

© Sjöhistoriska Samfundet och författarna
Grafisk form: Jenny Rosenius Text & Form AB
Tryck: TMG Sthlm, 2026
ISSN (tryckt): 0280–6215
ISSN (elektroniskt): 2002–0015

Sjöhistoriska Samfundet

- har som målsättning att bidra till utforskandet av sjöhistorien, i första hand den svenska, i alla dess sammanhang och former.
- utger tidskriften *Forum navale* samt skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie
- anordnar sammankomster för medlemmarna med föredrag i sjöhistoriska ämnen
- förvaltar Sune Örtendahls stiftelse som stödjer publiceringen av *Forum navale* och skrifter som ingår i *Forum navales* skriftserie

Adress

Sjöhistoriska Samfundet
c/o Liljewalch
Tulegatan 58B
172 72 Sundbyberg
E-mail: info@sjohistoriskasamfundet.se

Tidigare nummer av *Forum navale* finns att tillgå i fulltext på Samfundets hemsida.

Hemsida

www.sjohistoriskasamfundet.se

Årsavgift

300 SEK. Sjöhistoriska Samfundets plusgiro: 15 65 19-1

Forum navales redaktion

Redaktör Thomas Taro Lennerfors e-post: thomas.lennerfors@angstrom.uu.se
Bitr. redaktör Mirja Arnshav e-post: mirja.arnshav@live.com
Bitr. redaktör Matilda Jarl e-post: Matilda.Jarl@nordiskamuseet.se
Bitr. redaktör Andreas Linderöth e-post: linderötha@gmail.com

Forum navale

c/o Thomas Taro Lennerfors
Institutionen för samhällsbyggnad och industriell teknik
Avdelningen för industriell teknik
Box 169
751 04 Uppsala



henrik.j.alexandersson@gmail.com

lennart.bornmalm@lanspumpen.se

Alexandersson, H., & Bornmalm, L. Fiskefartyget LL 158 Sandö – kring en materiell förlust och ett förlorat kulturarv.

Forum navale, (83), 194–229.

<https://doi.org/10.63402/fn8362913>

Fiskefartyget LL 158 Sandö

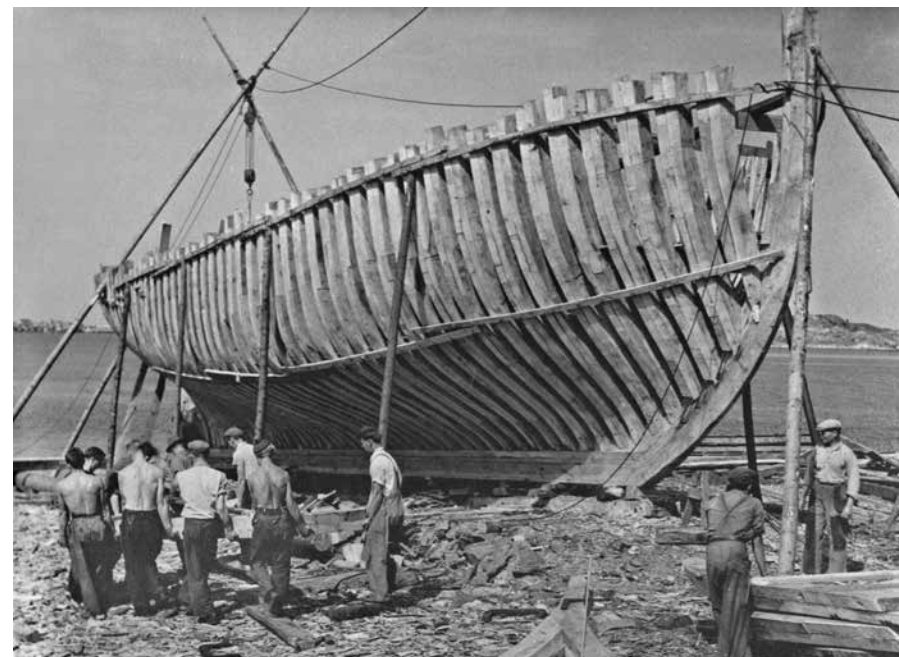
– kring en materiell förlust och ett förlorat kulturarv

Henrik Alexandersson och Lennart Bornmalm

Året är 1975. Den 20 maj befinner sig fiskefartyget LL 158 Sandö från Grundsund på storbackefiske i farvattnen kring Shetlandsöarna. Vinden ökar och når omsider orkanstyrka. Några sjömil väster om ön Foula slår en våldsamt brottsjö ned över fartyget, akterifrån. Styrhyttens och däckshusets trädörrar slits loss och spolats ut i havet och försvinner. Stora mängder atlantvatten flödar ner i mäss och maskinrum. Besättningsmannen Olof Billgren, som vid tillfället stod till rors, lyckas hålla sig fast i ratten och återfanns senare "dazed and confused". Fartyget rullar våldsamt i sjöhävningen och stora dieselfyllda oljefat slits loss från sina surrningar och kanar tillsammans med krokförsedda linor runt på däck. Decca, radar, telefon och el har slagits ut. Brottsjön hade med andra ord skapat omfattande förödelse och oreda ombord, men fartyget hade inte sprungit läck och motorn hade inte stannat. Besättningen kämpar mot vågor på 12 till 15 meters höjd. Regn och hagelskurur avlöser varandra. Efterhand kunde Sandö sakta börja köra mot Lerwicks hamn. Efter några dagars reparationer gick Sandö återigen ut på storbackefiske.¹

Henrik Alexandersson, fil. dr i arkeologi. Forskar om Bohusläns maritima kulturhistoria.

Lennart Bornmalm, fil. dr, tidigare universitetslektor, numera seniorforskare vid Göteborgs universitet.



LL 158 Sandö under byggnad 1948 vid V&T Löfbergs Slip & Båtvarv i Rönning. Foto Arkiv Tomas Löfberg.

Denna dramatiska episod lämnar en inblick i träfiskefartyget LL 158 Sandös sjuttiofemåriga historia. Naturelementens kraftspel på Atlanten, Nordsjön, Skagerack och Östersjön utövade ett ständigt slitage och hot mot fartyget. Men det skulle dröja innan Sandös spant och bordläggning skulle ge vika för tidens tand och människors beslut. När det K-märkta museifartyget destruerades 2024 förintades en materiell helhet som bar direkt vittnesbörd om bohuslänskt fiske under efterkrigstiden.

Sandö har varit i blickfånget under lång tid och kan uppfattas som en välkänd artefakt. Med sin väldokumenterade historia – från byggåret 1948 fram tills destrueringen 2024 – utgjorde fartyget ett på många sätt unikt maritimt objekt, inte minst med tanke på den långa brukningstiden inom svenskt fiske.² Utifrån ett materiellt forskningsperspektiv kan föremålet därmed sägas ha haft ett långt livslopp.³



Sandö i hamn på Klädesholmen i början av 1950-talet. Foto Arkiv Bohusläns Museum.

Det övergripande syftet med denna text är att med hjälp av exemplet *Sandö* belysa och reflektera över fiskefartygens kulturhistoriska aspekter i vid mening, där särskild hänsyn tas till källmaterial, materiella förluster och bevarandeproblematik. På ett vidare plan är målsättning att bidra med kunskap om maritima materiella perspektiv på Bohusläns historia. För att vidga perspektiven lyfter vi några teoretiska resonemang kopplade till materiell kultur och minne. Redan inledningsvis vill vi framhålla att det genom arkiv, samlingar och

muntlig kultur finns goda möjligheter att fånga upp kunskap om förlorade träfiskefartyg.

Hur står vi rustade för att undersöka, förstå och beskriva träfiskefartygens sista tid? Vilka källor står till vårt förfogande? Kan kunskapen om dessa farkoster säkras för framtiden, trots försvinnandet?

För vår egen del medförde skrotningen av *Sandö* att vårt dokumentations- och granskningsarbete fick ta en något annan kursriktning än som var planerad. Istället för att koncentrera oss på det fysiska fartyget kom grundforskningsarbetet att inriktas mot en inventering av arkivresurser samt att belysa kulturhistoriska grundproblem som är sammanlänkade med utforskandet av träfiskefartyg.⁴ Till vår hjälp finns ett variationsrikt material i form av artefakter, texter, bilder och muntlig kultur. Inte minst är det viktigt att ta fasta på hur uppgifterna i källorna avviker från varandra och undersöka vad detta kan bero på. Vidare fungerar *Sandö* som ett utmärkt exempel på en artefakt som bär på skilda tidsskalor.

Ingen större träfiskebåt är idag – oss veterligen – bevarad i svensk offentlig museimiljö. När träfiskefartygen utrangerats från svensk fiskerinäring har det uppstått något som skulle kunna betecknas som ett tomrum. Det kan därför vara betydelsefullt att reflektera över *vad* som gått förlorat,

hur det gått förlorat och för *vem* dessa kulturyttringar haft betydelse.

Några tydliga instruktioner för hur insamlade och sparade maritima föremål är tänkta att användas är svårt att ge ett övergripande svar på. Det kanske är att hårdra det hela, men vi står utan något tydligt testamente, instruktioner och riktlinjer för hur och varför det maritima kulturarvet ska bevaras. För framtiden kan det därför vara viktigt att söka efter riktade samlings-, urvals-, kunskaps- och bevarandestrategier i arkiven.



Sandö lämnar hemmahamnen Grundsund i mitten av 1970-talet. Foto Terje Fredh.

Försvinnandets historia och föremåls rörelser – en teoretisk horisont

Den fysiska miljö som omger oss formar vår vardag och våra föreställningar. Sett utifrån ett materiellt perspektiv vittnar en mångfald av båt- och redskapstyper om en särpräglad fångstkultur.⁵ Det bohuslänska fisket kan – åtminstone på ett övergripande plan – karaktäriseras med hjälp av begreppen anpassning och rörelse. Människan har med hjälp av sina artefakter – och berättelserna som är direkt kopplade till dessa – skapat en fördjupad mening om sin plats i världen och livet. Havet, människan och föremålen griper således tag i varandra, länkas samman och skapar avtryck och olika uttrycksformer.

