subjects which were confined to the luxury end of the market.

Some publishers attempted to pander to this emergence of the public sphere by inserting, in their printed material, references to the power of the ruler, or of his battles and other successes. His hoped-for appreciation might be expressed by a direct financial reward but indirect advantages could also follow, in the form of the protection resulting from the regime's approval, or the granting of government commissions. The publisher might become perceived, in the public eye, as a quasi-official source, which could also have a beneficial effect on trade.

It is clear that warfare in the early-modern period took place within the conventions of a culture it had itself helped to generate. This reciprocity was reflected in the activities of publishers, who both benefited financially from the demand for war news and themselves were instrumental in defining and shaping this culture through their productions. This new situation provided opportunities for cartographers and publishers, while the authorities found it necessary to recognize the new situation by the adoption of media strategies. Cultures of war have so far received little investigation and have generated relatively few publications. However, this is currently changing, as increasing numbers of scholars now focus on cultural reflections of warfare, as exemplified by Frans Hogenberg's cartographic productions.<sup>1</sup> A pan-European synthesis in this respect would be very beneficial.

Still more desiring of an answer is the question of to what extent these cultures of war shaped strategies and affected the actual organization and conduct of warfare. A profitable area for research into cultures of war could be the degree to which the representation of military subjects, in widely available printed matter, played a role in conditioning the public to accept the high levels of taxation and to tolerate the economic consequences of war. Similarly, the effect on military recruitment, and the readiness to supply goods and services to the war effort could be investigated.



*Frans Hogenberg's depiction of Charles V of Spain's attack on Goletta, the port of Tunis, in 1535. Source: Wikipedia.*

Further areas for study could include the effect on how traumas were experienced and dealt with, and also in how far pictorial representation of violence itself tended either to act as a stimulus to further aggression or, in the opposite case, to a humanitarian desire to set limits to it.

It is becoming clear that too great a discontinuity has been allowed to develop between studies of warfare in the early-modern and modern periods. It has come to appear as if, in the first, there was little reciprocal influence between representations of warfare in printed material, and political decision-making and military conduct, whereas the opposite is true of the wars of the nineteenth and twentieth centuries. This historiographic hiatus thus suggests a discontinuity between the early-modern and modern periods, with the Napoleonic Wars forming the fault line. However, further research may well make clear that the division is illusory and that there was,

in fact, a considerable degree of continuity in the reciprocal relationship between cultures of war on the one hand and strategies, organization and conduct on the other.

#### Notes

<sup>1</sup> See, for example: Pia F. Cuneo, *Artful Armies, Beautiful Battles: Art and Warfare in the Early Modern Europe* (Leiden 2002); Susan Harlan, *Memories of War in Early Modern England: Armor and Militant Nostalgia in Marlowe, Sidney, and Shakespeare* (New York 2016); Alan James, David Davies and Gijs Rommelse (eds.), *Ideologies of Western Naval Power, c. 1500-1800* (Farnham, to be published in 2018); Paul Scannell, *Conflict and Soldiers' Literature in Early Modern Europe. The Reality of War* (London 2014); Lois G. Schwoerer, *Gun Culture in Early Modern England* (Charlottesville 2016).



## Skeppsporträtten – ett stycke maritim kulturhistoria

*Björn Marten*

Skeppsporträtt eller kaptenstavlör, som de ibland kallas, utgör en viktig del av det marinmåleri, som hade sin storhetstid på 1800-talet. Nu har kameran mer och mer tagit över, men det finns fortfarande konstnärer, som specialiserat sig på skeppsporträtt. Genom att upphovsmännen ofta har saknat formell konstnärsutbildning och att måleriet av många kan tyckas vara något stereotypiskt och ibland naivt, ligger deras status inte på riktigt samma nivå som de konstnärligt mera drivna "riktiga" marinmålarna av typ Jacob Hägg och Herman af Sillén. Oavsett detta har sannolikt ägandet av ett skeppsporträtt inneburit viss status till den som låtit måla ett. Gemensamt för båda konstnärsgrupperna, om man nu skall kategorisera, är att de i stor utsträckning har haft sjömansbakgrund eller annan kontakt med livet till sjöss.

