



Påseglingskydd i Göta älv

Marinarkeologisk förundersökning, etapp 1
Del av Lundby 135:1, Färjestaden 9:2 m.fl.,
Lundby socken, Göteborgs kommun

Staffan von Arbin

Bohusläns museum Rapport 2010:6

Påseglingsskydd i Göta älv

Marinarkeologisk förundersökning, etapp 1

Del av Lundby 135:1, Färjestaden 9:2 m. fl., Lundby socken, Göteborgs kommun

Bohusläns museum Rapport 2010:6

ISSN 1650-3368

Författare Staffan von Arbin

Grafisk form Gabriella Kalmar

Layout och teknisk redigering Nina Balknäs

Omslagsbild Förslag till Stadsplan för Karl IX:s Göteborg. Krigsarkivet, Stads- och fästningsplaner, Göteborg, nr. 74 a

Tryck IT Grafiska AB, Uddevalla 2010

Kartor ur allmänt kartmaterial, © Lantmäteriverket medgivande 90.8012

Kartor godkända från sekretessynpunkt för spridning Lantmäteriet 2010-01-13. Dnr 601-2010/108

Bohusläns museum

Museigatan 1

Box 403

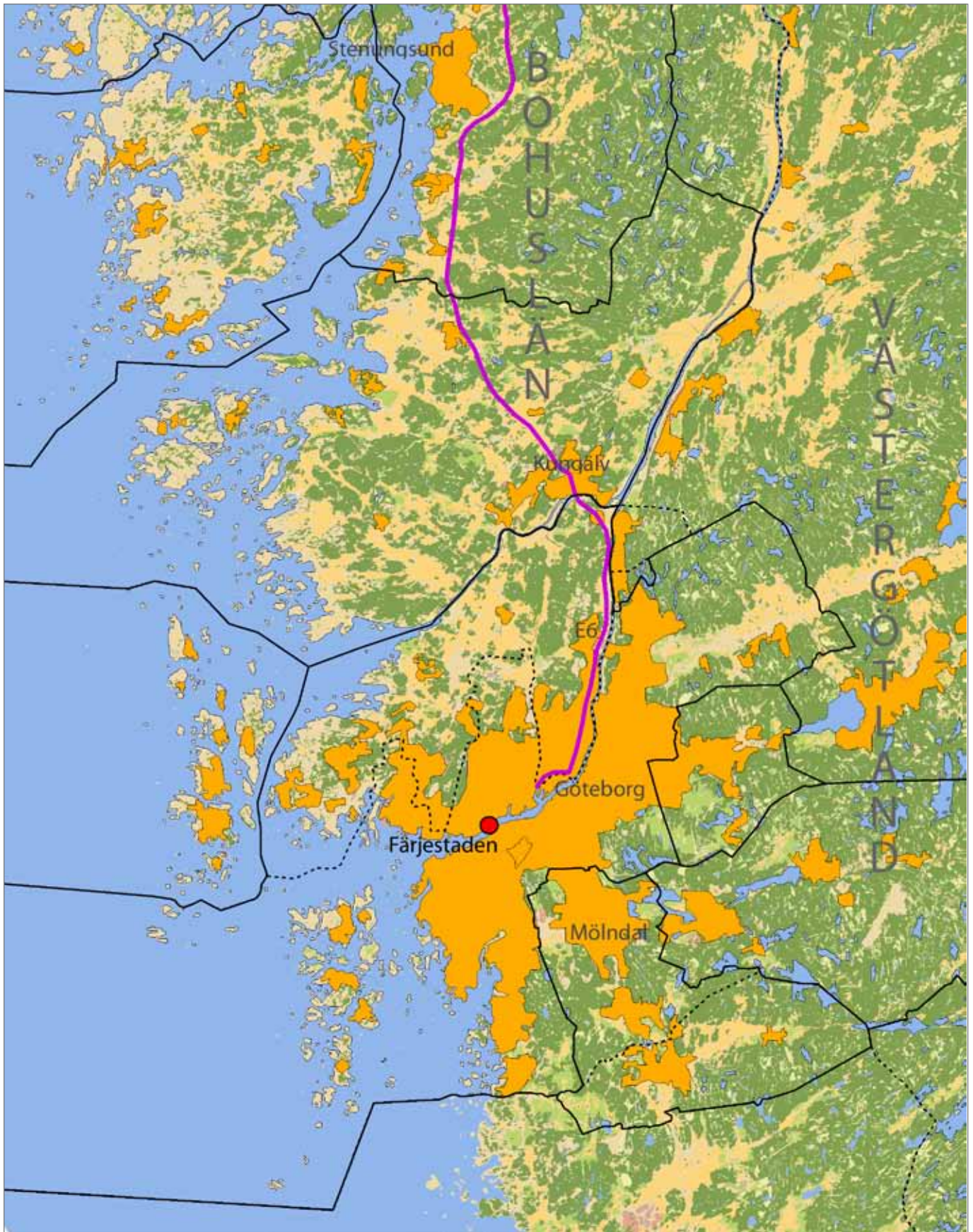
451 19 Uddevalla

tel 0522-65 65 00, fax 0522-126 73

www.vastarvet.se, www.bohuslansmuseum.se

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	5
Landskapsbild	8
Det historiska källäget	8
Fornlämningsmiljö och tidigare undersökningar	10
Syfte och metod	11
Resultat	12
Kart-, arkiv- och litteraturstudier	12
<i>Färjeverksamhet</i>	12
<i>Hamnanläggningar i Karl IX:s Göteborg</i>	13
<i>Senare verksamheter i området</i>	14
<i>Sänkta fartyg</i>	16
Granskning av sonardata	17
Slutsatser samt åtgärdsförslag	17
Referenser	20
Litteratur	20
Otryckta källor	21
Arkiv	21
<i>Göteborgs stadsmuseum</i>	21
<i>Krigsarkivet</i>	21
<i>Lantmäteriet</i>	21
<i>Sjöfartsmuseet i Göteborg</i>	21
Tekniska och administrativa uppgifter	22
Bilagor	23



Figur 1. Utsnitt ur GSD-Röda kartan/Fastighetskartan med platsen för undersökningen markerad. Godkänd ur sekretesspunkt för spridning. Lantmäteriet 2010-01-13. Dnr 601-2010/108.

Sammanfattning

På uppdrag av Eriksbergs Förvaltnings AB har Västarvet genom Bohusläns museum utfört en marinarkeologisk förundersökning, etapp 1, inom en del av fornlämningen Lundby 135:1 i Göteborgs kommun. Fornlämningen utgör det forna stadsområdet för Karl IX:s Göteborg, Göteborgs föregångare under tidigt 1600-tal, som är beläget inom stadsdelen Färjestaden på Hisingen. Undersökningen föranleddes av planerna på att uppföra ett påseglingsskydd i Göta älv. Arbetet innefattade fältbesiktning, arkiv-, kart- och litteraturstudier samt granskning av insamlad sidescan sonardata. Resultatet visar att förundersökningsområdet har förutsättningar att rymma ett omfattande arkeologiskt material med lämningar från skilda tidsperioder. Exempel på sådana lämningar är kulturlager, hamnanläggningar och fartyglämningar. Mot bakgrund av vad som framkommit anser Bohusläns museum att en andra förundersökningsetapp är väl motiverad och bör omfatta såväl dykbesiktningar av sonarkontakter som provschaktning i älvbotten.

Inledning

Eriksbergs Förvaltning AB planerar att uppföra bostäder utmed älvstranden vid Färjenäs som är beläget sydväst om Eriksberg, inom stadsdelen Färjestaden på Hisingen i Göteborgs kommun (figur 1 & 2). Enligt gällande detaljplan krävs att ett påseglingsskydd uppförs i älven framför den planerade bebyggelsen. Skyddet kommer att anläggas av sprängsten och omfatta en mellan 40 och 55 meter bred zon, från strandlinjen och ut i älven. Den sträcka som berörs av arbetsföretaget uppgår till cirka 240 meter.

Eftersom anläggandet av påseglingsskyddet berör fast fornlämning beslutade länsstyrelsen att en marinarkeologisk förundersökning skulle föregå arbetsföretaget (Lst dnr 431-25225-2009, beslutsdatum 2009-10-06). Till undersökande institution utsågs Västarvet genom Bohusläns museum. Den berörda fornlämningen, Lundby 135:1, omfattar stadsområdet för det så kallade Karl IX:s Göteborg, Göteborgs föregångare som existerade mellan åren 1604 och 1611 (figur 3).

På grund av det dåliga kunskapsläget rörande fornlämningens karaktär och utbredning i Göta älv valde länsstyrelsen att dela upp arbetet i två etapper. Föreliggande rapport redovisar resultatet av förundersökningens första etapp, vilken omfattade fältbesiktning, kart-, arkiv- och litteraturstudier samt en genomgång av sidescan sonardata som tagits fram genom exploatören. Projektledare var Staffan von Arbin, som också var den som svarade för kart-, arkiv- och litteraturgenomgången. Sonargranskningen utfördes av Matthew Gainsford.



Figur 4. Förundersökningsområdet mot sydväst med den i texten omtalade pirkonstruktionen synlig mitt i bilden. I bakgrunden syns Ålvsborgsbron. Foto Erik Cardell, Sweco Environment AB.