Det som fallit i glömska eller försvunnit kan aktiveras på nytt, ingå i nya sammanhang och behäftas med nytt betydelseinnehåll. En del föremål kan få förändrad status och färdas vidare till andra vistelseorter, och integreras med andra föremål. Ett exempel på detta är museiföremål i utställningar och föremålsmagasin. Den franske arkeologen Laurent Olivier framhåller att ting, oavsett ålder, är närvarande här och nu och ingår därmed även i betydelseskapande sammanhang i vår egen samtid.⁶

Inom det forskningsfält som behandlar materiell kultur har det under de



Saltlånga lossas av Karl Oddvar Simonsson och Royne Robertsson från Sandö i Grundsunds hamn sommaren 1973. Foto Arkiv Klas Berntsson.

senaste dryga trettio åren laborerats med skilda perspektiv, där inte minst tingens dynamik lyfts fram. Även begrepp som livslopp, livshistoria, eller objektsbiografi har fått en framträdande position för att fördjupa förståelsen för enskilda föremål, eller kategorier av föremål. Inom forskningen har dessa synsätt vidgats och även kommit att belysa relationen mellan människa och artefakt, om hur människan påverkat omgivningen genom sina artefakter – men också det omvända: på vilket sätt artefakter påverkat människan.⁷ I samband med att de maritima föremålen inte längre brukas försvinner kunskapen om desamma. Inte minst dyker frågan upp om vad som händer med bohuslänska dialektala begrepp som är kopplade till fisket när fiskefartygen försvinner? Det behövs med andra ord tvärvetenskapliga insatser för att förstå den mångfacetterade maritima materiella kulturen.⁸

Socialantropologerna Hans Peter Hahn och Hadas Weiss har inriktat sin forskning på tingens färdvägar, *itineraries*.⁹ Begreppet har potential för att



När storbackefisket bedrevs i farvattnen runt Shetlandsöarna besöktes Lerwick regelbundet. LL 158 Sandö i Lerwick den 9 juni 1980. Foto J.A. Hughson. Arkiv Shetland Museum.

belysa hur ett träfiskefartyg formats och omformats – men också hur det brukats – över tid, i en ständigt pågående rörelse- och cirkulationshistoria. I *Sandös* fall skedde omfattande rörelser över stora havsområden, vilket bidrog till att träfiskefartyget utsattes för hårda påfrestningar och slitage, vilket i sin tur gav upphov till reparationer och förändringar. Skilda ägandeförhållanden är också att se som cirkulationer/rörelser, vilka kan kartläggas genom uppgifter ur arkiven. Det sker alltså olika transformationer av fartygen över tid. Dessa handlar inte enbart om materiella förhållanden, utan även om hur föremål skiftat betydelseinnehåll och gestaltats över tid. I ett sådant sammanhang blir det viktigt att lyfta fram skilda synsätt på den maritima kulturens materiella och immateriella uttrycksformer. Artefakter lämnar indikationer på *vad* en kultur gör och *hur* den görs fysisk.¹⁰ Det kan handla om att rikta sökarmot mot normer och tankesätt, praktiker, föreställningar, redskaps- och teknikutveckling samt skeppsbyggnad för att fördjupa kunskapen om fiskefartygen.



Sommaren 1985 fiskade tre generationer tillsammans ombord på Sandö under storbackeresorna till vattnen kring Shetlandsöarna. På bilden ses från vänster skepparen Klas Berntsson, hans son Ragnar Berntsson samt Klas far, Bernt Johansson. Det var en sällsynt och fin stund där tre generationers yrkeserfarenhet möttes på samma däck. Foto Owe Tollesby, Lysekil.

Idéhistorikern Emma Hagström Molin har uppmärksammat att "även om ett specifikt föremål har överlevt sekler materiellt intakt så är det inte stabilt, eftersom de rumsliga och tidsliga kontexterna är med om att skapa förståelse av föremålet".¹¹

Med anledning av samlande av föremål och uppgifter bör man även reflektera över själva processen; varför vi samlar, vad som samlas in och vad som sparas. Den franske historikern Pierre Nora har satt fingret på detta, vilket kan belysas genom följande citat:

"I samma mån som det traditionella minnet försvinner känner vi oss förpliktigade att andaktsfullt samla kvarlevor, vittnesbörd, dokument,

bilder, tal, synliga tecken på det som varit, som om denna urkundssamling som bara fortsätter svälla skulle, utgöra bevis i någon ännu okänd historiens domstol."¹²

De stora träfiskefartygens sista tid

Om 1900-talets bohuslänska historia skulle skisseras vore det närmast tjänstefel att utelämna träfiskebåtarna, och de mindre allmogebåtarna med för den delen. Båten utgjorde grundbulten för fiske och transporter. Sett utifrån ett immateriellt perspektiv sträcker sig dock båten ut vidare än så. Inte minst avspeglas detta i Bohusläns museums logotype. Där möter betraktaren ett klassiskt bohuslänskt fiskefartyg.¹³ Fiskebåten får bära upp och symbolisera ett helt landskaps historia och blir till en identitetsskapande artefakt. Ytterligare en dimension kan framhållas; det handlar om rörelse, vilket manifesteras på ett tydligt sätt genom logotypen.



LL 158 Sandö i Haugesunds hamn sommaren 1992, vilket blev det sista året storbackefiske bedrevs med fartyget. Foto Alf Johan Kristiansen.

Minnesspårerna efter träfiskefartyg har även fått fäste långt från de svenska nationsgränserna. Det handlar både om kollektiva och enskilda minnen. På Shetland, i Baltasound står en minnessten av bohusgranit med en inhuggen bild av ett bohuslänskt fiskefartyg. Texten, som på både svenska och engelska, berättar om svenska fiskares hundraåriga närvaro på platsen och i de stormfyllda farvattnen runt Shetland.¹⁴

Turistnäringen i Bohuslän har länge anammat träfiskebåtar i marknadsföringen av landskapet där de uppfattas förmedla något genuint och typiskt bohuslänskt. I narrativen framhålls inte minst det dunkande ljudet från de äldre fiskebåtarnas motorer. Numera – med några få undantag – är de gamla fiskelägenas skyddade hamnlägen istället fyllda med fritidsbåtar.

När ståltrålarna slog igenom inom svensk fiskerinäring under 1960-talet kom träfiskefartyg att uppfattas som föråldrade, underhållskrävande och tungarbetade. Trots ståltrållarnas intåg var det ändå många fiskare, särskilt i mellersta och norra Bohuslän kustbygder som även fortsättningsvis kom att använda sina träbåtar, inte minst i trålfisket efter räkor och fisk eller i skarpsillfisket. Vidgar vi perspektivet så skedde en omfattande förändring när de vitmålade träfiskebåtarna i allt snabbare takt försvann från fiskelägena eftersom de skrotades ut som ett led i EU:s fiskeripolitik.¹⁵ Den maritima kulturen hade länge knakat i fogarna. Hotet om att träfiskebåtarna skulle försvinna aktualiserade frågan om det fanns möjlighet att spara ett större träfiskefartyg till framtida generationer.¹⁶ Även under senare år har det flytande kulturarvet uppmärksamrats, inte minst på riksdagsnivå där Roland Utbult (KD) har lyft västkustfiskets och fiskefartygens kulturarv i en debatt 29 april 2021.¹⁷

Kulturarv brukar framhållas som demokratiskt. Ska privatpersoner och föreningar som vid sidan av kulturarvsinstitutionerna få vara med och påverka föremålets vidare öden eller kan det i samband med en K-märkning eller i utbetalandet av fartygsstöd ställas krav på ett mer långsiktigt bevarande? När det gäller bevarandet av träfiskebåtar kan det vara på sin plats att lyfta upp ett par exempel. *Sandös* ett år yngre "systerfartyg" LL 41 *Spero* ägs och vårdas idag av en privatperson och fungerar som husbåt.¹⁸ Den K-märkta *Spero* lämnar exteriört sett en mycket god visuell uppfattning om hur ett bohuslänskt träfiskefartyg såg ut under efterkrigstiden. Den föregående generationens träbyggda fiskefartyg som exempelvis LL

667 *Asta* från 1916, även den med kulturhistorisk märkning, har bevarats genom föreningen Töllar och Seiels försorg.¹⁹ Storfiskefartyg som bankskutor och sjöbåtar finns inte bevarande materiellt, men några engelska kuttrar seglar fortsatt.²⁰

En möjlig bidragande orsak till att bevarade och kulturhistoriskt värdefulla fartyg och andra transportmedel inte hamnat högre upp på kulturarvsagendan kan vara att de inte åtnjuter något juridiskt skydd i kulturmiljölagstiftningen. I förbigående kan det vara värt att beakta att både hållristningsskepp som knackats in i bohusgraniten, skeppssättningar och vrak som sjunkit före 1850 har högre status i kulturmiljölagen än det flytande/rörliga kulturarvet. Statens maritima och transporthistoriska museer (Sjöhistoriska museet) hanterar och beslutar i ärenden kring k-märkning av fartyg, vilket ingalunda är ett juridiskt skydd utan ett sätt att uppmärksamma väl bevarade representanter för det flytande kulturarvet.²¹

Under senare år har träfiskebåtar varit föremål för omfattande grundforskningsinsatser.²² Generellt sett har tidigare studier som behandlat fiskefartyg haft en tendens att vara beskrivande till sin karaktär, där det finns en viss slagsida åt tekniska faktauppgifter.²³ Fiskefartygen beskrivs ofta i sin nybyggda form, eller vid en specifik tid de tillhörde ett visst båtlag eller ett visst fiskeläge. Flera av dessa skrifter är att beteckna som hembygdsliteratur, och rör således blott ett mindre geografiskt område. Detta material är dock mycket välkommet och viktigt att integrera i framtida fördjupade forskningsinsatser, inte minst för att fånga upp exklusiva lokala berättelser om erfarenheter från havsfisket, som inte går att nå genom offentliga arkiv.²⁴

En viktig del i en framtida forskningsinsats kan vara att historiografiskt reflektera över hur fiske- och fiskefartygsforskning blir till; hur den görs. Vad är det för uppgifter som samlas ihop och förs samman i en studie? Uppenbarar sig någon form av metod? När en fiskebåts historik skisseras är det viktigt att vara källkritisk och granska divergerande uppgifter. Att använda sig av skilda och av varandra oberoende källor för att granska uppgifter är ett tidskrävande arbete. En metod i arbetsprocessen kan vara att ställa upp en tidslinje för att därunder samla uppgifter om ett fartyg. Detta ger en god kronologisk översikt över händelser och förändringar i ett fartygs livslopp.