För skeppsporträttörerna var arbetssättet tämligen varierande. En del av de mest etablerade målarna fick sina beställningar i relativt god tid av redare eller befälhavare och, efter grundläggande skissarbete, målade därefter färdigt i egen ateljé eller i bostaden. Andra förde en mer ambulerande tillvaro i hamnarna och kunde där spontant erbjuda sina tjänster, vilka ofta måste utföras omgående, kanske t o m på samma dag som beställningen inflöt. Detta innebar att man för att vinna tid kunde vara tvungen att för-

---

Björn Marten är f d kommandörkapten och fil kand i konstvetenskap med marinmåleri som huvudsakligt intresseområde.



*Honoré Pellegrin (1793-1869): Skonerten Ulla från Halmstad. Commenderas af Capt. P. Nelson. år 1840. Signerad och daterad Hré Pellegrin 1840 à Marseille. Akvarell/gouache på papper. 43 x 57 cm. Foto: Patric Evinger, Åmells Konsthandel, Stockholm.*

bereda sig genom att i förväg måla himmel och hav och därefter infoga själva fartyget. De senares arbetssätt skulle därmed kunna jämföras med de s.k. gåramålarna, som drog runt på landsbygden och målade av böndernas boningshus och ladugårdar.

Som illustration till denna korta betraktelse över skeppsporträttmålandet har jag valt två verk. På den ena målningen skildras ett seglande skepp, på den andra ett ångdrivet, och båda är mycket typiska representanter för sin konstart. Det första, *Skonerten Ulla från Halmstad*, målades 1840 i akvarell/gouache av den franske skeppsporträttören Honoré Pellegrin (1793-1869), som i utförandet även haft hjälp av sitt ritstift. Denna teknik

är, utan att jag kan bevisa det med statistik, den vanligaste vid målning av skeppsporträtt, även om olja förekommer. Som på nästan alla skeppsporträtt, är *Ulla* avbildad som ren sidobild mot betraktaren, som noterar den något udda riggen med rår på stormasten. Hon styr mot bildens högerkant och seglar för styrbords halsar. Att hon visar lovartsidan mot betraktaren kräver rimligtvis något mer arbete av målaren än om hon visat läsidan, eftersom han måste avbilda fler detaljer i den stående och löpande riggen. Spontant kan man nog säga, att på de flesta porträtt av seglande skepp, låter konstnären henne vända läsidan mot betraktaren. Detaljerna i fartyget med sin kanonportsmålning på skrovet är mycket vältecknade, och på däck ser man besättningen, som sannolikt inte var större än den avbildade. Alla igenkänningsdetaljer som rederiflagga, namnvimpel m.m., vilka beställaren säkerligen noggrant har kontrollerat, tycks vara på plats. För tydlighets skull finns i bildens nedersta del målat en textremsa, på vilken uppgifterna om fartygets och befälhavarens namn, hemmahamn m.m. framgår. Textremsa förekommer ofta på skeppsporträtt, men uppgifterna kan även textas direkt på den påmålade havsytan. Pellegrins signatur är målad på havsytan i bildens nedre högra kant.

Målningen, som tillkommit i Marseille, visar konstnärens tekniska skicklighet, och dessutom antyder den att han sannolikt var väl känd av beställaren efter densammes tidigare besök i denna hamn. Textremsan är skriven på svenska, vilket kan vara en följd av att han efter tidigare beställningar från svenska kunder behärskade det som krävdes för att författa önskad text. Om Pellegrin finns få uppgifter i svenska tryckta källor, men enligt vissa uppgifter skall han ha målat drygt 1000 skeppsporträtt. Han är representerad med tre verk på Läns museet Gävleborg, där en viktig del av utställningarna speglar Gävles storhetstid som sjöfartsstad. Storhetstiden kulminerade under 1800-talet, då staden var den tredje största sjöfartsstaden i riket. Målningen av Halmstadsfartyget *Ulla* tyder på att Pellegrin fick uppdraget att måla porträtt av fartyg från olika svenska städer och mycket talar för att det finns ett flertal av hans verk runt om i Sverige både på museer och hos samlare. Av de sistnämnda kan nämnas den kända Ekegrenska samlingen (se nedan). Genom att inledningsvis behandla en utländsk konstnär vill jag framhålla den svenska handelsflottans rörelser långt utanför de egna kusterna och många resor hade som destination betydligt mer