Figur 5. Förundersökningsområdet mot nordost. Pålarna i bilden är samma som i figur 4. I bakgrunden syns Eriksbergs bockkran. Foto Erik Cardell, Sweco Environment AB.



Figur 6. Strandzonen i förundersökningsområdets mittersta del. Foto Erik Cardell, Sweco Environment AB.

Landskapsbild

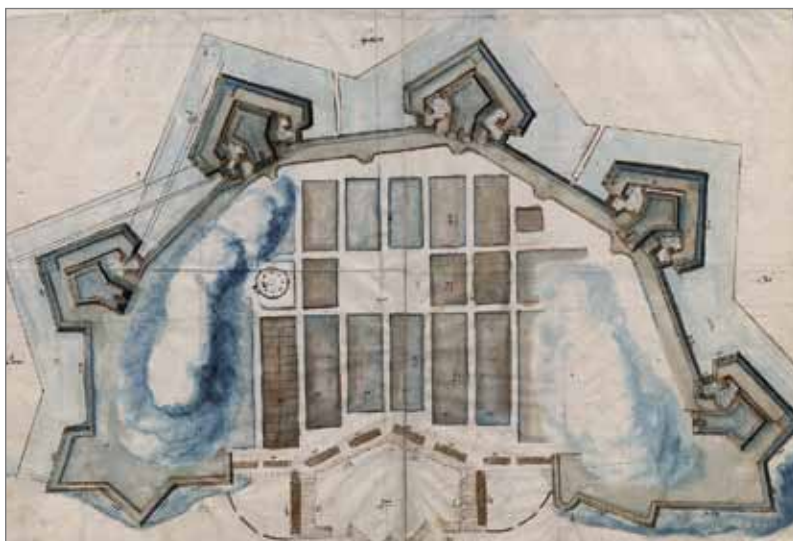
Miljön inom det forna stadsområdet har genomgått mycket omfattande och genomgripande förändringar sedan 1600-talet. Med början under sent 1800-tal växte en förhållandevis omfattande bostadsbebyggelse fram i området. Denna bebyggelse var dels lokaliserad till det så kallade Kvarnberget i öster, dels på den västra sidan av Karl IX:s väg – den bilväg som leder ned till det gamla färjeläget. Bostäderna på Kvarnberget är numera rivna, medan delar av bebyggelsen utmed Karl IX:s väg fortfarande finns kvar. Tidigare fanns också omfattande industriverksamheter utmed Göta älv, vilka kommer att diskuteras mer ingående längre fram i rapporten. Idag dominerar en golfanläggning och en parkering landskapsbilden. Den sydöstra delen av området, det vill säga området närmast älven, bär tydlig prägel av att vara utfyllt.

Det aktuella förundersökningsområdet börjar i höjd med Eriksbergsdockan, nordost om Färjenäsområdet, och begränsas i sydväst av en L-formad pirkonstruktion av betong (figur 4). Strandzonen i den norra delen av exploateringsområdet upptas av en större kaj, också den av betong, vilken löper parallellt med älven (figur 5). I vattenområdet mellan piren och kajen finns ett stort antal uppstickande träpålar, vilka utgör rester av såväl äldre som nyare strandskoningar, kajer och bryggor. Strandplanet, som är bevuxet med buskar och mindre träd, består huvudsakligen av utlagda sprängstens- och rivningsmassor (figur 6). Vattendjupet i förundersökningsområdet uppgår som mest till cirka åtta meter. Resultatet av de sjömätningar som exploatören låtit utföra ger ingen antydan om att området varit föremål för någon mer omfattande muddring.

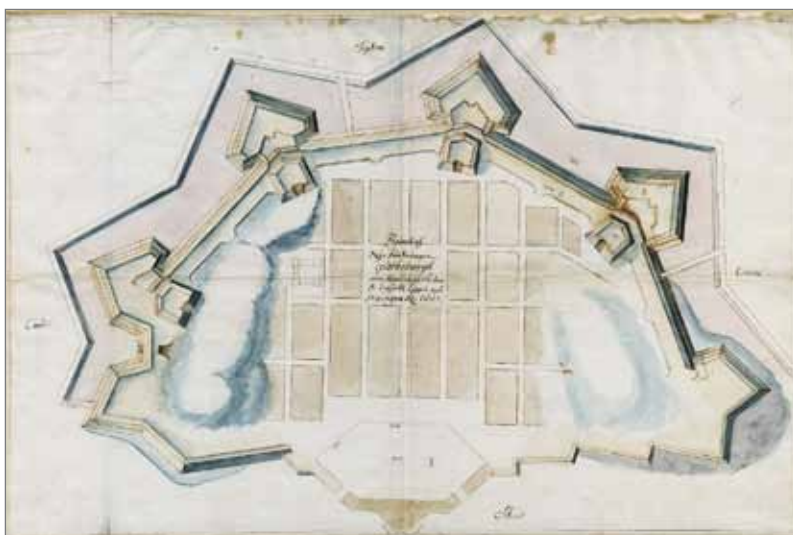
Det historiska källäget

Dagens Göteborg, grundat 1619–1621, är den sista i en lång rad av stads-etableringar i Göta älvs mynningsområde från medeltiden och framåt. Som föregångare brukar räknas Lödöse vid Ljudaåns utlopp i Göta älv, Nya Lödöse vid Sävåns mynning, den så kallade Ålvsborgsstaden vid foten av Ålvsborgs slott samt Göteborg vid Färjenäs på Hisingen. Den sistnämnda, som alltså står i fokus i denna rapport, började uppföras år 1604 på initiativ av Karl IX. Av eftervärlden har den därför kommit att benämnas Karl IX:s Göteborg (Scander 1975:7f; Järpe 1986:6f).

Staden, som uppfördes efter holländsk förebild och kom att ha en i huvudsak holländsk befolkning, har beskrivits som en ”holländsk enklav på svenskt riksområde” (Widéen 1960:40). Bebyggelsens omfattning är inte närmare känd, men genom historiska källor vet vi att Karl IX år 1607 åtog sig att låta uppföra 100 hus, två kyrkor och ett rådhus (Scander 1975:185). Staden förstördes i juni 1611, under det så kallade Kalmarkriget, då den brändes till grunden av danskarna. Den kom aldrig att återuppföras. Efter det att den andra Ålvsborgs lösen slutbetalats



Figur 7. Förslag till stadsplan för Karl IX:s Göteborg. Krigsarkivet, Stads- och fästningsplaner, Göteborg, nr 74 b.



Figur 8. Förslag till stadsplan för Karl IX:s Göteborg. Krigsarkivet, Stads- och fästningsplaner, Göteborg, nr 74 c.

år 1619 riktades kungamaktens intresse i stället till området mellan Gullbergsvass och Lilla Otterhällan på den södra älvstranden, där det nya Göteborg kom att anläggas (Scander 1975:11).

Mycket litet är känt om utseendet på Karl IX:s Göteborg. Den äldsta avbildningen återfinns på en medalj, vilken är präglad år 1610. Medaljbilden visar ett femtiotal hus, utplacerade enligt en rätvinklig gatuplan, en öppen torgplats samt en kyrka. Utmed älvstranden och ute i vattnet syns vad som förefaller vara magasinsbyggnader och i vinkel ut mot älven löper en stor pir eller brygga, vid vilken flera skepp ligger förtöjda.

Staden är på medaljen återgiven uppifrån, som om en karta legat till grund för avbildningen. Det historiska värdet av denna källa har dock starkt ifrågasatts (jfr diskussion hos Scander 1975:35ff).

Av minst lika tveksamt källvärde är de ofta återgivna förslag till stadsplaner för Karl IX:s Göteborg som finns bevarade i tre versioner i Krigsarkivet. De ingår i serien Stads- och fästningsplaner och har där beteckningarna 74a, b och c (se figur 7, 8 samt omslaget till denna rapport). Alla tre planerna visar en stad med rätvinkligt gatusystem och stadsmur med utskjutande bastioner samt muromgärdad hamnbassäng, helt i enlighet med 1600-talets holländska befästningsskola. Två av planerna, 74a och b, är praktiskt taget identiska men skiljer sig i en del väsentliga detaljer från 74c, bland annat vad avser utformningen av hamnbassängen och bastionerna. Planerna är av allt att döma kopior från sent 1600-tal efter numera försvunna original. Det mesta pekar mot att de aldrig kom att realiseras (jfr Scander 1975:139ff).

Fornlämningsmiljö och tidigare undersökningar

Som framgår saknas tillförlitliga skriftliga källor som berättar om stadens geografiska utbredning och hur bebyggelsen varit disponerad. Det arkeologiska källmaterialet, i den mån sådant fortfarande finns bevarat, måste således tillmätas en mycket stor betydelse för kunskapen om Karl IX:s Göteborg. Dessvärre har de undersökningar som hittills utförts – med några få undantag – givit ett tämligen magert resultat, och man kan därför misstänka att mycket har blivit förstört genom senare tiders exploateringar. Man bör dock vara medveten om att merparten av de utförda undersökningarna har haft karaktären av begränsade provundersökningar med smala maskingrävda schakt. Att bemärka är också att det anslutande vattenområdet fram till dags dato över huvud taget inte har ägnats något arkeologiskt intresse.