Den som granskar litteratur, tidningsartiklar och arkivhandlingarna som rör *Sandö* märker snart att det finns vissa uppgifter som motsäger varandra, inte minst årtal som måste kontrolleras vid en fördjupad historieskrivning. Detta är dock inget unikt i just *Sandös* fall. I samband med eftersökandet och lokaliseringen av uppgifter i arkiv är det även betydelsefullt att förstå arkivbildarens organisation och eventuella omorganisationer över tid. *Hur* det historiska förflutna har fått fäste i arkivens dokument och varför, blir en källkritisk problemformulering.

***Sandö* – nedslag i en förtätad fartygsbiografi**

Från 1948 fram till 2011 bedrevs yrkesmässigt fiske med *Sandö*, därefter skänkte ägaren Klas Berntsson fartyget till Bohusläns museum i Uddevalla.²⁵ Planer drogs upp, och ambitionen var att bevara *Sandö* i en båthall.²⁶

Sandö kom att synliggöras för att belysa den sista fasen i det månghundraåriga bohuslänska storsjöfisket. Fartyget var det sista svenska fiskefartyg som bedrev storbackefiske. Det var i de så kallade storfiskebygderna i mellersta Bohuslän – en förhållandevis kort kuststräcka från norra Sotenäset till Tjörns sydspets – som detta krokfiske växte fram. Specialiseringen nådde sin höjdpunkt i ett område som innefattar de tre öarna Skaftö, Orust och Tjörn. Genom arkivhandlingar, fotografier, teckningar, tavlor, bevarade redskap och utrustning, skeppsmodeller, andra föremål och berättelser kan det äldre bankfiskeslitet på Nordsjön och Atlanten anas – och till viss del även förstås. Inte minst avspeglas den sista epoken av detta specialiserade fiske i den till eftervärlden bevarade utrustningen i Bohusläns museums föremålssamling i form av storbackehundren med känsor och flån, strykdraggar, vakare, kläppar, knivar, fiskbingar och en del annat som samlats in efter *Sandö*.²⁷

Här nedan presenterar vi några grundläggande kronologiska drag i *Sandös* förtätade historia. Inte minst vill vi, med detta visa på möjligheten att avtäckta en djup detaljnivå om varje enskilt svenska fiskefartyg genom arkiven. Genom närstudiet av källor och upprättande av föremålsbiografier kan jämförelser mellan fiskefartyg visa på gemensamma

drag, men även lyfta fram det som är unikt och särpräglat.

Den långa brukningstiden har satt sina spår, inte bara i fartygskrovet utan även i arkiven. Det som gör *Sandö* till ett unikt objekt är de många storsjöfiskeresorna till Nordatlanten för att fiska långa. Dessa sträcker sig över åren 1950 och 1992 med vissa uppehåll.²⁸ Det har ibland framförts att *Sandö* fiskat långa i en obruten följd från 1949 till 1992, vilket måste kontrolleras vid en fördjupad historieskrivning över fartyget.²⁹

Sandös hemmahamn var under åren 1948 till 1961 Klädesholmen. Därefter såldes fartyget vidare till Karingön där det blev kvar tills 1971. Från 1972 blev Grundsund hemort.

Fartyget har genom åren ägts av fyra olika båtlag, men har trots detta aldrig behövt ändrad distriktsbeteckning (LL - Lysekil) eller namn, vilket är ovanligt för ett fiskefartyg som har haft olika hemmahamnar och ägare. *Sandö* utgjorde nybygge nummer åtta från V&T Löfbergs Slip och Båtvarv, Rönnäng. Beställningen gjordes 15 september 1947 av bröderna Alban och Frans Fager och Alf Karlsson och kontraktet skrevs i Rönnäng 15 december 1947. LL 158 *Sandö* mätte enligt mätbrevet, som nybyggt fartyg 23,49 m i längd och 6,44 m i bredd och hade en bruttotonvikt av 94,07 ton.³⁰ Efter sjösättningen bogserades fartyget till Knippla Skeppsvarv, där motorn, en trecylindrig June-Munktell om 225 hästkrafter, installerades. Vid denna tid reglerades byggnationen av fiskefartyg av trä av ett regelverk som framtogs av Göteborgs och Bohus läns Havsfiskeförening.³¹ Priset för nybygget vid V&T Löfbergs Slip och Båtvarv var 160 000 kronor. Båtlaget från Klädesholmen bedrev sillfiske i Nordsjön och backefiske under somrarna.



Klas Berntsson var skeppare och ägare av Sandö under nästan tre decennier. Foto Bertil Quirin.



Sandö i hemmahamnen som museifartyg den 6 juli 2019. Foto Dag Larsson, Grundsund.

risson. Redarna på Karingön använde bara fartyget under backefiskesäsongen maj till augusti. Under övriga delen av året bedrev de kustfiske med mindre båtar. År 1972 köptes LL 158 *Sandö* av ett båtlag från Grundsund som bestod av Royne Robertsson, Karl Eskil Andersson och Klas Berndtsson. Berndtsson blev ensam ägare till *Sandö* 1981. Fiske efter torsk med bottentrål bedrevs i Östersjön under vintrarna åren 1984 till 2008.³⁴ Den 17 september 1984 kolliderade *Sandö* med gamla, inre piren i Ystad. Förstäven och innerstäven knäcktes och en del bordläggningsplankor skadades.³⁵ En betydligt allvarigare incident med omfattande skador inträffade 1987 när *Sandö* låg vid kaj i Ystad och blev påseglad av Polenfärjan *Jan Hawelius*. Vidare skedde motorbyte 1988, då en B&W Alpha från 1975 installerades.³⁶

År 1955 byttes motorn ut till en B&W Alpha diesel om 330 hästkrafter.³² Det kan även vara på sin plats att nämna att *Sandö* inte enbart bedrev backefiske vid Shetlandsöarna utan även vid Island 1954 och 1955 samt vid Färöarna 1982.³³

I och med att Fagers köpte stålfiskefartyget *Fagerö* såldes *Sandö*, som även fortsättningsvis skulle få Klädesholmen som hemmahamn med Sven Simonsson, Jan Gottlander, Anders Östen Arvidsson, David Bergius och Rune Johansson som nya ägare. Båtlaget sålde efter ett par år fiskebåten till Karingön och de nya ägarna Axel Grundén, Arne Johansson och Arne Zack-

Vid 1980-talets mitt sjönk lönsamheten för storsjöfisket och *Sandö* blev till sist ensam svensk fiskebåt att bedriva storbackefiske efter långa vid Shetlandsöarna och farvattnen däromkring. På Shetland kunde fiskelaget söka hamn i exempelvis Baltasound eller Lerwick. När *Sandö* upphörde med storbackefisket efter sommarens fiske 1992 kom fartyget att i huvudsak bedriva torskfiske i Östersjön samt räkfiske i Skagerack. År 2011 upphörde Klas Berndtsson att bedriva fiske med *Sandö*.³⁷ I maj 2011 övergick båten i Bohusläns museums ägo efter ett avtal mellan Fiskeriverket och den dåvarande ägaren Klas Berndtsson. EU-bidrag utgick därmed till ägaren och *Sandö* togs ur drift. Fiskefartyget tillhörde sedan Bohusläns museum i Uddevalla, men hade fortsatt sin hemvist i Grundsund. Fartyget har under åren efter övertagande i museets regi skötts och även visats för publik av Berndtsson. Bohusläns museum lämnade in ansökan den 31 oktober 2011 och den 8 december 2011 togs beslut om K- märkning av *Sandö*. I Sjöhistoriska museets utlåtande till beslutet kan man läsa att fartyget sågs som "kulturhistoriskt synnerligen värdefullt".³⁸

***Sandö* som museifartyg**

När ett fartyg övergår från bruksföremål till museiobjekt sker en förändring. Det skapas en skärningspunkt i föremålets biografi. Vid överlämnandet till Bohusläns museum satte Fiskeriverket upp en rad villkor. Fartyget fick inte användas till fiske (inte yrkesmässigt fiske, inte fiske för fritidsändamål och heller inte fiske i turistverksamhet). Vidare skulle Bohusläns museum hålla fartyget tillgängligt för allmänheten genom visningar till sjöss eller inomhus. Om fartyget inte kunde tas om hand av Bohusläns museum skulle det skrotas.³⁹ Planer drogs upp om hur fartyget skulle ingå i en planerad permanent utställning i en båthall.⁴⁰