avlägsna vatten än Medelhavet. *Ullas* hamnbesök i Marseille var således inte särskilt unikt. Om detta får man en utmärkt översikt i boken *Sjövägen till Sverige* redigerad av Simon Ekström, Leos Müller och Tomas Nilsson, utgiven under innevarande år med stöd av bl a Sjöhistoriska Samfundet.

I urvalet av de många svenska skeppsporträttörerna, som motvikt mot Pellegrin, känns det naturligt att välja Lars Petter Sjöström (1820-1896), som under sin aktiva tid skall ha målat ca 2000 skeppsporträtt. På 1930-talet gjordes en kartläggning av hans måleri och mer än 1500 är dokumenterade. Sjöström föddes på Råå utanför Helsingborg. Han gick tidigt till sjöss, utbildade sig till sjökaptan, men lämnade sjölivet för att bli riggare i England, där han levde till 1855. I England kom han i kontakt med de brittiska skeppsporträttörer som rörde sig i hamnarna och dessa kan ha inspirerat honom att själv börja måla. Hur det än förhåller sig med detta, skall han 1850 ha målat sitt första signerade verk i London. Efter återkomsten till Sverige bosatte sig Sjöström i Malmö, där han hade olika anställningar fram till 1866, då han anställdes i Malmö hamn och några år senare blev hamnfogde. Den sistnämnda anställningen hade han fram till pensionen två år före sin död. Sannolikt var lönen, både i England och senare i Sverige, inte alltför hög, varför måleriet säkerligen gav ett gott tillskott till familjeekonomin.

Inte minst under tiden i England hade Sjöström rika tillfällen att studera riggningsdetaljer och annan skeppsbyggnadsteknik. Han förvärvade stor kunskap på området och detta syns tydligt på hans måleri, vilket bör ha tillfredsställt den mest kräsne och detaljnoggranne beställare. Som ett litet kuriosum kan nämnas ryktet att hans döttrar hjälpte honom med målandet av vattnet, vilket kanske inte är helt osannolikt om han hade många beställningar och ville vinna tid. Detta har dock aldrig bekräftats. I Sjöströms måleri, liksom hos både hans samtida och senare skeppsporträttörer, dominerar de seglande skeppen, men han har även skapat ett flertal målningar av ångfartyg. En av dessa är det eleganta och detaljrika porträttet av hjulångaren *Gefion af Köbenhavn*. Den sedvanliga texten, som saknar uppgift om befälhavare m.m., och konstnärens signatur är målade direkt på havsytan. Tillsammans med systerfartyget *Gylfe* tillhörde *Gefion* DFDS, Det Forenede Dampskibs Selskab, som 1878 vann kontraktet i upphandlingen av trafiken mellan Malmö och Köpenhamn. Som hjulångare var dessa fartyg

Lars Petter Sjöström  
(1820-1896):  
"Hjulångaren Gefion  
af Köbenhavn".  
1887. Gouache på  
papper. 45 x 64 cm.  
Foto: David Pahmp  
/ Mediakonsortiet,  
Malmö.



egentligen ganska föråldrade vid en tidpunkt då de flesta ångfartyg byggdes för propellerdrift, och båda fartygen var mycket svårmanövrerade. För *Gefions* del slutade trafiken på Öresund 1901 med en kollision, varvid hon sjönk. DFDS-trafiken upphörde och togs 1905 över av Öresundsbolaget, varefter följde många års Öresundstrafik med detta och flera andra redier. Dessa kom att trafikera Sundet med ett efterhand ökande antal fartyg och som bekant avslutades trafiken med tillkomsten av Öresundsbron.