Den första undersökningen i Färjenäsområdet utfördes redan år 1917 av George Sarauw och berörde en kyrkoruin på Kvarnberget (Lundby 92:1). Undersökningen visade att kyrkan varit 21,5 meter lång och elva meter bred. Inga andra fynd än byggnadsrester påträffades (Scander 1975:213). Nästa undersökning ägde rum år 1926 under ledning av Otto Thulin. Undersökningen föranleddes av att man vid schaktning i Färjenäs Snickerifabriks AB:s brädgård påträffat äldre murrester. Dessa rester visade sig härröra från en 40×14 meter stor byggnad, placerad parallellt med och i omedelbar närhet av den förmodade strandlinjen från 1600-talet. Undersökningen gav vid handen att byggnaden sannolikt hade förstörts genom brand. Vid undersökningen omhändertogs ett relativt omfattande fyndmaterial bestående av framförallt keramik (Thulin 1930; Scander 1975:188ff).

I samband med Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB:s planerade exploateringar i området företog Göteborgs stadsmuseum provgrävningar i två omgångar, 1969 och 1971. 1969 års undersökning berörde kvarteret Rustbädden, eller Tegelbruksängen som området tidigare kallades. Sammanlagt upptogs 282 löpmetrar schakt med hjälp av grävmaskin. Fynden inskränkte sig till mindre keramikmängder som daterar sig till tiden efter danskarnas angrepp mot staden. Avsaknaden av fynd samtida med Karl IX:s Göteborg har troligen att göra med det tegelbruk som etablerades på platsen en bit in på 1600-talet. Detta tegelbruk skall enligt uppgift också ha hämtat lera från området (Scander 1975:229ff).

Undersökningen 1971 ägde rum inom kvarteret Spåntkvarnen. Med grävmaskin grävdes sammanlagt 395 löpmetrar schakt inom vad som bör ha utgjort stadens hamnområde. Vid undersökningen påträffades bland annat kajskoningar, husgrunder och lertäkter, allt dock uppenbarligen yngre än Karl IX:s Göteborg. Liksom vid Thulins undersökning återfanns en äldre, punktvis stenförstärkt strandlinje. Denna strandlinje förmodas vara identisk med den strandlinje som finns avbildad på Johan Wärnschiölds karta från år 1659, vilken är den äldsta detaljerade kartan över området (Scander 1975:231f).

Så sent som i december 2007 utförde Riksantikvarieämbetet UV Väst en förundersökning inom delar av kvarteren Rustbädden och Ångvälden. Undersökningen, som gjordes på uppdrag av Göteborgs stads park- och naturförvaltning, föranleddes av planerna på att anlägga en park med tillhörande gångvägar i området. Inget av de sammanlagt 23 schakt som togs upp med grävmaskin visade sig innehålla fynd eller anläggningar från 1600-talet. Däremot noterades nedgrävningar i leran vilka tolkades som spår efter lertäkt under det tidigare nämnda tegelbrukets dagar (Carlsson 2007).

Bland de övriga arkeologiska iakttagelser som har gjorts i området genom åren kan nämnas ett kallmurat brunnskar (Lundby 93:1) och en stentrappa (Lundby 93:2). Ingen av dessa anläggningar kan dock med säkerhet knytas till Karl IX:s Göteborg, utan tvärtom tyder mycket på att de är av senare datum (Scander 1975:205ff). Slutligen kan nämnas att riklig förekomst av svallad flinta har rapporterats längs älvstranden i Färjenäsområdet. Likheter med fyndigheter på andra håll i Göteborg och längs Bohuskusten talar för att det rör sig om barlaststen (Bengtsson & Öbrink 2008:30). Stenmaterialet kan antingen ha dumpats av fartyg som legat och lastat på platsen eller, vilket förefaller troligare, deponerats som en del i utfyllnaden av vattenområdet.

Syfte och metod

Syftet med den marinarknologiska förundersökningsetappen var att ge länsstyrelsen ett underlag för att bättre kunna bedöma omfattningen på fortsatta undersökningsinsatser inom den berörda delen av fornlämningen.



Figur 9. Färjeläget vid Färjenäs som det såg ut år 1922. Göteborgs stadsmuseums arkiv.

Undersökningen bestod av två huvudmoment. Det första momentet omfattade litteraturstudier samt en översiktlig genomgång av kartor och annat arkivmaterial vid Göteborgs stadsmuseum, Sjöfartsmuseet i Göteborg, Lantmäteriet samt Krigsarkivet. Moment två bestod av en granskning av data erhållna vid den sidescan sonarkartering som exploatören låtit utföra. I tillägg till ovanstående utfördes också en översiktlig besiktning av området från land. Någon dykande besiktning har inte företagits i detta skede.

Resultat

Kart-, arkiv- och litteraturstudier

Färjeverksamhet

Den ursprungliga benämningen på Färjenäsområdet, *Färjestaden*, har betydelsen 'färjeläge, tilläggsplats för färja'. Namnet syftar på en äldre färjeförbindelse vars sträckning gick mellan Färjenäs och Klippan på den södra älvstranden. Det äldsta skriftliga belägget för denna färjeled härrör från tiden efter Karl IX:s Göteborg, men ortnamnet förekommer i källorna redan år 1600 som namn på ett kronotorp. Detta visar att leden var etablerad redan innan stadsgrundandet. Enligt Ralph Scander kan den ha tillkommit så tidigt som under 1200-talet, i samband med att Lundby och Tuve socknar blev svenska områden (Scander 1975:37).

Vad man med säkerhet vet är att besittningsrätten till Färjestaden år 1632 gavs till en kantor vid namn Hälländer, som i gengäld åtog sig att svara för driften av färjan. Färjeförbindelsen tycks framförallt ha nyttjats av bönder från Hisingen, som med sina hästforor behövde ta sig in till stadens torg för att sälja frukt och grönsaker med mera. Från mitten av 1700-talet drevs färjetrafiken av bönder från Björlanda och Torslanda via ett gemensamt bolag. Arbetet med färjedriften var dock betungande och gav liten ekonomisk avkastning, så efter klagomål till Göteborgs stad övertogs verksamheten slutligen år 1906 av stadens hamnstyrelse (figur 9 & 10). Färjedriften upprätthölls i kommunal regi fram till nedläggningen år 1967 (Öhnander 2004; Scander 1975:271). Det gamla färjeläget finns fortfarande kvar men är numera kraftigt förfallet.

Av intresse för föreliggande rapport är att den tidigaste färjeverksamheten verkar ha utgått från den plats där Kvarnberget tidigare sköt ut i Göta älv. Det var alltså denna udde som från början kallades *Färjenäs*. Efter hand har namnet fått en vidgad geografisk betydelse och, åtminstone i vardagslag, trängt undan Färjestaden som övergripande beteckning på området (Scander 1975:37). Detta betyder att det ursprungliga färjeläget måste ha legat i direkt anslutning till förundersökningsområdet. Det är oklart när flytten av färjeläget till dess nuvarande plats ägde rum. Möjligen kan den ha genomdrivits redan i samband med anläggandet av Karl IX:s Göteborg. Wärnschiölds karta från år 1659

ger dessvärre inga besked på denna punkt. På en karta över Pölsebo och Färjestaden från år 1788, upprättad av Jacob Bredberg, förefaller platsen för färjeläget vara i princip identisk med dagens.

Hamnanläggningar i Karl IX:s Göteborg

En viktig förutsättning både vid själva anläggandet av Karl IX:s Göteborg och för stadens fortsatta kommunikationer och näringsliv, var tillgången till en väl fungerande hamnanläggning där större båtar och skepp kunde lasta och lossa. Det är därför inte förvånande att man redan 1604, det första byggnadsåret, påbörjade uppförandet av en ”bro” – det vill säga en brygga – i anslutning till staden. Bevarade räkenskapshandlingar redovisar timmer, stångjärn och spik som förbrukats vid byggnationen. Byggnadsmaterialet skall också ha använts till ”en kran därmed man pålar nedslagit” (Scander 1975:30).

I en skrivelse daterad den 17 maj 1605 uppmanar Karl IX ståt-hållarna på Älvsborg att se till att färdigställa ”bron som vi hava befallt bygga vid den nya staden Göteborg”. Eftersom någon bryggbyggnation inte omnämns i källorna under det följande året kan man dra slutsatsen att bryggan fullbordats under loppet av 1605. Att det verkligen pågick arbeten på stadsbryggan detta år framgår av 1605 års räkenskapshandlingar, ur vilka man kan utläsa att en holländare vid namn Johan Classon betalats 3 daler för arbete han utfört ”på en brygga vid den nya staden Göteborg” (Scander 1975:40f).

Hur den färdiga stadens hamn var inrättad är inte närmare känt. I 1607 års stadsprivilegier sägs att myndigheterna hade rätt att pålägga stadens borgare tullar och skatter för att finansiera byggnad och underhåll av bland annat hamn, befästningar, pirar, fartyg, kranar och bryggor (Scander 1975:122). Formuleringen ger närmast associationer till den muromgärdade hamnbassäng som finns avbildad på de tidigare diskuterade stadsplaneförslagen. Som nämnts är det dock mycket som talar för att dessa förslag aldrig kom längre än till planeringsstadiet. Att stadens hamnfaciliteter skulle ha varit så utvecklade redan 1607 motsägs också av medaljbilden från år 1610, även om som framgått också denna bilds källvärde är ifrågasatt. Å andra sidan kan den brygga som finns avbildad på medaljen sägas stämma bättre överens med den pålade stadsbrygga som bevisligen uppfördes åren 1604–1605.