Sandö kom aldrig att klassificeras som ett föremål i Bohusläns museums samlingar, trots att museet stod som ägare. Museet avsåg att bevara fartyget som ett bruksföremål där den tidigare ägaren Klas Berndtsson ansvarade för båtens reparationer och underhåll.⁴¹ Om någon vård- eller förvaltningsplan för *Sandö* upprättades är oklart. Däremot finns det en rapport från Studio Västsvensk konservering /Västra Götalandsregionen, Västarvet

som behandlar trämaterialen och lämnar förhållningsråd om underhållet. I detta dokument ingår en fotodokumentation och beskrivning om fartyget som lämnar är en viktig tidsbild. Här framhålls även vikten av museidokumentation gällande reparationer, förändringar, berättelser och att fartyget bör riggas för långafiske och visas.⁴² Åren 2013, 2015, 2016 och 2018 genomfördes renoveringar av bland annat köl och skrov med omdrivning och spikbyte, bordbyte, relingsbyte och drivning av däck.⁴³

Visionen om en båthall och bevarandet av *Sandö* kom aldrig att infrias. Under 2021 meddelas det i pressen att Bohusläns museum försökt sälja *Sandö*, men inte hittat någon köpare. Nu hotades fiskebåten av skrotning. Fartyget flyttades från Grundsund till Göteborgs hamn 2022. Uddevalla-bloggen var sedan först ut med nyheten att *Sandö* skulle skrotas.⁴⁴

När något som funnits länge – och varit uppmärksammat – försvinner skapas ett tomrum, och inte sällan orolighet och oreda. Det skapas något som skulle kunna betecknas som ett Horror vacui – rädslan för tomrummet. När beslutet togs, om att *Sandö* skulle destrueras lät inte kritiken vänta på sig. Många engagerade sig och det framfördes en del upprörda röster i sociala medier. En sådan reaktion är inte ovanlig när ett kulturarv hotar att försvinna, ändras eller förstöras. Frågan restes om hur ett K-märkt fartyg och tillika ett museifartyg kunde skrotas?⁴⁵

Under ett föremåls livslopp sker inte sällan aktiveringar, omvandlingar, och kanske även en omförhandling av dess historia. Att skifta fokus ifrån något som *är* till något som *varit* kan vara en omtumlande upplevelse för många. Något tas bort och ersätts inte. Ett gott exempel är ön Åstol vars hela moderna stålfiskeflotta såldes av och försvann efter sillfiskekrisen i Nordsjön under 1960-talets slut och början av 1970-talet. Hamnen på Åstol tömdes och de mentala sårerna efter den förlusten har aldrig kunnat läkas.⁴⁶

Inte minst blir det i framtiden viktigt att utreda och försöka förstå *Sandös* tid som museifartyg och hur bevarandefrågan hanterades, och söka fördjupa förståelsen om bakgrunden till skrotningen. Det är alltid lätt att vara efterklok, men möjligen kunde det från museets sida ha varit värt att titta på hur norska och danska museum och föreningar bevarat träfiskefartyg och söka extern finansiering för att bevara *Sandö*. Var tanken att *Sandö* skulle återställas till originalskick, eller skulle man "låsa" och konser-

vera fartyget i en tidskapsel så som det såg ut i samband med överlämnandet till Bohusläns museum? Hur skulle ett långtidsbevarande sett ut? Att bevara och förebygga en vidare nedbrytning av ett träfiskefartyg kräver omfattande resurser i form av tid, ekonomi och konservering. För ett mindre regionalt museum med uppdrag att spegla ett helt landskaps historia kan ett så omfattande föremål som *Sandö* bli en omfattande börda.

Efter försök att sälja *Sandö* tog Bohusläns museums styrelse beslut om att fartyget skulle skrotas.⁴⁷ Vid årsskiftet 2023-2024 bogserades *Sandö* till Frederikshavn för att huggas upp. Innan upphuggningen påbörjats sjönk *Sandö* vid kajen i Frederikshavn. Händelsen kan uppfattas som en neslig avslutning på ett fartygs livslopp, eller som ett ödets ironi för ett fartyg som klarat utsattheten under storbackefisket på Nordatlantens stormfyllda farvatten. I och med att *Sandö* destruerades förändrades således förutsättningarna för framtida forskningsinsatser. Nu kunde vi inte längre gå direkt till det fysiska fartygsskrovet för att kontrollera uppgifter ur arkivens handlingar och från muntliga utsagor. Frågan om vad som har sparats från *Sandö* och vad som dokumenterats kan vara värt att titta närmare på, inte minst hur urval gjorts, vilka argument som förts fram för ett bevarande. I framtiden kan föremålen och arkivmaterialen vara behjälpliga för att förstå kulturella, miljömässiga, ekonomiska och sociala aspekter av fiskerinäringen.

Fiskefartyget som kulturhistoriskt kunskapsobjekt

Den maritima kulturen kan uppfattas som gränslös och spränger på ett effektivt sätt nationsgränserna. Fiskefartyg verkar således på flera skilda geografiska nivåer, och bör sättas in i en vidare förståelseram, som inte är begränsad till lokalsamhället. De skilda nivåerna och skalorna i *Sandös* bruksningshistoria rör inte bara fartygets tidigare hemmahamnar och ägare. Fartyget med dess utrustning och redskap blir en del i en större historia som rör sig i ett vidare geografiskt rum och sträcker ut sin kronologi. *Sandö* är djupt sammanlänkad med svenskt fiske efter andra världskriget, storfiskebygderna i mellersta Bohuslän, Bohusläns maritima historia men utgör också en del i Skageracks-, Östersjöns-, Nordsjöns- och Nordatlan-

tens historia. Inte minst speglar fartyget en vidsträckt konsumtionshistoria kopplad till en torr- och saltfiskkultur.

Samtidigt är det viktigt att peka på att varje fiskefartyg och båt-/fiskelag har en unik historia, där inte enbart likheterna med andra fartyg skall belysas. Det handlar alltså om att mobilisera källmaterial för framtida forskningsinsatser samt att bredda perspektiven och källanvändandet, visa på likheter och skillnader, om möjligheten att zooma in och ut för att finna det unikt specifika liksom det generella. På så sätt har fiskefartyget en stor forskningspotential, inte minst när det gäller att belysa och förstå människans förhållande till sina artefakter.

Kulturhistoria är liksom materiell kultur, kulturarv och maritim kultur ett vittfamnande begrepp. Kulturhistorisk forskning kan fånga upp och förklara livsvillkor, erfarenheter och olika företeelser i en maritim kultur, där inte minst livet i fiskeläget och ombord på båtarna skapar naturliga utgångspunkter för djupstudier. Många gånger handlar kultur om något som delas av flera. Kunskap om detta kan inte minst sökas i den materiella kulturen, i arkiven och i kombination med muntliga utsagor. Att söka efter särskilda karaktärsdrag i människans handlingar (praktiker) bidrar till att fördjupa vår kunskap om fisket. Traditionellt sett byggs historia upp kring händelser, inte sällan dramatiska sådana. I kulturhistorisk och mentalitetshistorisk forskning kan vardagslivet ställas i fokus; att förstå varför människor i en fångstkultur handlar på ett visst sätt, vilket inte alltid är att uppfatta som rationellt från ett landbaserat perspektiv.

Ett fiskefartyg består av skilda delar och olika materialtyper som sammanfogats till en helhet. Förändringar, reparationer, utbytet av delar, slitage skilda fisken, naturförhållanden och människors påverkan över tid har satt sina spår. Tidens "nötande tand" på *Sandö* speglar väl den urgamla paradoxen med Theseus skepp: Hur mycket kan bytas ut och ändras på en artefakt innan den förvandlas till en annan?

Stora och små förändringar på skrov, utrustning och redskap signalerar inte bara en teknisk utveckling utan även anpassningar till rådande myndighetsutövande. Fiskefartyget speglar därmed fiskerinäringen, fiskeripolitiken och de regelverk och föreskrifter som rör fiske och skeppsbyggnad. Det materiella anpassades således till en lång rad faktorer som kan närstuderas. *Sandö* förändrades inte minst visuellt när fartygets

mast av trä ersattes av en i stål, eller när styrhytten av trä ersattes av en i aluminium eller när en valback i aluminium monterades.⁴⁸

Fartyg slits och borden, spant, däcksplankor och annat byts ut över tid. Att skepp kan vara byggt med timmer av blandat ursprung och ålder är inget ovanligt. Ett gott exempel är de engelska kuttrarna, som kom till Bohuslän på slutet av 1800-talet. Dessa förbyggdes inte sällan; togs ner till vattenlinjen för att sedan byggas upp igen av lokalt trä, de blev således till mötesplatser mellan flera olika båtbyggnadstraditioner. En viktig lärdom av detta är att skepp är inga ting som ligger stilla, de cirkulerar och ändras ofta. Frågorna som kopplas till fiske och fiskefartyg bör även handla om att titta närmare på de statliga insatserna i form av bidrag, skattelättnader på bränsle, fiskerilån, förhandlingar om fiskekvoter, fiskeförbud och kontrollfunktioner. Även miljöhistoriska aspekter och det maritima resursutnyttjandet bör lyftas fram i anslutning till forskning om fiskefartyg; om hur båtarna påverkats av, men även påverkat havsmiljön. De historiska källorna kan lämna vidgad förståelse för, och perspektiv på, ett för dagen aktuellt begrepp: hållbart fiske.

Sandö sågs som ett fiskefartyg med tur.⁴⁹ Vidare kan ett fiskefartyg uppfattas som ett socialt föremål som brukats av en rad människor över tid. I den kronologiskt inriktade fartygsforskningen har som nämnts inte sällan ägarna (båtlaget) stått i fokus. Sådan forskning skulle kunna kompletteras med en studie av fiskelagens sammansättning och båtens ekonomiska förhållanden över tid. Utgångspunkten kan då med fördel tas i Länsstyrelsen, taxeringsenhets handlingar (båtbilagor). Detta är ett källmaterial som sällan nyttjats i fiskebåtsforskningen, men som öppnar upp för fördjupade studier.⁵⁰

I den muntliga förmedlingen, men även i en rad texter är minnet en faktor att räkna med. *Hur* vi minns, *var* vi minns, *vad* vi minns blir därmed viktiga frågor att ställa. Minnen och berättelser har traditionellt setts med skepsis från historikerfältet. Det handlar om ett viktigt, men problemfyllt och högst subjektivt källmaterial som kan bidra med att vidga kunskapen. Det gäller alltså att kontrollera människors muntliga uppgifter/hågkomster om ett fartyg och ställa dessa mot andra källor, inte minst offentliga uppgifter i arkiven såsom fartygsregister, båtbilagor med mera.

