



Kultur | 2

Lotstrafik, fyrar och farleder

UPPDRAG / FAKTATEXT / NIVÅ 3



Kultur | 2

Lotstrafik, fyrar och farleder



I Kvarkens skärgård är det vanligare med markerade farleder för småbåtar än det är i Höga Kusten. Har du någon aning om varför det är så? FOTON: Liselott Nyström Forsén

1.

Titta på kartorna över vattendjupet i Höga Kusten och Kvarkens skärgård och fundera över följande frågor. Ni kan fundera för er själva eller diskutera med varandra, men ni måste inte kunna svaren. Ni har ungefär 5 minuter på er.

- Vad tror du att man måste tänka på för att åka båt i de båda världsarvsområdena (Höga Kusten respektive Kvarkens skärgård)?
- Tror du att det kommer att bli några förändringar för båttrafiken i framtiden, med tanke på landhöjningen?



2.

Läs texten om lotstrafik, fyrar och farleder. Kom på ett sätt att visa hur kusterna i Kvarkens skärgård och Höga Kusten ser ut och vad det finns för stora skillnader i topografin. Förbered en liten presentation om det. Ni har ungefär 15 minuter på er.



3.

Presentera för de andra och berätta om förutsättningarna för båttrafik i världsarvet.

I er presentation, besvara följande frågor:

- Hur ser kustlandskapet ut i Kvarkens skärgård respektive Höga Kusten? Var innebär det för fartygstrafik och båtar?
- Vilka metoder kan användas för att undvika att båtar och fartyg går på grund?
- Vilka utmaningar finns det för hamnar, grunda passager och fartygstrafik i framtiden?

Kultur | 2

Lotstrafik, fyrar och farleder



Terrängen i Kvarkens skärgård är förrädisk med grunda passager och mängder av stenblock. Här kan det vara risk att gå på grund även med små båtar. Det är generellt sett lättare att navigera i Höga Kustens djupa vatten, även om det finns grunda områden även här. FOTO: Tuija Warén

Områdena i vårt världsarv är lika på många sätt men skiljer sig åt när det kommer till det kustnära landskapet. Höga Kustens kulliga landskap med berg och dalar fortsätter även under havsytan och bildar en kust med övervägande stora djup där det är relativt enkelt att navigera med båt. Som djupast i Höga Kusten är Ulvö-djupet på 293 meter. Självklart finns det också förrädiska grynnor och grundare områden, men på de flesta ställen behöver man inte oroa sig så mycket bara man använder sjökort. I Kvarkens skärgård är läget nästan det motsatta. Det flacka, steniga landskapet fortsätter även det under ytan och hela Kvarkens skärgård är mycket grund. Som djupast är Kvarken bara 25 meter, men på stora



områden i Kvarkens skärgård är det mycket grundare än så – på vissa ställen bara ett par meter djupt. Dessutom bildar den blockrika terrängen en oförutsägbar skärgård där stenblock kan flyttas av vinterisen och det är stor risk att gå på grund, även med små båtar.

På grund av de svårnavigerade vattnen i Kvarkens skärgård är det betydligt vanligare med markerade farleder här än i Höga Kusten. Naturligtvis finns utprickade farleder även i Höga Kusten, men de behövs huvudsakligen på särskilt grunda passager in i små hamnar eller vikar, eller i områden där det är mycket båttrafik. I Kvarkens skärgård är de betydligt fler och kan behövas även där det ser ut att vara ”öppet vatten”, eftersom det kan vara oväntat grunt och stenigt i princip var som helst.

Men även i Höga Kusten har man haft problem med att fartyg gått på grund vid dåligt väder eller när man inte känt till farvattnen. Det gäller särskilt när fartyg ska ta sig in till hamnar där de behöver passera grynnor och grunda passager på vägen. Därför har man både i Höga Kusten och Kvarkens skärgård under flera tusen år tvingats hitta sätt att orientera sig i skärgården. Från början navigerade man troligtvis efter berg och andra landmärken som gravhögar och fornborgar, som ofta var väl synliga på klipporna. I Kvarkens skärgård byggdes Finlands första vippbåk redan 1681, med en korg med brinnande ved som kunde hissas tio meter upp i luften för att vägleda fartyg. Utöver det har man använt sig av både lotsbåtar och fyrar för att hjälpa skepp att navigera.

Eftersom landhöjningen gör att våra skärgårdar blir allt grundare, är det läge att fråga sig vad som kommer att hända i framtiden. Allt eftersom havsbotten höjs måste farlederna i Kvarkens skärgård dras om och inlopp till hamnar blir till slut så grunda att de inte längre kan användas. Under århundradena som gått har man faktiskt behövt flytta hamnar vars inlopp blivit för grunda – bara Vasa hamn har flyttats hela tre gånger! På många ställen har befolkningen också muddrat, det vill säga forslat bort delar av havsbotten, för att kunna använda viktiga passager och hamnar. Allt eftersom landhöjningen fortsätter kommer vi att behöva hantera de här problemen, men vi måste komma på nya sätt att anpassa oss. Till exempel är det inte längre tillåtet att spränga i havsbotten för att hålla passager öppna, något som tidigare gjorts i Höga Kusten. Man får inte heller forsla bort bottensediment hur man vill, utan det kräver tillstånd och granskningar. Än är det inte helt klart hur vi ska tackla landhöjningens utmaningar i framtiden. Har ni någon idé?



Nedan kan ni se foton på en markerad farled, en fyr och en lotsbåt.



I Kvarkens skärgård är det betydligt vanligare med markerade farleder än det är i Höga Kusten. Tack vare dem kan småbåtar navigera utan att gå på grund. FOTO: Liselott Nyström Forsén



Både i Höga Kusten och Kvarkens skärgård har lotsarna varit viktiga vägvisare som lett fartyg i hamn vid dålig sikt eller farliga vatten. FOTO: Oskar Norrgrann



Båttrafiken har alltid varit viktig i världsarvet, och för att undvika att fartyg går på grund har en mängd metoder använts. En av dem är fyrar, som kan varna för farliga grund och visa vägen till en trygg hamn. FOTO: Erik Engstro