En viktig frågeställning för denna rapport, liksom för inriktningen på det fortsatta marinarkeologiska undersökningsarbetet, är givetvis om rester av stadsbryggan och eventuella andra, samtida hamnanläggningar är möjliga att återfinna inom det nuvarande vattenområdet i Göta älv. På Wärnschiölds karta från år 1659 är det tydligt att älvstranden vid denna tid formade en förhållandevis djup bukt mot nordväst. Genom upprepade utfyllnader i området från åtminstone 1700-talet och framåt har strandlinjen successivt kommit att förskjutas längre ut mot älven, och idag kan den tidigare bukten bara svagt anas i terrängen.



Figur 10. Färjan 2, eller "Bonnafröjda" som den kallades i folkmun, trafikerade sträckan Klippan–Färjenäs mellan åren 1915 och 1928. Färjan uppges ha fått sitt namn efter det oljud som hästar och kreatur förde ombord. Göteborgs stadsmuseums arkiv.



Figur 11. Färjenäsområdet med färjeläget och Färjenäs Aktiebolag sett från älven år 1901. Göteborgs stadsmuseums arkiv.

Utifrån den schaktplan som upprättades i samband med 1971 års provundersökning i området kan avståndet från dagens älvstrand till den inre delen av den nämnda bukten uppskattas till omkring 200 meter. Slutatsen måste bli att eventuella hamnanläggningar i det inre av bukten idag ligger begravda under fyllnadsmassor, i den mån de har bevarats. I områdets ytterkanter, där avståndet till den ursprungliga strandlinjen är avsevärt mindre, är det dock tänkbart att lämningar efter bryggor och andra hamnkonstruktioner fortfarande kan påträffas ute i vattnet.

Senare verksamheter i området

Den tidigaste verksamhet utöver odling som kan beläggas inom det forna stadsområdet är tegelslagning. Redan 1659 talar Wärnschiöld om ett tegelbruk i området (Scander 1975:184). Tegelbruket upptas även på Bredbergs karta från år 1788, tillsammans med två salterier vilka benämns Färjenäs respektive Strömsborg. Från den sistnämnda sträcker sig en lång brygga ut i älven. Det finns en liten möjlighet att denna brygga anlagts på resterna av den tidigare omtalade stadsbryggan från tidigt 1600-tal. Mot detta talar det faktum att den inte ritats ut på Wärnschiölds 1600-talskarta. Under 1700-talet skall, enligt ett odaterat tidningsurklipp i Göteborgs Stadsmuseums arkiv, även Det Grönländska Kompaniet ha haft ett fabriksverk vid Färjenäs. Enligt artikeln pågick verksamheten mellan åren 1774 och 1781.

Från åtminstone 1870-talet och framåt växte en rad olika verksamheter fram i Färjenäsområdet. En majoritet av dessa verksamheter kan uppenbarligen knytas till olika former av trävaruhantering och -förädling. Ett undantag utgör Göteborgs Salt & Soda Fabriker, före detta Adolf Bratts Salt- och Sodafabrikers Aktiebolag, som anlades år 1901. Denna industri var i drift fram till slutet av 1910- eller början av 1920-talet (Bonsdorff 1931:324). Den dominerande industrin i området var dock Färjenäs Aktiebolag, som startade år 1893 under namnet Aktiebolaget Färjenäs Snickerifabrik. Produktionen bestod bland annat av tillverkning av byggnadssnickerier, lådämnen och silltunnor. Utöver detta bedrev man en omfattande trävaruexport (Bonsdorff 1931:333f).

I området fanns från senare delen av 1800-talet och framåt också en rad varv. I sin historik över Göteborgs hamn nämner Leo Bonsdorff (1931:324) följande: R.H. Lindéns pråmvarv, Abrahamsson & Sons Båtvarv, Bröderna Arvidssons Båtvarv samt Arvidssons Söners Båtvarv. I Göteborgs stadsmuseums arkiv finns uppgifter om ytterligare ett pråmvarv vid Färjenäs, vilket innehades av den tidigare omtalade Adolf Bratt. I sammanhanget skall också nämnas Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB som gränsade till området i nordost, och som under loppet av 1900-talet delvis kom att expandera in över detsamma. Företaget grundades år 1850 under namnet Eriksbergs metall och tackjärns-gjuteri och var vid denna tid framförallt inriktat på olika slags galvaniseringsarbeten. I början av 1870-talet inleddes även en mer renodlad varvsverksamhet med



Figur 12. Karta för laga skifte från år 1891. Vattenområdet intill Kvarnberget är ännu inte utfyllt. Lantmäteriet, Lantmäterimyndigheternas arkiv.



Figur 13. Karta över ägostyckning, daterad 1898. Vattenområdet har fyllts ut och stranden har reglerats. Lantmäteriet, Lantmäterimyndigheternas arkiv.

nybyggen av fartyg. Denna verksamhetsgren ökade snabbt i omfattning och kom snart att bli dominerande (Hedin 1995:117ff).

Av kartor och fotografier från 1800-talets senare del och 1900-talets första decennier framgår att det i anslutning till de här beskrivna industrierna och företagen efterhand växte fram ett omfattande system av bryggor, kajer, dykdalber och hamnbassänger (figur 11). Detta system kom så småningom att omfatta stora delar av sträckan mellan Ryanäs och Eriksbergs Mekaniska Verkstad. På 1891 års lagaskifteskarta kan man se att området innanför det nu aktuella förundersökningsområdet ännu inte blivit utfyllt och att Kvarnberget fortfarande går ända fram till älven. På en något senare karta, daterad 1898, har området fyllts ut och stranden reglerats (figur 12 & 13).

Sänkta fartyg

I samband med besiktningen av området noterades lämningen efter en pråm på grunt vatten i förundersökningsområdets sydvästra del (figur 14 & 15). Med hänsyn till fyndplatsen förefaller det troligt att fartyget sjunkit för mindre än 100 år sedan, vilket skulle betyda att det i dagsläget inte utgör forn lämning. För säkerhets skull bör dock en dendrokronologisk analys utföras. Med hänvisning till Färjenäsområdets långa och varierande historia är det inte osannolikt att ytterligare fartyglämningar kan påträffas. Teoretiskt skulle det i området vara möjligt att finna fartyglämningar från såväl tiden för Karl IX:s Göteborg, som före respektive efter densamma.



Figur 14. Pråmlämning i förundersökningsområdets sydvästra del. Foto Erik Cardell, Sweco Environment AB.

Erfarenhetsmässigt vet vi att det i anslutning till äldre båtbyggeri- och varvsplatser inte sällan förekommer lämningar efter fartyg som antingen medvetet slopats eller som sjunkit i väntan på reparation. I äldre tider var det dessutom inte ovanligt att uttjänta fartyg avsiktligt sänktes som underlag för exempelvis bryggor, kajer och utfyllnader. I *Göteborgs eskader och örlogsstation* (Ribbing 1948:478) finns en uppgift om en mörsarslup, *Tordön* kallad, vilken år 1855 skall ha sänkts som bryggfundament ”vid Färjenäs”. I sin historik över Göteborgs hamn anger Leo Bonsdorff (1931:335) platsen för sänkningen till ”västra bryggan” vid oljeupp-laget mellan Ryanäs och Skinnsäcken, det vill säga några hundra meter sydväst om förundersökningsområdet.

En studie som utfördes inför byggandet av Götatunneln i Göteborg visar att flottan under perioden 1700–1875 lät slopa inte mindre än 36 fartyg i Göteborg med omnejd. I denna siffra är inte inräknat roddbåtar, jullar och andra mindre båtar, eftersom dessa på grund av sitt ringa ekonomiska värde sällan redovisas i det skriftliga källmaterialet (Lindström 2000). I likhet med den ovan nämnda mörsarslupen kan man förmoda att åtminstone en del av fartygen slutade sina dagar bland utfyllnader eller som underlag för Göteborgstraktens bryggor och kajer. Sannolikt rönt också åtskilliga civila farkoster samma öde.

Granskning av sonardata

På uppdrag av exploitören utförde konsultfirman HydroGIS AB i augusti 2009 en kartering med sidescan sonar inom förundersökningsområdet. Den sonar som användes vid karteringen var en Starfish 450F från Tritech International, vars arbetsfrekvens ligger på 430–470 kHz. Då insamlad data av Bohusläns museum bedömdes vara av för dålig kvalitet för att kunna användas som underlag vid den marinarkeologiska förundersökningen, gjordes en förnyad kartering i september månad vilken gav ett bättre resultat. Den arkeologiska granskningen omfattade all insamlad sonardata från bägge karteringstillfällena. Granskningen resulterade i sammanlagt 26 kontakter av potentiellt antikvariskt intresse. 18 av dessa är belägna inom eller i omedelbar anslutning till förundersökningsområdet och bör därför undersökas närmare (figur 15, bilaga 1 & 2).

Slutsatser samt åtgärdsförslag

Resultatet av fältbesiktningen, utförda kart-, arkiv- och litteraturstudier samt granskningen av insamlad sonardata visar att förundersökningsområdet har förutsättningar att rymma en mångfald av lämningar från skilda tidsperioder. Tänkbara är bland annat kulturlager, rester av hamnanläggningar samt lämningar efter uttjänta och avsiktligt sänkta båtar och skepp. Dessa lämningar kan teoretiskt härröra från såväl tiden för Karl IX:s Göteborg, som före respektive efter densamma.