Fiskefartygen blir tredimensionella minnen och fästpunkter för både

kollektiva och enskilda minnen. Många uppgifter som florerar om fartyg bygger just på personliga hågkomster som förmedlats muntligt. Inte minst finns berättelser med känslomässigt inslag när fiskeskeppare skulle skiljas från sina fiskefartyg vid pensionering eller försäljning. Detta vittnar om att båtarna har blivit något mer än enbart ett föremål för brukaren. Båtarna får liksom liv. Inte sällan handlar det om utslag av nostalgiska återblickar i tiden när fiskefartyg kommer på tal.

Många har skrivit och berättat kunnigt och engagerat om fiskefartyg. Detta är dock inte platsen att loda fiskebåtsforskningen på. Generellt kan dock sägas att båtologerna ofta besitter djup kunskap om detaljer och har ofta egna erfarenheter från många år inom fisket. Inte sällan anas dock att skribenterna följer en viss "mall" för att beskriva ett fartygs historik. Risken med att fokusera på ett enskilt fartyg är att det skapas något som skulle kunna betecknas som tingets isolering. Ibland är fartygspresentationer begränsade till rena listor, något för kalenderbitaren, vars uppgifter kan vara svåra att kontrollera om det saknas källhänvisningar.⁵¹ Vari-från uppgifter kommer är en grundläggande källkritisk aspekt och fråga som alltid skall ställas. En risk med att lägga ett alltför stort fokus på ett objekts tekniska detaljer kan leda till att det blir kontextlöst, och utan sammanhang. Detta föranleder frågorna: Vad är det för en kunskapsbild som produceras och förmedlas om fiskefartyg? Hur närsynt får fiskefartygsforskningen bli? Risken är att en alltför närsynt empirism leder till att vi hamnar i något som skulle kunna betecknas som "spant-fetischism" där texter överlastas med teknisk information. Balans, relevans och nyans i framställningar och att söka nya forskningsperspektiv på fiskefartyg är eftersträvarvärt.

Grundforskning – att samla in och ställa samman material, bearbeta, jämföra olika källor och genomföra faktakontroll är tidskrävande. Att kartlägga och utreda källornas tillkomstsituation och förstå den verksamhet som avsatt uppgifterna är avgörande för att säkra ett kunskapsläge. När en rad skilda uppgifter från olika källor förs samman och en historia tecknas skapas något nytt. Detta skall inte betraktas som något ursprungligt. Historikern David Lowenthal har fångat upp detta i några kärnfulla rader:

Historien filtreras och nedtecknas av historiker och det verkliga, faktiska förflutna kan inte återskapas. Endast fragment och enstaka glimtar från det förflutna är tillgängliga, men också de filtreras omedelbart genom våra olika sätt att se och tänka.[...] Historien avviker från det förflutna eftersom den är en tolkning snarare än en replik, den är ett synsätt, inte en kopia av det som hände.⁵²

Det är vidare viktigt att titta närmare på källkritiska och tendentiösa aspekter i texter och muntliga uttalanden: Vem är det som skriver/berättar, och varför? Vad är syftet med texten/uttalandet? Finns det motstridiga uppgifter, vilka kanske skiljer sig åt från andra framställningar om ett och samma fartyg? Inte sällan är det samma röster som ständigt återkommer kring ett visst fiske eller en särskild båt. Går det att hitta andra personer som har erfarenheter och kan komplettera och nyansera med nya berättelser?

Källor, källkritik och perspektiv

Ett fiskefartyg kan på en och samma gång fungera som både undersökningsobjekt och källa. Det gäller att få ut så mycket kunskap som möjligt ur ett föremål. Samtidigt är det viktigt att komplettera med allehanda skriftliga och muntliga uppgifter. Det gäller att använda källorna på ett förnuftigt och källkritiskt sätt samt ha uppsikt över tolkningsföreträden.⁵³ Genom att använda ett vidgat källunderlag skapar man en motvikt till generaliseringar, och kan på så vis visa ett föremåls komplexitet och särpräglade historia. Det unika, men även motsägelsefulla uppgifter i källorna bör lyftas fram.

Det är angeläget att jämföra oberoende källor sinsemellan för att säkerställa ett pålitligt kunskapsunderlag som kan bevaras, förvaltas och förmedlas till en eftervärld. Källornas karaktär varierar och uppgifterna i handlingarna speglar den verksamhet och den tid de en gång upprättades i. Att okritiskt plocka ut uppgifter från skilda arkiv och sammanhang och sätta ihop detta till en ny helhet skapar källkritiska problem.

Inte sällan blickar uppgifter i dokumenten både framåt och bakåt i tiden. Det blir därför viktigt att fånga upp kulturhistoriska förhållanden, inte minst sådant som kan komplettera uppgifter om sociala-, politiska-, ekonomiska och juridiska sammanhang vilka samtligen påverkat fisket och

ett enskilt fiskefartyg. Arkivhandlingarnas mångskiftande uppgifter är betydelsefulla för att upprätta en fördjupad och källkritisk kunskapsbild och förtätad kronologi.

I arkivens dokument har fiskefartygen materialiserats på papper. Att samla in uppgifter och skriva om ett fartyg handlar i mångt och mycket av kunskapsöverföring till papper. På detta sätt skapas något nytt, det sker en omtolkning av en fysisk realitet. I forskningen är det viktigt att vara uppmärksam på hur den materiella kulturen översatts till skrift, och om det finns tidstypiska sätt att beskriva den på. Det skriftliga materialet är även viktigt för att undersöka hur detta speglar människans tankar och attityder över tid. Inte sällan är det kronologin som styr ordnandet av arkivet, men det kan även vara tematiskt indelat, eller efter fiskefartygets namn, distriktsnummer eller fiskesätt. Källmässigt rör vi oss hela tiden mellan fragment och helhet, det statliga inflytandet och yrkesfiskarnas arbets- och vardagsliv.

Generellt sett utgörs materialet till förståelsen av *Sandö* av officiella- och enskilda arkiv samt föremål.⁵⁴ Myndigheter som haft fiske, fartyg och sjöfart som ansvarsområde har avsatt en omfattande mängd handlingar.

Eftersom *Sandö* hade en så lång brukningstid har uppgifter fästs i skilda arkivbildares handlingar. Det blir därför viktigt att ta hänsyn till ett utspritt material där ansvaret för sjöfartsregisteruppgifterna skiftat över tid. Här finns ingen möjlighet att lämna någon djuplodande bild av källsituationen, men i samband med vårt projekt *Fiskefartyget LL 158 Sandö – en forskningsdokumentation* genomfördes en fördjupad genomgång av källmaterialet.⁵⁵

Grundläggande faktauppgifter om *Sandö* och andra fiskefartyg finns i det centrala fartygsregistret. I dessa akter är detaljnivån hög och passar som en utmärkt start för att få en informationsöverblick. I akterna samsas en rad skilda handlingar med skiftande ursprung. I detta material kan bland annat båtens ägare identifieras, likaså fartygens namnbyten och distriktsbeteckningar. Över tid har skilda myndigheter haft ansvar för fartygsregistret. En genomgång visar att det äldsta materialet gällande *Sandö* nås via Kommerskollegiums arkiv. I mappen som rör *Sandö* finns en omfattande mängd uppgifter om fartyget.⁵⁶ Från och med 1956 sköttes registreringen av Sjöfartsverket. Åren 1976 till 2001 hade Stockholms Tingsrätt ansvaret

för fartygsregistret. Mellan åren 2001 och 2008 sköttes det av Sjöfartsverket, och 2009 bildades Transportstyrelsen och registret kom att föras över dit.

I Sjöfartsinspektionen. Fartygssektionens arkiv (Sjöfartsverket) finns material inte minst rapporter gällande inspektioner av fartyg och utrustning. Vidare finns här nationalitetscertifikat, mätbrev, mättningsbevis och skiss över motorfartyget *Sandö*.⁵⁷

Distriktsregistren över fiskefartyg finns i arkiven för tulldistrikten och kustbevakning och utgör ett viktigt grundmaterial för fiskebåtsforskningen.⁵⁸ Detta är ett material som använts tämligen flitigt men som ännu inte utretts och genomforskat.

Generellt sett är källmaterialet för utforskandet av *Sandö* utspritt på ett flertal institutioner. Exempel är Riksarkivet, Bohusläns museum, Sjöhistoriska museet, Sjöfartsmuseet Akvariet och uppgifter finns att hämta in från en rad statliga, regionala och kommunala verksamheter. Ett omfattande problem i samband med undersökningar av moderna fiskefartyg är att skilda myndigheter har haft ansvar för fartygsfrågor under olika tider. Flera av myndigheterna har även bytt namn över tid vilket försvårar eftersöket av handlingar. Inte minst har centrala handlingar gällande *Sandö* förts över från Fiskeriverket till Jordbruksverket. En del äldre handlingar från tidigare, och numera nedlagda myndigheter kan finnas kvar hos dagens myndigheter med liknande eller andra ansvarsområden.

Värt att nämna är att Shetland museum and Archives har en unik bildskatt över bohuslänska fiskefartyg.⁵⁹ Till detta kan även föras privata arkiv och samlingar samt hembygdsföreningsarkiv. Hos hembygdsföreningarna finns ofta ett unikt fotomaterial och kunniga medlemmar som kan berätta om lokala förhållanden, och har inte sällan egna erfarenheter från yrkesfiske. Inom ramen för sådan verksamhet sker även viss utgivning av lokalhistoriska skrifter.