Förekomsten av skeppsporträtt, och för den delen marinmålningar i allmänhet, på renodlade konstmuseer är mycket sparsam. Den som specifikt letar efter skeppsporträtt bör istället söka sig till de museer som har en tydlig maritim profil. Ett undantag är det ovan nämnda Länsmuseumet Gävleborg som, förutom en fin samling modern svensk konst, har en mycket spektakulär samling skeppsporträtt av vilka många är elegant exponerade i trappan mellan våningsplanen. Det lilla Råå Museum är främst inriktat på sjöfart, fiske och båtliv i allmänhet, men till museets främsta attraktioner hör en omfattande samling verk av Lars Petter Sjöström. Sjöhistoriska Museet i Stockholm är naturligt nog mycket väl sorterat vad avser både skeppsporträtt och annat marinmåleri, men tyvärr befinner sig huvuddelen av museets samlingar i magasin. Ett önskemål vore att museet kunde utnyttja någon lämplig och centralt belägen lokal, t ex på Skeppsholmen eller, om det inte blir något av det planerade Nobelcentret, i Tullhuset på Blasieholmen. En sådan placering skulle innebära en bättre exponering av samlingarna, i vilka ingår de 183 marinmålningar, varav 111 är skeppsporträtt, som museets vänförening har köpt av den malmöitiska näringslivsprofilen, seglaren m.m. Erik Ekegren och hans familj. Ekegren har gedigna kunskaper på området och samlingen, som nu i huvudsak är skingrad, omfattade som mest 286 objekt. Den var därmed sannolikt den största privata samlingen av marinmåleri i Sverige. En mycket stor del av samlingarna är dokumenterade i en vacker bok, utgiven 2004 (se litteraturförteckningen).

Marinmåleri har hittills endast intresserat en minimal del av svenska konstvetare. Före mina egna B- och C-uppsatser på Stockholms Universitet hade endast tre-fyra studenter givit detta eller närliggande ämnen motsvarande uppmärksamhet, och såvitt känt har ingen intresseförändring skett under senare år. En doktorsavhandling skulle vara välkommen. Om man ser specifikt på skeppsporträtten, borde dessa vara av intresse även för

andra forskare än konstvetare. Som dokumentation av olika fartygstyper, deras respektive hemmahamnar, redare och befälhavare borde de kunna utgöra ett utmärkt komplement till andra källor, som behandlar olika sidor av vår sjöfartshistoria. Låt mig avslutningsvis uttrycka en förhoppning att någon svensk forskare känner för detta, helst i närtid.

#### Litteratur

Underhill, Harold A.: *Sailing Ships Rigs & Rigging*, Glasgow 1969.

Ståhl, Gunnar: *Skillinge – skutor och sjöfart*, Skärhamn 1995. Boken är en dokumentation av fartyg med Skillinge som hemmahamn, och bland illustrationerna finns ca 30 skeppsporträtt, varav huvuddelen är i färg.

Händel, Sture och Riert, Johnny: *Skutemålare*, Uppsala 1996.

Henricson, Ingvar: *Drömmar om seglande skepp – Gävles sjöhistoria i kaptensstavor*, Gävle 2003.

Brorson, Erik (pseud. för Ekegren, Erik): *Båtar på vägg – En bok om en samling marinmålningar*, Stockholm 2004.

Ekström, Simon, Leos Müller och Tomas Nilsson: *Sjövägen till Sverige*, Stockholm 2016.





## Vem behöver Bohusläns vardar?

Introduktion till pågående forskningsprojekt

Ulf Jonasson

De flesta som färdats i skärgården har observerat dem: små rösen på krönet av åtskilliga holmar. Med himlen som bakgrund avtecknar de sig tydligt, inte sällan på upp till några kilometers avstånd. Några står närmare vattenbrynet och syns knappast förrän man kommer nära in på, då de i stort sett är ett med bakgrunden. Den allmänna meningen är att de varit sjömärken, men vi har i stort sett inga kunskaper om dem. Någon nu levande tradition kring rösen tycks inte heller finnas och troligen är det åtskilliga generationer sedan de byggdes och senast brukades. Det är svårt att idag försöka tolka det enskilda rösets syfte lokalt: har det markerat en farled, en plats, en hamn? Eller något helt annat?