Figur 15. Karta över förundersökningsområdet som visar de sonarkontakter som valts ut till fortsatt undersökning. På kartan har också markerats den ungefärliga positionen för den påträffade pråmlämningen. Skala 1:1 500. Godkänd ur sekretessynpunkt för spridning. Lantmäteriet 2010-01-13. Dnr 601-2010/108.

Materialet har därför en stor potential när det gäller att belysa områdets historiska utveckling från åtminstone 1600-talet och framåt. Inte minst är det av mycket stort vetenskapligt intresse om fynd och anläggningar härrörande från Karl IX:s Göteborg kan påvisas.

Som föreliggande rapport har visat saknas det i stort sett skriftligt källmaterial som kan lämna tillförlitlig information om stadens storlek, utseende och byggnadsbestånd. De arkeologiska undersökningar som hittills har genomförts på land har med några få undantag lämnat marginella bidrag i detta avseende. Undersökningarna antyder dessutom att en stor del av det forna stadsområdet kan vara utschaktat och därmed förstört. Det aktuella vattenområdet måste därför tillmätas en mycket stor arkeologisk potential, i synnerhet som det inte förefaller att ha varit föremål för några mer omfattande muddringsföretag.

Det står mot denna bakgrund klart att en andra förundersöknings-etapp bör ha en uttalat hög ambitionsnivå. Enligt Bohusläns museums uppfattning bör det fortsatta arbetet omfatta dels dykbesiktningar av de utpekade sonarkontakterna, dels provschaktning i älvbotten i syfte att påvisa förekomst av eventuella kulturlager och översedimenterade anläggningar. Det senare kräver särskild planering och logistik då det finns skäl att misstänka att sedimenten kan vara förorenade. Är det arkeologiska materialet så omfattande som det finns anledning att förmoda kan det vara förenat med betydande svårigheter att särskilja äldre lämningar från mer recenta sådana. Det är därför väsentligt att undersökningsbudgeten medger ett tillräckligt antal dendrokronologiska analyser för att möjliggöra detta.

Referenser

Litteratur

Bengtsson, B. & Öbrink, M. 2008. *Historiska lämningar vid Lilla Aspholmen. Arkeologisk förundersökning av land- och vattenområden vid Lilla Aspholmen och på Hisingen, Göteborgs hamn. Göteborgs stads fornlämningar Lundby 1, 132, 133 och Göteborg 367 samt nyupptäckta fornlämningar inom fastighet Arendal 764:717 m.fl., Göteborgs kommun. Rapport 2008:7. Bohusläns museum.*

Bonsdorff, L. 1931. *Göteborgs hamn genom tiderna*. Göteborg.

Hedin, G. 1995. *Svenska varv – världsledande*. Göteborg.

Järpe, A. 1986. *Nya Lödöse*. Rapport Medeltidsstaden 60. Riksantikvarieämbetet och Statens historiska museer.

Ribbing, O. (red). 1949. *Göteborgs eskader och örlogsstation 1523–1870*. Historik utarbetad och utgiven av Försvarsstabens krigshistoriska avdelning.

Scander, R. 1975. *Karl IX:s Göteborg på Hisingen*. Göteborgs hembygdsförbunds skriftserie X. Göteborg.

Thulin, O. 1930. Från det hisingska Göteborg. Utgrävningarna i Färjenäs 1926. Särtryck ur *Festskrift till Axel L. Romdahl den 18 mars 1930 från lärjungar*.

Widéén, H. 1960. Lödöse som blev Göteborg. Notiser om anstädernas byggnadshistoria. I: *Göteborg förr och nu*. Göteborgs hembygdsförbunds skriftserie I. Göteborg.

Öhnander, B. 2004. Göteborg berättar. I: *Göteborgs-Posten* den 3 maj 2004.

Otryckta källor

Carlsson, K. 2007. *Slutanmälan av arkeologisk förundersökning av forn-lämning RAA nr 135, Färjestaden m.fl. i Lundby socken, Göteborgs kommun*. Riksantikvarieämbetet UV Väst, Mölndal. Stencil.

FMIS, Informationssystemet för fornminnen, Riksantikvarieämbetet, Stockholm.

Lindström, M. 2000. *Resultatredovisning av utförda arkivstudier på Krigsarkivet, Riksarkivet och Sjöhistoriska museet avseende Götatunneln beläget i Göteborg*. Kalmar läns museum, UV/Marinarkeologi. Stencil.

Arkiv

Göteborgs stadsmuseum

Göteborgs stadsmuseums arkiv

Göteborg 64:1, Göteborg 135, Göteborg 136:1, Göteborg 136:2

Krigsarkivet

Stads- och fästningsplaner

Göteborg

Lantmäteriet

Lantmäterimyndigheternas arkiv

Lantmäteristyrelsens arkiv

Rikets allmänna kartverks arkiv

Sjöfartsmuseet i Göteborg

Fotoarkivet

Göteborgs stad

Göteborgs hamn

Ämmesarkivet

SMG Doss 238:4

SMG Doss 238:11

Tekniska och administrativa uppgifter

Lst dnr:	431-25225-2009
Västarvet dnr:	NOK 596-2009
Västarvet pnr:	D361
Fornlämningsnr:	Lundby 135:1
Län:	Västra Götalands län
Kommun:	Göteborg
Socken:	Lundby
Fastighet:	Färjestaden 9:2 m.fl.
Ek. karta:	7B 0d
Läge:	X 6403342 Y 1267550
Meter över havet:	2-10
Höjdsystem:	Göteborgs stads, +10,00 = RAK 1990
Uppdragsgivare:	Eriksbergs Förvaltning AB
Ansvarig institution:	Västarvet
Projektledare:	Staffan von Arbin
Medverkande personal:	Staffan von Arbin, Matthew Gainsford
Projektets löptid:	november-december 2009
Arkiv:	Bohusläns museums arkiv
Fynd:	Inga fynd omhändertogs under undersökningsmomentet.

Bilagor

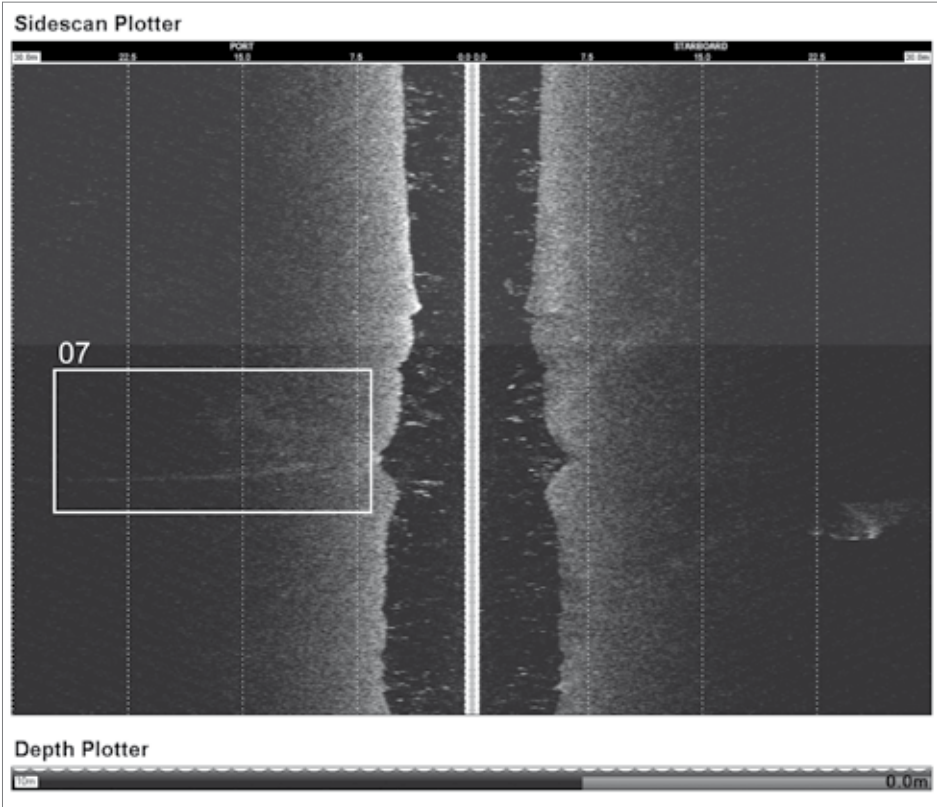
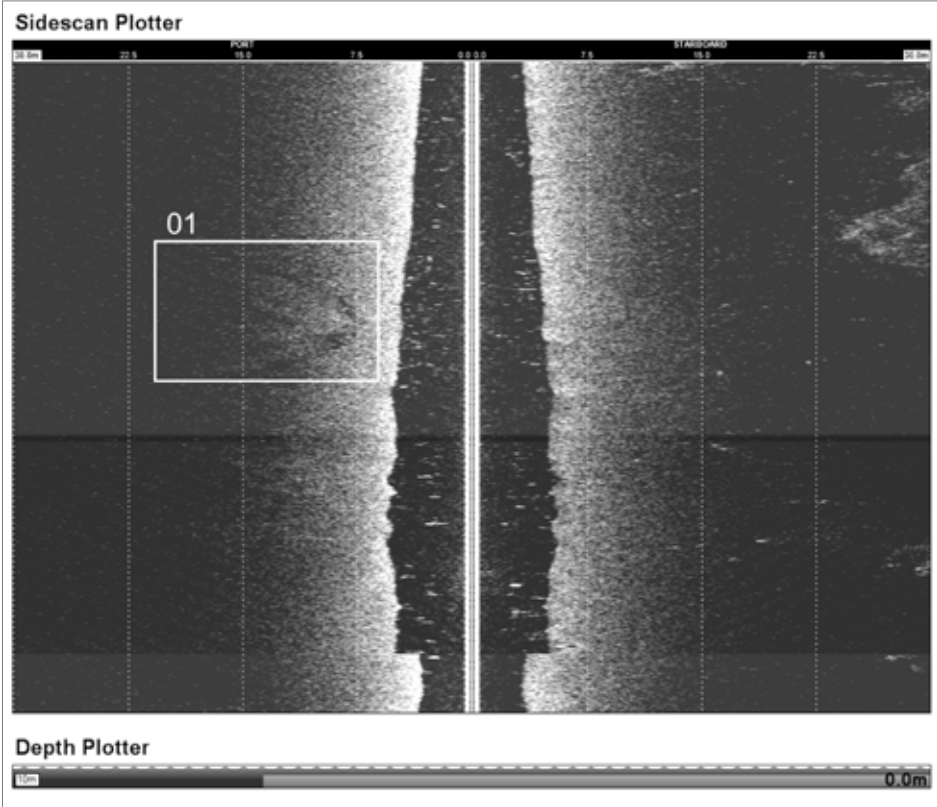
Bilaga 1. *Sonarkontakter.*