Det är viktigt att påpeka att grundläggande teknisk och byggnadsteknisk information om fiskefartyg, uppgifter om utrustning, befälhavare, besättning, fartygets lönsamhet, fiskerilån, stöd och bidrag, fiskerinäringen samt det kulturhistoriska materialet är utspritt och måste sökas på bred front.

Avslutning – I en tid av fragment

Den sista generationen träfiskebåtar har länge utgjort ett hotat kulturarv. Vi kan konstatera att inom en snar framtid kommer de sista klassiska bohuslänska vitmålade träfiskefartygen att gå ur tiden. Lejonparten är redan försvunnen. Båtarna har sjunkit, eldats upp, slitits ut, sålts till utlandet, omvandlats till husbåtar eller destruerats. Trä kan uppfattas som ett levande material. Det är en naturlig process att detta bryts ner och slits över tid. Vi kan därför uppfatta träfiskebåtarna som en del i något som skulle kunna kallas slitage, sönderfallet och försvinnandets historia. När år 2023 gick mot sitt slut låg två K-märkta svenska träfiskebåtar *Sandö* och *Nordvåg* i Frederikshavn i väntan på destruering. 2023 fanns 15 fiskebåtar K-märkta i Sverige.⁶⁰

När *Sandö* lade till vid kajen i Grundsund sommaren 1992 var en månghundraårig epok av bohuslänskt storsjöfiske över och förbi. På många plan känns storsjöfiskets slit oåtkomligt, och nästan obegripligt, särskilt gäller detta perioden innan fiskefartygen motoriserades. Det börjar numera bli glest i leden bland storsjöfiskare som kan berätta, och som en gång frivilligt, eller kanske av tvång, sökte sig ut till Atlantens grundområden med sina storbackehundren.

Föremål har en tendens att bli platsbundna och knutna till personer. *Sandö* var inget undantag. I fiskeläget Grundsund utgjorde fartyget ett välkänt inslag i hamnbilden. Igenkänningsfaktorn blev med tiden allt större tack vare ständigt återkommande tidningsartiklar. Filmen *Sista backelänken - 100 år av svenskt långafiske. Berättelsen om hur lutfisken kom på det svenska julbordet* (2000) som sänds i SVT bidrog till att *Sandö* även i framtiden blir syn- och hörbar. Bohusläns museums visning av *Sandö* under Västerhavsveckan varje år gjorde det möjligt att synliggöra och tydliggöra fartyget och storbackefisket, och föra fram idén om att fartyget skulle sparas till eftervärlden i en båthall. Besökarna fick gå runt ombord och inte minst sitta i skansappen, som bevarats i original, medan motorn gick på tomgång och lyssna till Klas Berntssons berättelser om *Sandö* och hur storbackefiske bedrevs på Atlanten. Detta blev en unik och uppskattad upplevelse för många. En sådan autenticitet och materiell närhet kan aldrig helt och hållet ersättas av en museiutställning. Samtidigt kan det medföra en

risk att rikta all uppmärksamhet på just *Sandös* storbackefiske, vilket gör att andra delar av fartygets historia riskerar att hamna i en minnesskugga.

Vi vill framhålla att genom *Sandös* destruering framtogs vi en för forskning unik och potentiell artefakt som speglar den bohuslänska maritima kulturen under efterkrigstiden. I den bästa av världar hade fartyget sparats, i den näst bästa hade fartyget plockats isär i sakta mak, dokumenterats och analyserats noggrant i ett tvärvetenskapligt forskningsprojekt. Samtidigt är det värt att lyfta fram de positiva effekterna med att Bohusläns museum lyckades bevara *Sandö* under en dryg tioårsperiod, då många intresserade kunde besöka fartyget i Grundsund eller på andra maritima event runt kusten.

Genom *Sandö*, försvann ett unikt kulturhistoriskt objekt. Efter denna destruering ter det sig högst ovisst om någon offentlig kulturarvsinstitution kommer att spara något av de få kvarvarande större träfiskefartygen. När ett fartyg är borta blir det av naturliga skäl betydligt svårare att bedöma en rad faktorer som är kopplade till dess fysiska realitet. Möjligheterna att granska bruksskick, slitage och de förändringar som skedde ombord under sjuttiofem år är nu borta. Det faktiska föremålet kan inte längre studeras genom direkt observation. Trots att fartyget är borta går det ändå att närma sig de materiella förhållandena genom skriftliga källor, muntliga källor, film, foto samt bevarade enstaka föremål. Vi kan förstå en del, men dessa rester kan aldrig helt och fullt ersätta den materiella helhet som artefakten *Sandö* utgjorde. Därav går det att tala om en förlust.

Destrueringen av *Sandö* kan tolkas som en slutpunkt i en av de klassiska vitmålade träfiskebåtarnas långa brukshistoria, men kan samtidigt fungera som språngbräda för att resa relevanta frågor och bedriva forskning.

Hur ett försvinnande påverkar vår förståelse av ett föremål som inte längre är fysiskt närvarande kan speglas genom exemplet *Sandö*. Fartygets historia – från idé till destruering – kan uppfattas som en kulturell process som ingår i ett vidare sammanhang som speglar en förändring från en storhetstid inom svenskt fiske med många utövare till en marginell sådan. Inte minst är det betydelsefullt att undersöka vad som blev kvar – materiellt och immateriellt – efter en destruering. Hur påverkades möjligheterna till historieskrivning genom denna materiella förlust?

Hur kan minnet av *Sandö* och de andra bohuslänska träfiskefartygen

räddas undan glömskan? Den största utmaningen i framtiden blir att göra *Sandö* begriplig. Hur vill vi minnas *Sandö*? Det råder egentligen inga oklarheter om att stora föremål i trä som träfiskebåtar är kostsamma att förvara och konservera. Bevarandet kan bli en stor utmaning. Samtidigt bär ett träfiskefartyg i sig självt på en omfattande informationsmängd. I kombination med skriftliga och muntliga källor vidgas förståelsehorisonten och kunskapspotentialen ökar avsevärt.

Tar man bort en ledartefakt skapas ett omfattande tomrum. När ett föremål hotas av förstörelse eller förändring sker inte sällan en aktivering, vilket kan leda till att nya uppgifter kan dyka upp från oväntade håll, vilka i sin tur kan användas för att stärka argumentationen för ett bevarande. Nu när träfiskefartygen är borta blir det särskilt viktigt att säkra bevarandet av handlingar i arkiv och föremål i samlingar, inte minst för att säkra kunskapsunderlaget för framtida forskningsinsatser.

En fråga dröjer sig kvar. Kan en enskild artefakt användas för att representera en tid och en kultur? En fördjupad undersökning av fiskefartyget *Sandö* kan bidra till en unik förståelse av den bohuslänska fiskerinäringen under efterkrigstiden, men bör sättas i relation till en vidare kontext och andra fiskefartyg. *Sandö* skulle kunna ses som ett prisma, som bryts genom flera källkategorier för att spegla efterkrigstidens bohuslänska fiskehistoria. Där etnologen Olof Hasslöf slutade sin avhandling om de svenska västkustfiskarna 1949 kunde *Sandö* tagit vid och fungerat som en förmedlare av den maritima kulturens särart och kulturhistoria, vilken är starkt skild från det bondesamhälle och det urbana liv som historisk forskning satt i främsta rummet. Således skär *Sandö* på ett intressant sätt genom efterkrigstidens fiskehistoria, och speglar genom sin egen historia dessutom förhållanden på skilda nivåer och olika havsområden. Samtidigt kan *Sandö* bära på ett betydligt vidare tidsdjup, där storbackefiskets redskap och praktiker tidsmässigt sträcker sig bortom föremålets egen kronologi. Detta kan uppfattas som en reversibel rörelse i tiden.

Grundforskningen i arkiven, som ligger till grund för den här studien, visar att *Sandö* är mycket väldokumenterad, vilket gör det möjligt att närstudera en fartygskontext som sträcker ut sig i en tidsrymd på sjuttiofem år. Trots kunskapsläget kan kritiska frågor resas: Vad är det som är väl dokumenterat? Är det händelserna som är kopplade till båten, båt- och

fiskelagets minnen eller handlar det om uppmätningar och dokumentation av skrovet?

Trots tillgång till en omfattande och robust faktasamling kan en sådan aldrig – helt och fullt – ersätta den materiella realitet som LL 158 *Sandö* utgjorde. Det återstår att invänta hur framtiden kommer att bedöma avsaknaden av fartyget. Vidare får framtida forskningsinsatser utvisa vilka teman, utgångspunkter och perspektiv som forskare väljer för att undersöka *Sandö* och andra träfiskefartyg. Kanske kommer *Sandös* skrotning i framtiden att uppfattas som en avgörande förändring, ett skifte och ett symboliskt avsked till användandet av träfiskebåtar i allmänhet och det bohuslänska storsjöfisket i synnerhet. Det materiella försvinnandet och anledningen till detta behöver dock inte utgöra en slutpunkt eller ett domslut. När arkiv, samlingar och muntliga berättelser aktiveras för att förstå ett fartyg sker något som skulle kunna tolkas som en återkomst.

Till sist kan vi stanna upp vid en filosofisk betraktelse: Var börjar och var slutar ett fiskefartyg? Tidsskala för den fysiska fiskebåten *Sandö* sträcker sig från kölsträckningen på V&T Löfbergs Slip och Båtvarv i Rönnäng på Tjörn 1948 till destrueringen i Frederikshavn på Jylland 2024. Det handlar om ett föremål som skapats, använts yrkesmässigt och gått förlorat. Den immateriella tidsskalan sträcker dock ut sig betydligt vidare; är mer svårfångad men hakar inte minst i storsjöfiskets långa historia, och den utvecklingshistoria som är sammanlänkad med de typiska vita träfiskebåtarna av konventionell typ med kryssakter. När *Sandö* försvann skapades ett tomrum i tiden och rummet. Kommer en namnbräda, uppspikad på någon sjöbodsgavel att utgöra den sista materiella vittnesbörden efter de bohuslänska träfiskefartygen?