Rösen kallas vardar, en mycket gammal norrön term. Till lands är bruket av vardar fortsatt levande, inte minst i form av markörer av stigar och vägar över hedmark och fjäll. Vardarna i skärgården är betydligt svårare att komma åt. På sjön finns inga väl upptrampade eller uppkörda leder synliga i landskapet, tvärtom: när svallet efter ett skrov i rörelse väl har lagt sig är spåren borta.

---

Ulf Jonasson är oberoende forskare, fil. mag. i arkeologi. Forskningsfokus omfattar för- och tidigmodern maritim kommunikation i Bohuslän. Tidigare arbete är främst *Rekonstruktion av maritima kommunikationsstrukturer i Bohuslän under vikingatid och medeltid. En metodstudie.*

Vardar ingår i den nordiska kultursfären och har varit vanliga på alla de nordatlantiska öarna från Orkney och Shetland ända till Grönland och Newfoundland. Troligen spreds bruket av vardar redan med den vikingatida expansionen. Intressant nog används de nordiska vardarelaterade begreppen fortfarande även i de engelskspråkiga områdena.

Under 1500-talets nämns vardar i flera lotsböcker. Tidigaste exemplet finner man i den holländske kartografen Jan Seuerszoons *Da kaert vander zee* från 1532. Hans landsman Lukas Janszoon Waghenaers *Spieghel de zeevaerdt* från 1584-85 innehåller åtskilliga beskrivningar av hur man löper in i företrädesvis sydnorska hamnar, ofta med vardar som stöd i navigeringen. I en dansk lotsbok av Laurentz Benedicht, *Søkartet offuer Øster oc Vester Søen* från 1568, beskrivs hur man löper in i Kalvsund:

5. Item/ Er det saa at i ville Seyle i Kallesfund/ saa skulle  
i løbe ind vd met it høyt land som hedet Vinge/ och der staar  
fem Vaarder paa/ den middelste er den høyste paa det norre land.

Utdrag ur Laurentz Benedichts "*Søkartet offuer Øster oc Vester Søen*" utgiven 1568.

Fritt översatt (innebörden är dock inte helt klar): 5. Item/ Är det så att ni ville segla till Kalvsund/ så skulle ni löpa in utmed ett högt land som heter Vinga/ och där står fem varder på/ den mellersta är den högsta på norra landet.

Benedichts text är en mer eller mindre direkt översättning från Seuerszoons lotsbok. Lotsböckerna var sannolikt sammanställda av uppgifter från en rad olika källor kompillerade under lång tid, och kartograferna "lånade" uppenbarligen gärna från varandra. Tidpunkten för Seuerszoons publikation antyder att delar av underlaget till texten mycket väl kan vara medeltida, och vi kan då tänka oss ett åtminstone senmedeltida bruk av vardar.

De flesta vardar är byggda som närmast koniska rösen med ibland ganska stora stenar i basen. Exempel finns på konstruktioner med stenar på åtminstone 100 kg, så arbetet med att bära upp stenar till ett krön för att

bygga har säkerligen krävt minst två starka personer. Terrängen är heller inte alltid den bästa att förflytta sig i; byggföretaget kan alltså ha varit nog så riskabelt emellanåt. Några vardar är byggda med stående sten i centrum; om detta innebär en äldre eller nyare form, eller rentav medför en annan betydelse, har vi i nuläget ingen kännedom om.