Bilaga 2. *Sonarbilder.*

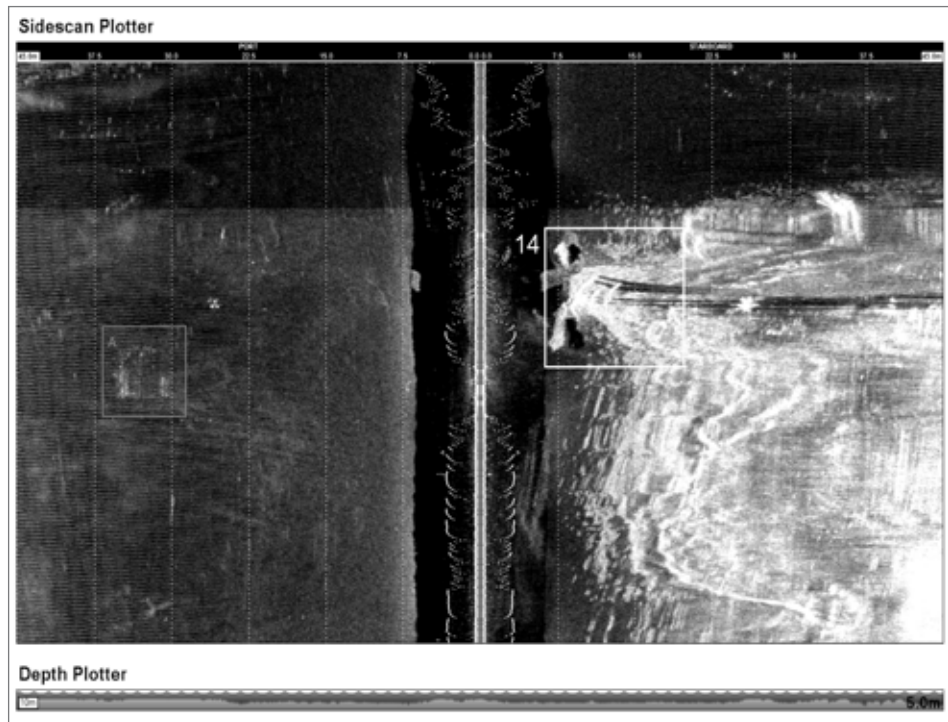
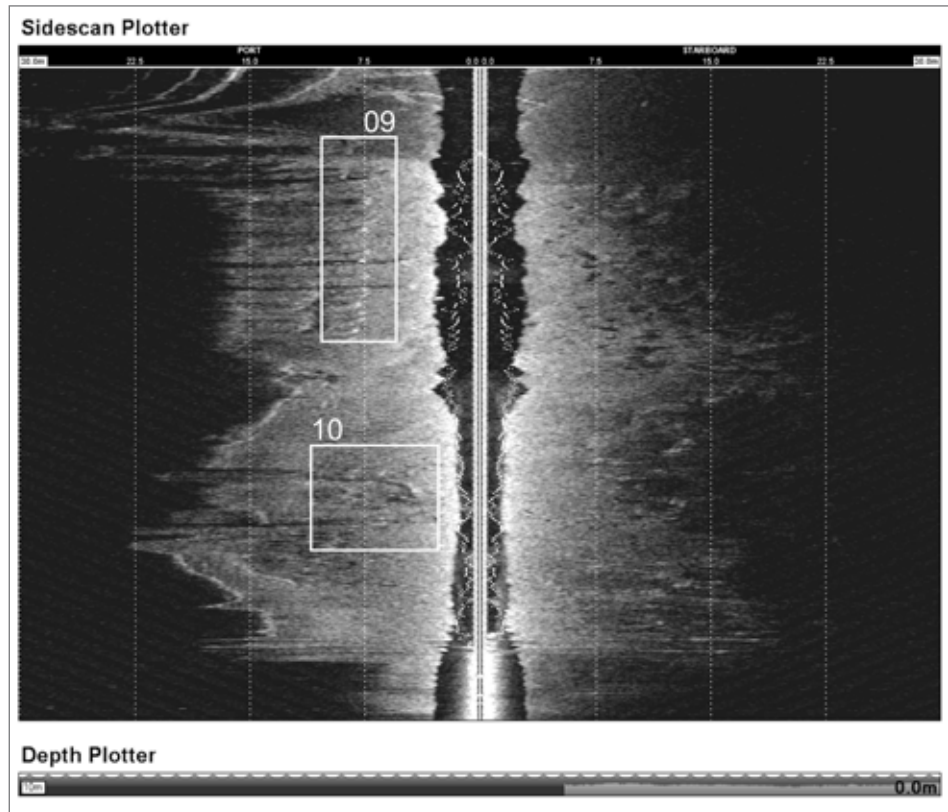
Bilaga 1. Sonarkontakter.

Objekt nr	x	y	Beskrivning	Tolkning	Datum för kartering
1	6403436,998	1267724,210	Ovalt objekt	Fartygslämning	2009-08-14
7	6403307,643	1267547,401	Linjärt objekt	Troligen rörledning men kan vara fartygslämning	2009-08-14
9	6403450,649	1267616,410	Flera punktoobjekt med uppstick	Rad med stående pålar	2009-08-14
10	6403525,811	1267700,435	Objekt med uppstick	Mindre båtlämning?	2009-08-14
14	6403425,308	1267668,746	Flera objekt med uppstick	Fartygslämning?	2009-09-05
15	6403379,577	1267655,153	Två parallella linjer	Fartygslämning eller fåror i bottnen	2009-09-05
29	6403457,061	1267606,590	Linjära strukturer	Fartygslämning/ar?	2009-09-05
31	6403444,113	1267632,969	Ett flertal långsmala objekt	Koncentration med liggande timmer	2009-09-05
32	6403430,308	1267614,242	Ett flertal långsmala objekt	Koncentration med liggande timmer	2009-09-05
37	6403436,271	1267607,612	Ett flertal långsmala objekt	Koncentration med liggande timmer	2009-09-05
38	6403441,148	1267619,848	Flera objekt, varav två med uppstick	Stående pålar och liggande timmer	2009-09-05
39	6403422,661	1267617,786	Ett flertal objekt	Koncentration med liggande timmer eller fartygslämning	2009-09-05
40	6403449,986	1267660,205	Ovalt objekt	Fartygslämning?	2009-09-05
41	6403485,105	1267664,220	Flertal parvisa objekt med uppstick	Rad med pålar, samma som 42. Positionen anger södra ändpunkten.	2009-09-05
42	6403497,228	1267679,861	Flertal parvisa objekt med uppstick	Rad med pålar, samma som 41. Positionen anger norra ändpunkten.	2009-09-05
44	6403496,770	1267687,805	Objekt med uppstick	Stående pålar	2009-09-05
45	6403503,845	1267694,189	Objekt med uppstick	Stående pålar	2009-09-05
51	6403451,408	1267700,135	Två parallella linjer	Fartygslämning eller fåror i bottnen	2009-09-05