Sammanfattning

I föreliggande artikel har vi framhållit att de sista bevarade träfiskefartygen utgör artefakter som kan uppfattas som rester efter en maritim fångstkultur med rötter långt bakåt i tiden. Som senkomna intressenter av maritim kulturhistoria står vi inför en svårfångad och mångfacetterad materiell kultur som varit i ständig rörelse. Som artefakt vittnar träfiskefartyget om en näring, en tidsanda och en vardag. Hur detta maritima kulturarv skall fångas upp, dokumenteras och bevaras för framtiden är oklart. De klassiska vitmålade bohuslänska träfiskefartygen utgör numera ett akut hotat kulturarv, eller kanske rättare sagt; ett redan förlorat materiellt kulturarv. Minnen av dessa fartyg sträcker sig långväga ut från Bohusläns kustbygder, vilket vittnar om att de inte enbart hör till en lokal, regional eller ens nationell historia. Tidsskalorna i träfiskebåtarnas historia utgör inte någon tydlig rak linje utan kan istället uppfattas som reversibla.

Vidare vittnar träfiskefartygen och fiskeredskap om innovativa lösningar, men också hårda arbets- och livsvillkor. Det handlar således om en krängande och saltmättad historia som rör sig genom tiden och rummet. Genom att använda ett breddat källunderlag kan vidare delar av ett fiskefartygs historia avtäckas och förstås i en vidare kontext. Den klassiska vitmålade fiskebåten utgör en materialitet och ett redskap som speglar geografiska rörelser, skeppsbyggnadstraditioner, fiskets praktiker, ekonomi, båt- och fiskelagens sammansättning, teknik- och redskapsutveckling samt den påverkan som myndigheter och skilda regelverk haft över fiskerinäringen.

Vi har i föreliggande artikeln förordat ett behov av att utforska och förstå träfiskefartygen genom djuplodande inventeringar i arkiv och samlingar. Det gäller även att söka och ringa in en relevant kontext till dessa fartyg, inte minst för att skapa en vidare fördjupad förståelsehorisont för den maritima kulturens villkor och skilda uttrycksformer. Genom att sammanföra lokala insatser med ett breddat källunderlag och källkritisk forskning kan en kunskapsbas byggas upp och säkras.

I och med att de sista träfiskefartygen försvinner är läget akut för att säkerställa och bevara ett för framtiden hållbart kunskapsläge. Undersökningar om föremålens omloppsbanor och forskning som bygger upp förtäta och källkritiskt granskade objektsbiografier kan bidra till att fördjupa

och vidga förståelsen om människans förhållande till havet och hennes maritima materiella omgivning.

LL 158 *Sandö* var ett fiskefartyg som verkade i skilda havsområden och skildrar en tid då framtidshoppet var stort inom svensk fiskerinäring, men också om en tid för förändring och nedmontering. *Sandö* återspeglar flera olika fisken och den anpassningskultur, men också specialisering som kännetecknar bohuslänskt havsfiske under efterkrigstiden.

I *Sandös* historia utgör storbackefisket på Nordatlanten en röd tråd. I den sista fasen av detta långväga svenska havsfiske med krokredskap utgjorde detta fartyg ett huvudobjekt. Artefakterna, inte minst själva redskapet i form av storbackor och ägnandet av dessa går tillbaka på arbetsintensiva praktiker och äldre traditioner. Det är intressant att notera att dessa traditionella redskap förs samman med den snabba utvecklingen av navigationsutrustning och effektivare dieselmotorer under andra hälften av 1900-talet. Detta pekar på ett fiske där traditionella och konservativa synsätt möter modern teknik. *Sandö* erhöll dock en ny status 2011 när det blev museifartyg. I denna nya roll var det tänkt att *Sandö* skulle sparas och verka på framtida generationer. Att bevara och konservera det stora träfiskefartyget blev dock alltför resurskrävande. Skrotningen av fartyget innebar inte bara en materiell förlust. En fästpunkt för kunskap, minnen och berättelser om bohuslänskt havsfiske gick därmed förlorad. Trots förlusten finns det, som vi visat goda möjligheter till forskningsinsatser i arkiv och samlingar. Det är i dessa materialsamlingar som *Sandö* och andra träfiskefartygen numera ligger förankrade, i väntan på att bli aktiverade och bli satta i rörelse av forskningen.

Föreliggande artikel har skrivits inom ramen för projektet *Fiskefartyget LL 158 Sandö – en forskningsdokumentation*. Arbetet har finansierats av generösa anslag från Rådman och Fru Ernst Collianders stiftelse och Stiftelsen Mary von Sydows, född Wijk, donationsfond.

Referenser

Otryckt material

Alexandersson, Henrik och Bornmalm, Lennart, *LL 158 Sandö (1948–2023) – om käll- och bevarandeperspektiv i samband med utforskandet av träfiskefartygens historia*. (Rapport)

Bohusläns museums arkiv (Uddevalla)

Klas Berntssons arkiv

Jordbruksverket (Jönköping)

Handlingar överförda från Fiskeriverket

Riksarkivet (Göteborg)

Lysekils tullkammarers arkiv

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohusläns arkiv

Göteborgs och Bohus läns havsfiskeförenings arkiv

Riksarkivet (Stockholm)

Kommerskollegium / Sjöfartsbyrån

Sjöfartsverket (Norrköping)

Sjöfartsinspektionen. Fartygssektionens arkiv

Statens maritima och transporthistoriska museer

Sjöhistoriska museets arkiv

Transportstyrelsen (Norrköping)

Fartygsregistret

Västra Götalandsregionen, Västarvet

Studio Västsvensk konservering

Internet-källor

<https://digitaltmuseum.se/011025429787/bat>

<https://www.facebook.com/bohuslansmuseum>

https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/debatt-om-forslag/kulturarvs-fragor_h801kru6/?pos=2520&autoplay=true

<https://www.shetlandmuseumandarchives.org.uk/>

<https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg>

[https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/asta-av-smogen](https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg/asta-av-smogen)

<https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg/old-spero>

<https://tollaroseiel.se/11667-asta/>

<https://www.uddevallabloggen.se>

Film

Sista backelänken – 100 år av svenskt långafiske. Berättelsen om hur lutfisken kom på det svenska julbordet. 2000.

Litteratur

Alexandersson, Henrik, Bornmalm, Lennart, Hallén, Per och Sjöberg, Daniel (red.), *Fisken i forskningen*. Göteborg 2019.

Alexandersson, Henrik, "Maritim materialitet", i *Historisk tidskrift*. Vol 143, Nr. 1 2023.

Alexandersson, Henrik, Per Hallén, Lennart Bornmalm och Daniel Sjöberg, "Exit Åstol", i Ingvarsson, Andreas, Bornmalm, Lennart och Bång, Christer (red.), *Ståltrålar del II 1966-1980*. Göteborg 2023.

Andersson, Edmund (red.), *Svenskt fiske: fartyg och folk*. Göteborg 1967.

Arnshav, Mirja, *De små båtarna och den stora flykten: Arkeologi i spåren av andra världskrigets baltiska flyktbåtar*. Stockholm 2020.

Bohusläningen

Bohusläns museum, broschyr om Sandö (u.å).

Bornmalm, Lennart, Johansson, Anette och Fredriksen, Christine, "Bevara det flytande kulturarvet Kingston: 85 fots räkrålar", i *Bohuslän*. Uddevalla 2003.

Bornmalm, Lennart, Bång, Krister, Fredriksen, Christine och Ohlsson, Curt S. (red.), *Fiskebåtarna & varven Skeppsbyggarna*. Göteborg 2008.

Bornmalm, Lennart, "Bokens bakgrund", i Bornmalm, Lennart, Bång, Krister, Fredriksen, Christine och Olsson, Curt S. (red.), *Fiskebåtarna & varven Skeppsbyggarna*. Göteborg 2008.

Bornmalm, Lennart, Bång, Krister och Fredriksen, Christine (red.), *Fiskebåtarna & varven: skeppsbyggarna*. 2. Göteborg 2016.

Bornmalm, Lennart och Lagerqvist, Bosse, "Från sjöbåt till ståltrållare. Nedslag i den bohuslänska fiskebåtens utvecklingshistoria", i Andersson, Henrik, Bornmalm, Lennart, Hallén, Per och Sjöberg, Daniel (red.), *Fisken i forskningen*. Göteborg 2019.

Brockman, Ann-Marie, "LL 158 Sandö – ett kulturarv", i *Bohusarvet* 2011:4.

Båtologen: medlemsblad för Klubb Maritim, förening för fartygshistorisk forskning.

Crumlin-Pedersen, Ole, *Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain*. Roskilde 2010.

Daston, Lorraine (red.), *Things that talk: object lessons from art and science*. New York 2008.

Ek-Nilsson, Katarina, "Att forska om ting", i *Nätverket. Etnologisk tidskrift* 2016:20.

Ford, Ben, Halligan, Jessi J. och Catsambis, Alexis, *Our blue planet: an introduction to maritime and underwater archaeology*. New York 2020.

Gullman, Sven H., *Bohusfiskare på Shetland och Swedish Kirk*. Skärhamn 2009.

Hagström Molin, Emma, *Krigsbyttets biografi: byten i Riksarkivet, Uppsala universitetsbibliotek och Skoklosters slott under 1600-talet*. Göteborg 2015.

Hahn, Hans Peter och Weiss, Hadas, "Introduction: Biographies, travels and itineraries of things", i Hahn, Hans Peter och Weiss, Hadas (red.), *Mobility, meaning and the transformations of things: shifting contexts of material culture through time and space*. Oxford 2013.

Hasslöf, Olof, *Svenska västkustfiskarna: studier i en yrkesgrupps näringsliv och sociala kultur*. Stockholm 1949.