Arbetet med att bygga vardar måste ha haft starka motiv, men om dessa vet vi inte heller något om ännu. Inom Bohuslän är cirka 260 vardar registrerade hos Riksantikvarieämbetet, men det finns ytterligare ett inte obetydligt antal som är oregistrerade. Den totala arbetsinsatsen för vardebygget, om än under lång tid, måste ha krävt en relativt stor arbetsinsats. Arbeten av denna omfattning torde bara ha kunnat motiveras av långvariga och för samhället viktiga verksamheter. Här finns frågor kring vem som har haft intresse av att underlätta för sjötransporter, vem som kan ha beslutat om byggnation och vem som kan ha utfört denna.

Den svenske ortnamnsforskaren Ivar Modéer hävdade med bestämdhet att i äldre tid de naturliga sjömärkena var de enda använda och att de konstruerade sjömärkena främst var avsedda för sjöfarare utifrån. Ser man till enskilda fiskares nedteckningar av "fiskemed" (korsande enslinjer som definierar en fiskeplats) finner man få referenser till konstruerade märken, så Modéer kan mycket väl ha haft en poäng.

Det finns uppgifter om att vardar revs under tider av ofärd för att försvåra orienteringen för eventuella angripare. Troligen byggdes de flesta nedrivna upp på nytt om det fanns ett behov. Det är idag omöjligt att avgöra om en varde varit nedriven och återuppbyggd. Dessutom har åtskilliga säkerligen byggts om eller delvis raserats över tid. Dateringsfrågan är ett problem i sig med tanke på byggnadsmaterialet.

Vardar som försvunnit kan ändå ha lämnat spår efter sig i form av ett ortnamn. I Bohuslän är ortnamn med begynnelsen *val-* inte ovanliga. Det finns till exempel både Valnäs, Valberg och Valöar, vilket kan tyda på att det tidigare stått en varde eller flera på platsen, men termen kan troligen också syfta på ett bronsåldersröse. En tolkning av namnet kan därför vara osäker. En annan intressant grupp av maritima relaterade ortnamn har begynnelsleden *kors-* eller *kross-*, vilket möjligen indikerar att det funnits en varde med ett kors på platsen. Det finns ett antal Krossholmen, Korsholmen, Korsnäs och liknande, inte sällan i närheten av kända, äldre uthamnar.



*Krossholmen nordväst om Kyrkesund på Tjörn. Foto: Tomas Johansson.*

Korset anses ha funnits redan i tidig medeltid vid säkra eller goda hamnar och sätts inte sällan i samband med möjlighet till handel. Det gamla nordiska uttrycket är *hafnarkross*. Även begynnelsleden *stång-* kan peka på ett tidigare sjömärke med stång som "förstärkning" eller som särskiljande drag för varden. Stångholmen finns på några lokaler och vi har ju också Stånge-näset där Lysekil ligger. Ortnamn kan alltså vara mycket betydelsefulla i sökandet efter vardar som inte längre existerar.

De flesta vardar ses idag troligen som integrerade i topografin. En tidigare viktig företeelse i det maritima kulturlandskapet har därigenom kommit att bli mer eller mindre bortglömd – eller åtminstone förbisedd. Ett forskningsprojekt har därför startats under året, om än i blygsam skala till en början. Målet är att genom att inventera ett eller två avgränsade undersökningsområden skapa en grund för fortsatt arbete baserat på främst arkeologiska lämningar och ortnamn. Under sommaren 2016 har en inventering inletts i Kyrkesunds skärgård, som är mycket rik på vardar. Bland an-

nat har en speciellt intressant plats studerats: Krossholmen strax norr om Kyrkesund på Tjörn. Här finns på krönet tre olika typer av vardar med några få meter emellan. En är av sedvanlig konisk, fylld konstruktion, en är av konisk konstruktion men med ihålig bas och en har en rest sten i centrum. Krossholmen är knappast den typiska badholmen, varför antalet besökare kan ha varit något begränsat. Man måste också räkna med att vardarna kan ha blivit både raserade och ombyggda över tid, men där står ändå tre olika typer av vardar.