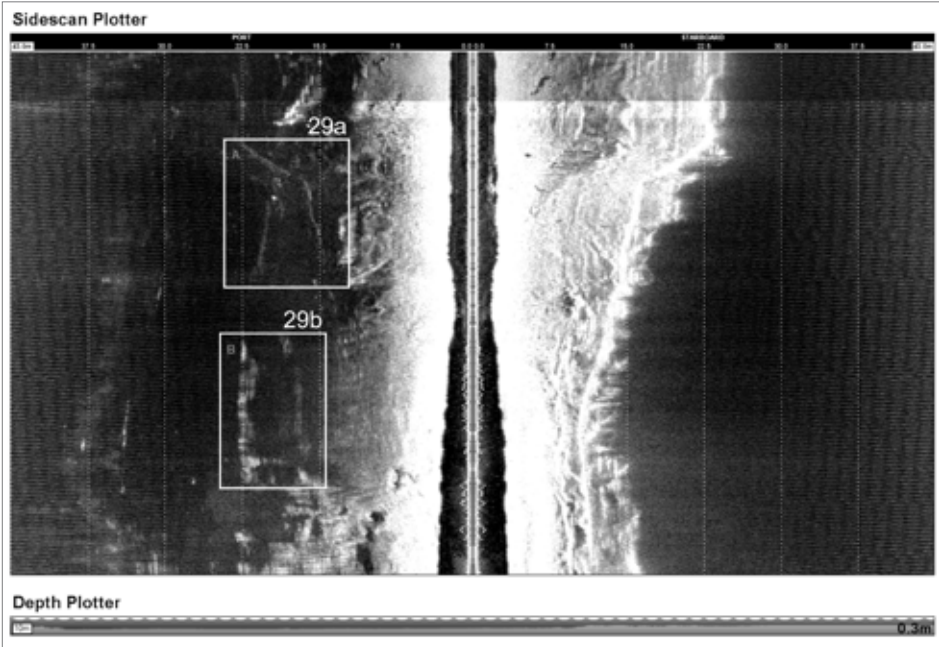
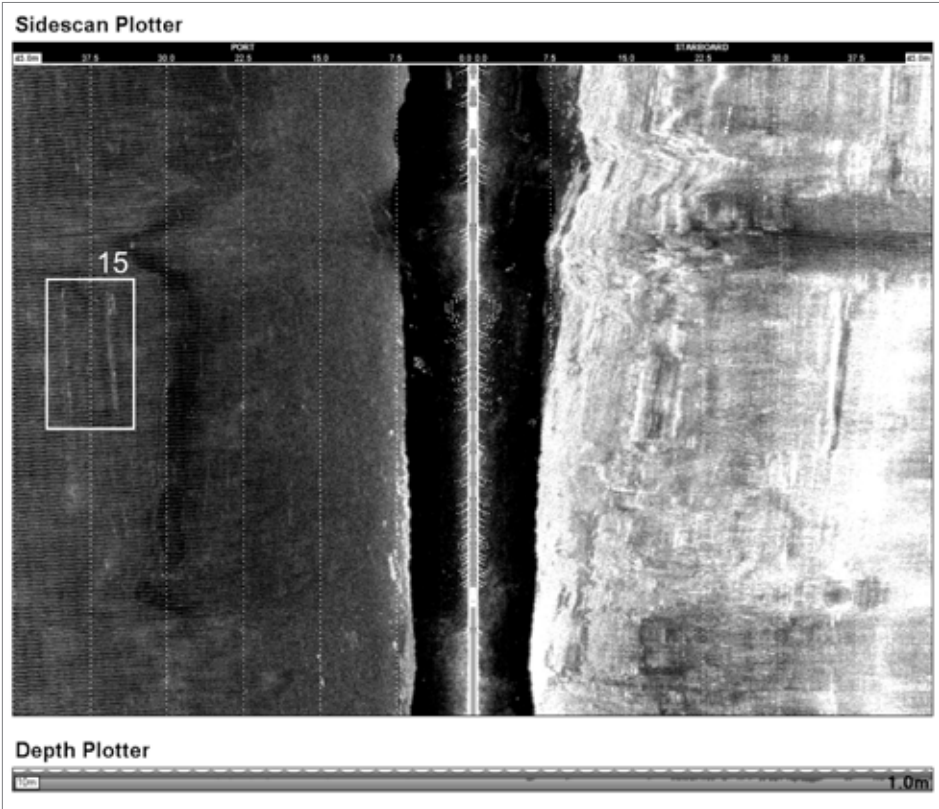
Bilaga 2. Sonarbilder. Alla bilder © HydroGIS AB.



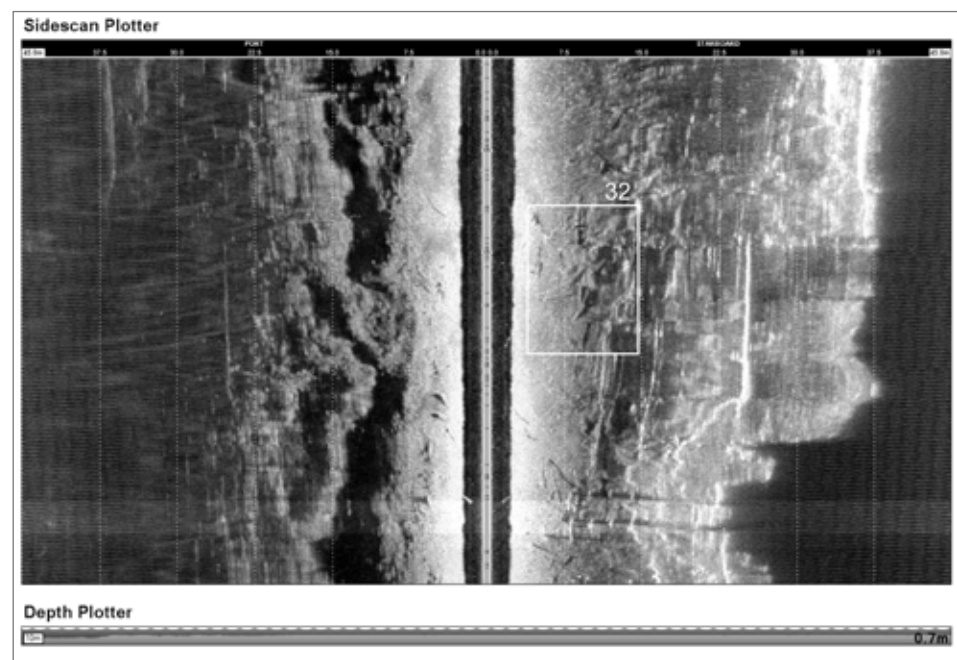
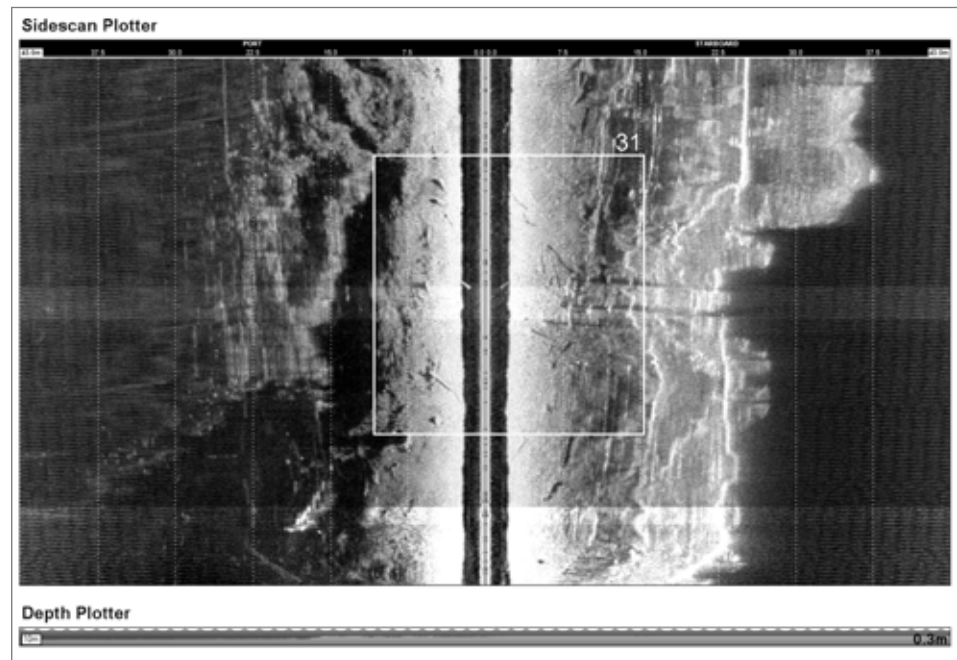
Bilaga 2. Sonarbilder. Alla bilder © HydroGIS AB.