Hicks, Dan, "The Material-Cultural Turn: Event and effect", i Hicks, Dan och Carolyn Beaudry, Mary (red.), *The Oxford Handbook of Material Culture Studies*. Oxford 2010.

Hicks, Dan, *A Cultural History of Objects*. Vol. 1-6. London 2020
Historisk tidskrift. Tema källkritik (2005:2). Stockholm 2005.

Johansson, Kristian, *Storsjöfisket: en historia från Klädesholmen och andra fiskelägen*. Klädesholmen 2016.

Joyce, Rosemary A. och Gillespie, Susan D. (red.), *Things in motion: object itineraries in anthropological practice*. Santa Fe 2015.

Lowenthal, David, *Possessed by the past. The heritage crusade and the spoils of history*. New York 1996.

Macfie, Dougald, "Klas Berntsson – en långafiskare berättar", i Overland, Viveka, Carlsson, Lina, Möller, Peter & Carlberg, Anders (red.), *Bohuslän: årsbok*. 2003 [Fisk!]. Uddevalla 2003.

Matts, Karolina, "Sjöfartshistoria i K-märkta fartyg", i *Båtklassiker*. Nr. 1, 2023.

Nora, Pierre, "Mellan minne och historia: Platsernas problem", i Redin, Johan och Ruin, Hans (red.), *Mellan minne och glömska: studier i det kulturella minnets förvandlingar*. Göteborg 2016.

Ny tid

Ohlén, Björn, Bornmalm, Lennart och Fredriksen, Christine, "V&T Löffbergs Slip och Båtvarv, Rönnängs varv. Slip och nybygge sida vid sida", i: Bornmalm, Lennart, Bång, Krister och Fredriksen, Christine (red.), *Fiskebåtarna & varven: skeppsbyggarna*. 2. Göteborg 2016.

Olivier, Laurent, *The dark abyss of time: archaeology and memory*. Lanham 2011.

Olsson, Allan och Johansson, Jan-Åke, *Fiskebåtar i Hamburgsund: fiskare och deras båtar : berättelser och beskrivningar i ord och bild*. Hamburgsund 2024.

Thurén, Torsten och Werner, Jack, *Källkritik*. Stockholm 2019.

Årsbok för fisket i Göteborgs och Bohus län. Uddevalla 1964–1974.

Noter

¹ Bohusläns museums arkiv. Klas Berntssons arkiv. F:1:1 Loggbok; Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 183 f.

² Uppgifterna om *Sandö* bygger i det följande på insamlade uppgifter från arkiv samt texten i samband med projektet *Fiskefartyget LL 158 Sandö – en forskningsdokumentation*; Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 180-189.

³ Ek-Nilsson 2016, s. 7.

⁴ Projektet *Fiskefartyget LL 158 Sandö – en forskningsdokumentation*. Arbetet resulterade i rapporten *LL 158 Sandö (1948-2023) - om käll- och bevarandeperspektiv i samband med utforskandet av träfiskefartygens historia*.

⁵ Hasslöf 1949.

⁶ Olivier 2011.

⁷ Alexandersson 2023; Arnshav 2020, s. 28 ff.; Daston 2008; Hicks 2010; Hicks 2020; Joyce och Gillespie 2015; Hagström Molin 2015, s. 30 ff.

⁸ Alexandersson, Bornmalm, Hallén och Sjöberg 2019. Det som enligt marin-arkeologen Ole Crumlin-Pedersen utmärker en maritim kultur bygger på tre villkor, vilka samtliga måste uppfyllas: 1) tillgång till navigerbara vattendrag och kuster 2) beroende av transporter och kommunikationer med hjälp av båt 3) ett beroende av fiske samt jakt på marina djur. Crumlin-Pedersen 2010, s. 13f.

⁹ Hahn och Weiss 2013, s. 1-14.

¹⁰ Ford, Halligan och Catsambis 2020, s. 66.

¹¹ Hagström Molin 2015, s. 28.

¹² Nora 2016, s. 89 f.

¹³ <https://www.bohuslansmuseum.se/>

¹⁴ Gullman 2009, s. 106.

¹⁵ Bornmalm, Bång, Fredriksen och Ohlsson 2008, s. 7.

¹⁶ Bornmalm, Johansson, Fredriksen 2003, s. 161-164.

¹⁷ https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/debatt-om-forslag/kulturarvs-fragor_h801kru6/?pos=2520&autoplay=true

¹⁸ <https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg/old-spero>

¹⁹ <https://tollaroseiel.se/ll667-asta/>; <https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg/lista-pa-k-markta-fartyg/asta-av-smogen>

²⁰ Bornmalm och Lagerqvist 2019.

²¹ <https://www.sjohistoriska.se/utforska/fartyg-kulturmiljoer/k-markning-av-fartyg>

²² Bornmalm, Bång, Fredriksen, Ohlsson 2008; Bornmalm, Bång och Fredriksen 2016.

²³ Andersson 1967.

²⁴ Ett exempel: Olsson och Johansson 2024.

²⁵ *Båtologen* nr. 4 2011, s. 261 f.

- ²⁶ Båthallen nämns i en del sammanhang se Bohusläns museums ansökan om K-märkning av *Sandö* i Statens maritima museer. Sjöhistoriska museet. Dnr 1135-2011-54; Bohusläns museum broschyr om Sandö (u.å) samt en informationsskylt som var placerad på *Sandö*.
- ²⁷ Föremål i Bohusläns museums samling: UM27777-27785.
- ²⁸ Johansson 2016, s. 168.
- ²⁹ Riksarkivet (Göteborg). Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohuslän. Taxeringsenheten. Båtbilagor D III h:74 finns inga noteringar av storbackefiske innan 1950; Bohusläns museums arkiv. Klas Berntssons arkiv. F:1:1, i loggboken över backefisket saknas noteringar för storbackeresor 1977;1981;1982;1988;1990 och 1991; jfr. Bohusläns museum Broschyr om Sandö; Statens maritima museer Dnr 1135-2011-54; Brockman 2011, s. 5; Macfie 2003, s. 29.
- ³⁰ Mätbrev i Riksarkivet (Stockholm). Kommerskollegium. Sjöfartsbyrån E IIc vol 159 nr 9041 *Sandö*.
- ³¹ Riksarkivet (Göteborg). Göteborgs- och Bohus läns havsfiskeförenings arkiv F II.
- ³² Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 180.
- ³³ Johansson 2016, s. 174;228.
- ³⁴ Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 180-189.
- ³⁵ Sjöfartsverket. Sjöfartsinspektionen Dnr 31.12 -682.
- ³⁶ Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 185 ff.
- ³⁷ Ohlén, Bornmalm och Fredriksen 2016, s. 188 f.
- ³⁸ Statens maritima museer. Sjöhistoriska museet. Dnr 1135-2011-54.
- ³⁹ Jordbruksverket. Handlingar överförda från Fiskeriverket. Beslut 2011-02-07 för ärende Dnr 31-2996-08. Notera att handlingarna som rör LL 158 *Sandös* omställning från fiskefartyg till kulturarv har överförts från Fiskeriverket till Jordbruksverket. Här finns handlingar för åren 1998-2011 som strukturstödsakter, handlingar kopplade till europeiska fiskerifonden, handlingar som behandlar överlåtelsen av Sandö till Bohusläns museum m.m.
- ⁴⁰ Jordbruksverket. Handlingar överförda från Fiskeriverket. Brev från Hans Kindgren, Bohusläns museum 2010-12-01 till Fiskeriverket; *Bohusläningen* 17 september 2014.
- ⁴¹ Maillkonversation med Bohusläns museums föremålsansvarige (2017-08-14). I Bohusläns museums broschyr om Sandö (u.å) anges en rubrik "Sandö – ett museiföremål".
- ⁴² Västra Götalandsregionen. Västarvet. Dnr VA00509-2012.
- ⁴³ <https://digitaltmuseum.se/011025429787/bat>
- ⁴⁴ *Uddevallabloggen* 2022-05-10; *Bohusläningen* 30 december 2021 "Drömmen om Sandö i kras – skrotning hotar".
- ⁴⁵ <https://www.facebook.com/bohuslansmuseum> (inlägg lästa 21 december 2023).
- ⁴⁶ Alexandersson, Hallén, Bornmalm och Sjöberg 2023, s. 13-29.
- ⁴⁷ Beslut togs den 9 november 2023: <https://digitaltmuseum.se/011025429787/bat>
- ⁴⁸ Statens maritima museer. Sjöhistoriska museet. Dnr 1135-2011-54.
- ⁴⁹ *Ny tid* 14 mars 1960.

- ⁵⁰ Riksarkivet (Göteborg). Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohuslän. Taxeringsenheten. Båtbilagor.
- ⁵¹ *Årsbok för fisket i Göteborgs och Bohus län*. Uddevalla 1964-1974.
- ⁵² Lowenthal 1996, s. 106–112 (citater i översättning av Måns Winberg).
- ⁵³ *Historisk tidskrift* 2005; Thurén och Werner, 2019.
- ⁵⁴ I rapporten LL 158 *Sandö (1948-2023) - om käll- och bevarandeperspektiv i samband med utforskandet av träfiskefartygens historia* återfinns en detaljerad genomgång av källmaterialet.
- ⁵⁵ Rapport LL 158 *Sandö (1948-2023) - om käll- och bevarandeperspektiv i samband med utforskandet av träfiskefartygens historia*.
- ⁵⁶ Riksarkivet (Stockholm). Kommerskollegium. Sjöfartsbyrån E IIc vol 159 nr 9041 *Sandö*.
- ⁵⁷ Sjöfartsverket. Sjöfartsinspektionen.
- ⁵⁸ Riksarkivet (Göteborg). Lysekils tullkammares arkiv. D IV a:2.
- ⁵⁹ <https://www.shetlandmuseumandarchives.org.uk/>
- ⁶⁰ Matts 2023, s. 68.