Av särskilt intresse med tanke på namnet Krossholmen är givetvis varden med ihålig bas. Möjligheten finns att den har varit fundament åt ett kors, som då med all sannolikhet varit av trä och därmed brutits ner och försvunnit över tid. Även om varden är ombyggd hade det varit betydligt enklare att bygga den fylld snarare än ihålig. Man kan därför ställa sig frågan om varden möjligen bara är partiellt ombyggd och därmed skulle kunna innehålla en mera ursprunglig bas. Den andra varden av stort intresse är den med stående sten medan den tredje varden är av den vanligaste typen. Här finns en rad frågor att ställa sig: kan vardarna ha tillkommit vid olika tidsperioder och vara relaterade till olika verksamheter? Kan man tänka sig en relativ datering av vardarna, det vill säga att försöka ordna dem tidsmässigt? Om vardarna har tillkommit vid olika tidpunkter, varför har man inte helt enkelt använt den/de tidigare vardarnas material på platsen? Om man har byggt nya vardar med nytt material, vad kan motiven för detta vara? Tradition? Vidskepelse? Rituella aspekter?

Öster om Krossholmens södra del finns en yta som borde ha såväl vind- som sjölä under de flesta vindförhållanden. Strax intill går den troligen mycket gamla leden mellan Mollösund på Orust och Kyrkesund. Uthamnen, som i Benedichts lotsbok kallas Kyrkesund, kan mycket väl ha legat vid Krossholmen. De tre vardarna kan då möjligen ha indikerat, och speciellt identifierat, uthamnen. Inget hindrar dock att uthamnen varit känd och frekventerad betydligt tidigare än 1500-talet.

Forskningsprojektet arbetar med några tänkbara historiska aktiviteter, som kan ha varit av tillräcklig omfattning, långvarighet och samhällsekonomiskt intresse för att motivera byggandet av ett stort antal vardar. För att ta fasta på Modéers tankar om att de konstruerade sjömärkena främst var till för sjöfarare utifrån har tre olika scenarier med viss potential valts ut.

Med tanke på att belägg finns för bruk av vardar under vikingatid kan de under 8-900-talen med början i sydvästra Nordsjön framväxande handelsnätverken vara en möjlighet. Seglationen mellan Kaupang nära nuvarande Larvik i Sydnorge och Hedeby i Schlesien vid Östersjöns södra kust var troligen relativt frekvent. Rutten bör ha gått längs Bohuskusten, vilket också styrks av den norske handelsmannen Ottars berättelse från 880-talet.

En ytterligare verksamhet av intresse är Hansasjöfarten mellan städerna vid Östersjöns södra kust och Tönsberg/Oslo, vilken också torde ha gått längs Bohuskusten. Fynd av flera medeltida skeppslämningar, varav tre i nära anslutning till kända uthamnar, ger visst stöd för denna möjlighet. Möjligen kan *kross-/kors*-namnen ha haft viss aktualitet under tidig medeltid.

En tredje möjlighet är aktiviteter som delvis pågick parallellt: dels 1500-talets sillperiod, dels trälasthandeln under 15-1600-talet. Sillperioden varade från cirka 1556 till 1589 och involverade bland annat ett stort antal utifrån kommande sjöfarare, särskilt från Danmark och Holland. Under denna tid tillkom också många av de fiskelägen vi känner idag, vilket betydde nya hamnar och farleder. Trälasthandeln fick ett starkt uppsving under tidigt 1500-tal med införandet av vattendrivna sågar. Från de flesta åmynningar i landskapet fördes sågat och osågat timmer ut till lastplatser, där godset hämtades för vidare befordran till destination som regel i Danmark. Sjötransporterna bedrevs till stor del av sjöfarare från Læsø och i viss mån Onsala. Trafiken var tidvis mycket intensiv. På nytt ser vi här sjöfarare som troligen inte varit bekanta med skärgården, och som kan ha behövt stöd i navigeringen. Åmynningar och lastplatser låg dessutom ofta långt in i skärgården.

En avsikt med projektet är att öka kunskapen om en specifik företeelse av uppenbarligen stor betydelse för sjöfarten i ett historiskt perspektiv. En annan, inte mindre viktig, är att hos dagens fritidsseglare skapa förståelse för ett i det närmaste förbisett kulturarv.