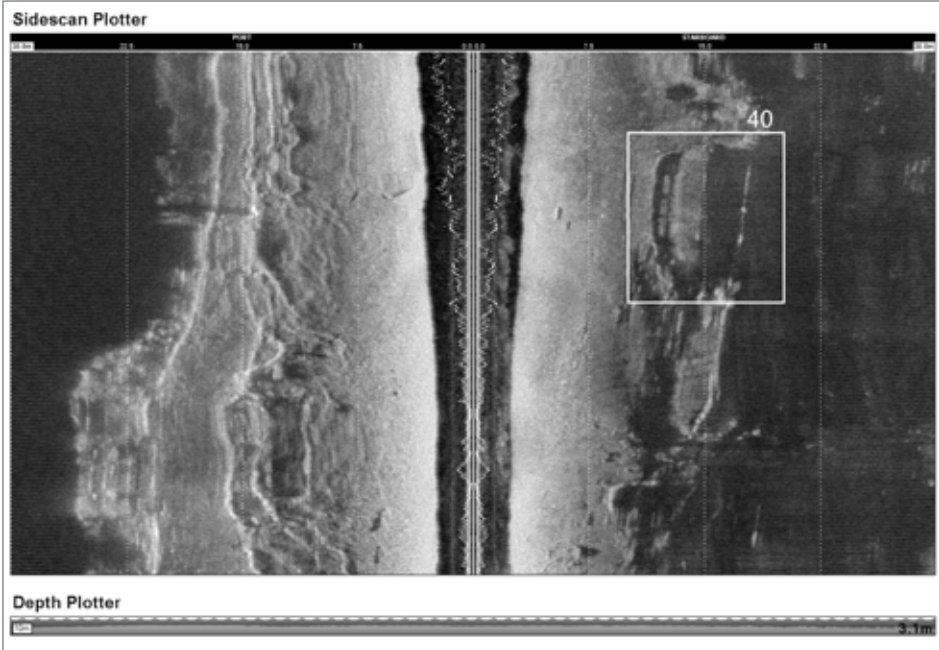
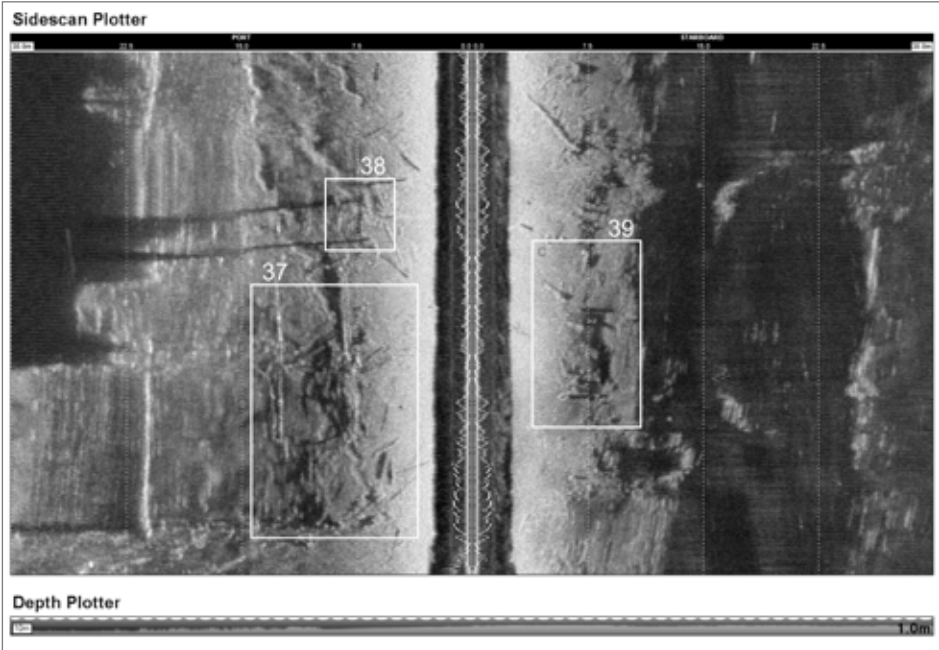
Bilaga 2. Sonarbilder. Alla bilder © HydroGIS AB.



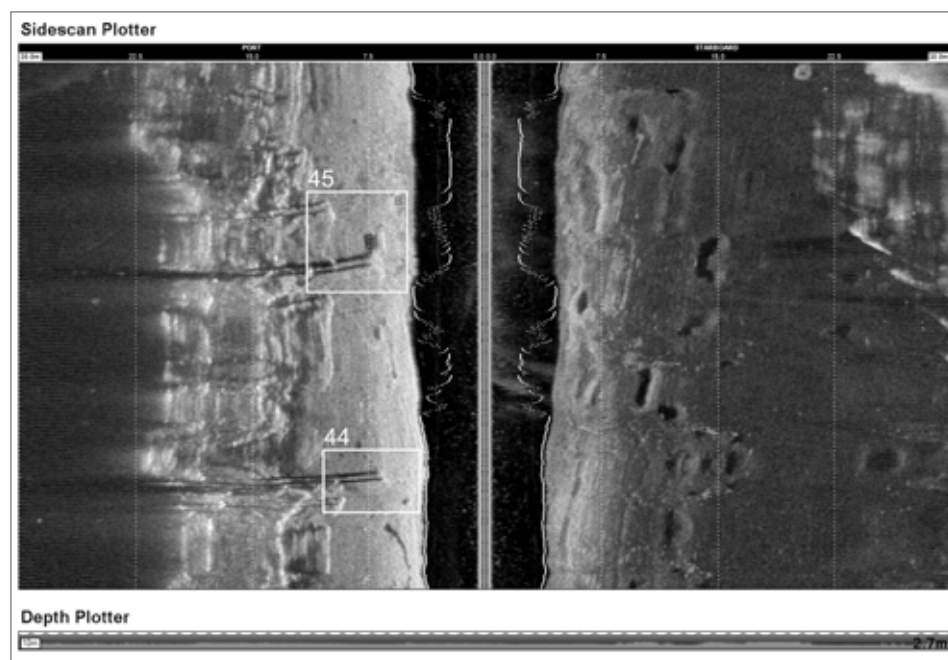
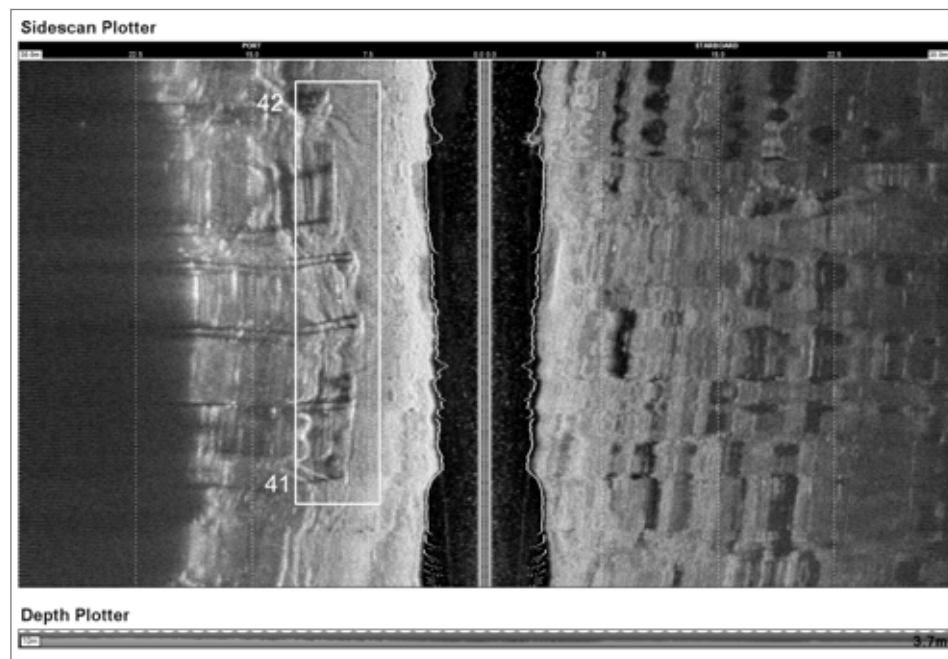
Bilaga 2. Sonarbilder. Alla bilder © HydroGIS AB.



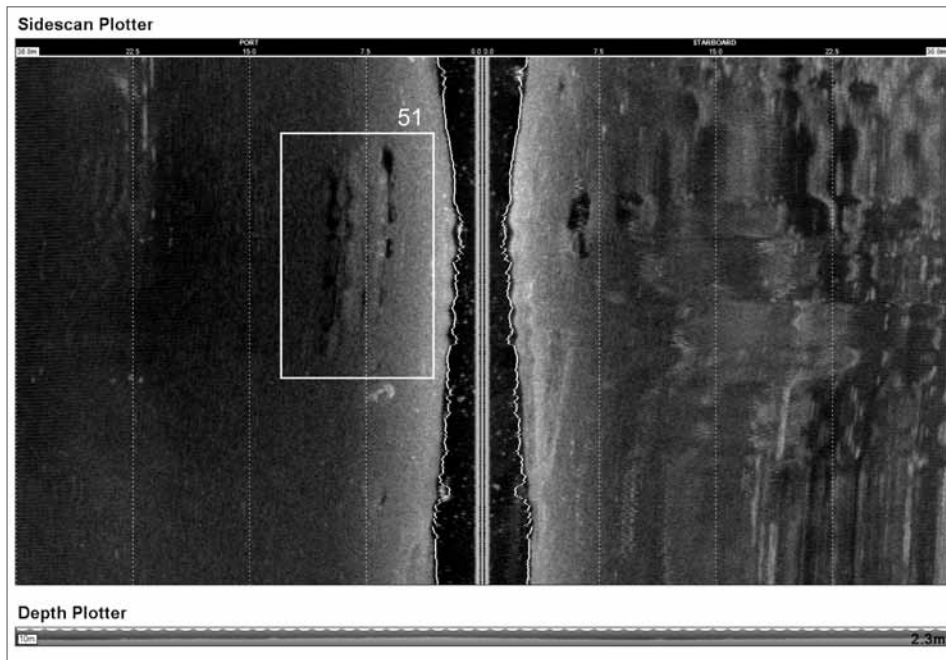
Bilaga 2. Sonarbilder. Alla bilder © HydroGIS AB.



Bilaga 2. Sonarbilder. Alla bilder © HydroGIS AB.



Bilaga 2. Sonarbilder. Alla bilder © HydroGIS AB.



Septem:

Occi

Project af de
ningen som No
den 9 begunte
Hisinger
200.
A: 160

