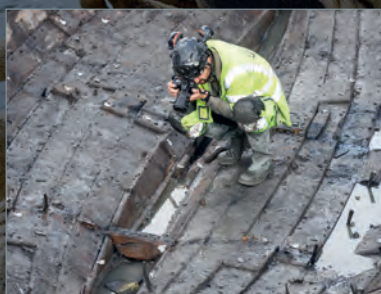


Under jorden i Göteborg • Arkeologi för Västlänken 2



*Sjunkna fartyg och spår
av tullhuset berättar om
handel och sjöfart, en viktig
del av Göteborgs historia*

*Trähus, ullkjortlar och
små familjer. Hur bodde
och klädde sig stadsborna?*







VAD DÖLJER SIG under marken i Göteborg? Flera stora arkeologiska undersökningar utförs i Sveriges näst största stad i samband med olika byggprojekt. Nya vägar, broar och en ny järnväg, Västlänken, byggs genom hela centrala staden.

Den första volymen av vårt magasin kom ut 2021. I den berättade vi om våra undersökningar på Gullbergs fäste och Johannebergs landeri. Nu har vi kommit till den 400 år gamla befästa innerstaden Göteborg. Staden är både en fornlämning och ett riksintresse och därför utförs omfattande arkeologiska undersökningar i samband med byggarbetena. Likt årsringar finns tjocka lager kvar i jorden efter hundratals år av byggverksamhet. Det finns bland annat befästningsmurar, vallgravar, kanaler, hamnar och kajkanter bevarade.

I detta nummer berättar vi om kronans masthamn och om tullen vid Stora Bommen. Marinarkeologerna tar upp frågor om sjöfarten och naturligtvis om de många fartygsvrak som hittats på botten av den gamla masthamnen. Avslutningsvis berättar vi om den en gång så krigsdrabbade Göta älv och om alla de befästningar som byggdes för att skydda området. Det blir en liten försmak inför volym tre av vårt magasin som kommer ut nästa år och som till stor del kommer att handla om våra omfattande undersökningar av Göteborgs befästning.

Men vi börjar där vi slutade sist med de byggnadsrester och husgeråd som hittats under mark efter de första invånarna som levde och verkade i staden från 1620-talet. Ibland kommer vi dem så nära att vi kan namnge personer och återberätta delar av deras historia.

*Carina Bramstång Plura,
Ester Nannmark och Christina Rosén*

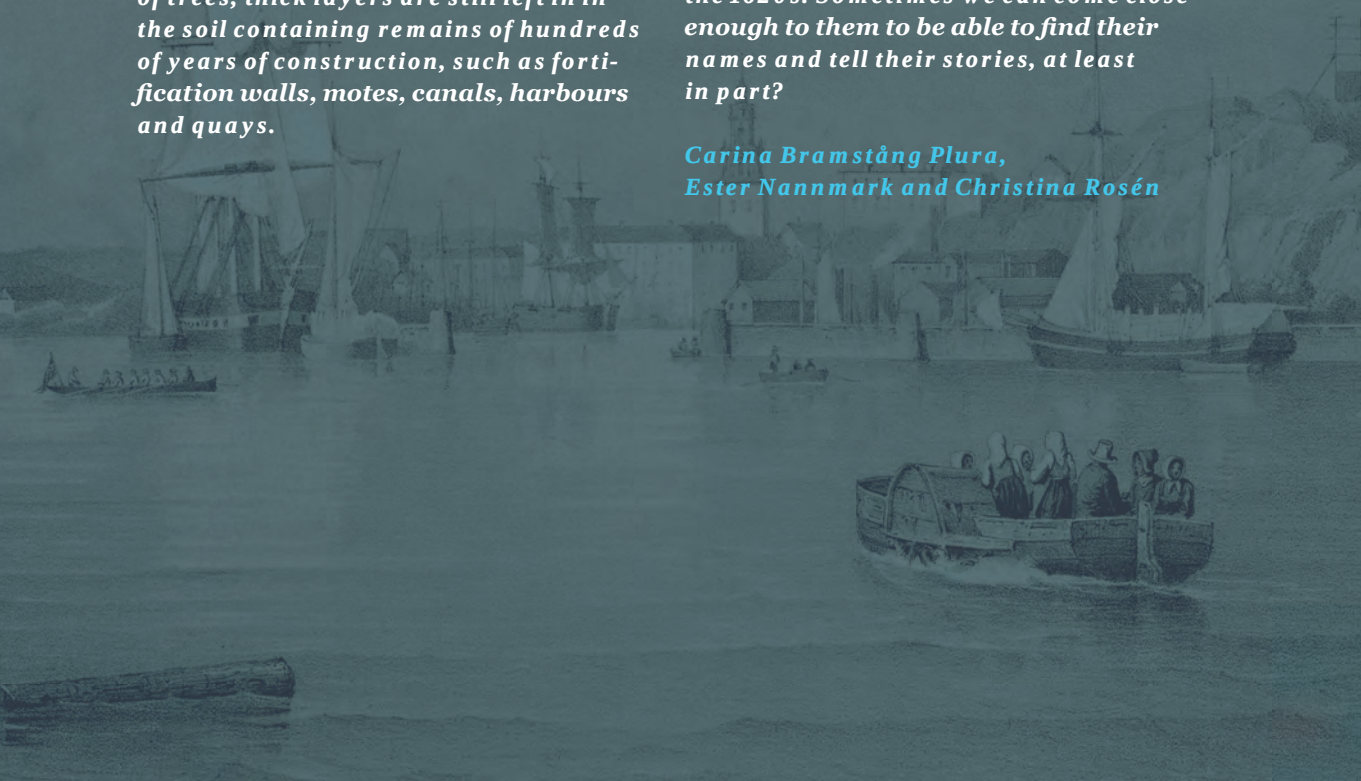
WHAT IS HIDDEN UNDER the ground in Gothenburg? Several major archaeological excavations are taking place in conjunction with a variety of construction work in Sweden's second largest city. All over the central parts of the city, new roads, bridges and a new railway, Västlänken, are under construction.

The first issue of our magazine was published in 2021, where we presented our excavations at the fort Gullbergs fäste and the estate Johannebergs landeri. Now we have reached the 400-year-old fortified inner city of Gothenburg. This part of town is a heritage site of national interest, which means that large-scale archaeological excavations are conducted prior to the construction work. Like annual rings of trees, thick layers are still left in the soil containing remains of hundreds of years of construction, such as fortification walls, moles, canals, harbours and quays.

In this issue of the magazine, we present the old harbour of the Crown, Masthamn, and the customs house at Stora Bommen. The marine archaeologists describe the shipping and the many shipwrecks discovered in the old seabed of the Masthamn harbour. Finally, we depict River Göta Älv, once so impacted by war, and the numerous fortifications that were built to protect the area. The latter is a brief preview of volume three of our magazine, published next year, which will mainly cover the extensive excavations of Gothenburg's fortifications.

However, here we start where we last finished, with the remains discovered underground of buildings and household utensils left by the first inhabitants who lived and worked in the town in the 1620s. Sometimes we can come close enough to them to be able to find their names and tell their stories, at least in part?

**Carina Bramstäng Plura,
Ester Nannmark and Christina Rosén**



Innehåll

Nybyggarna på Kvarnberget

ett av de tidiga hushållen
och Sankt Erik 7

*Amanuel Hailemariam Zerue
och Erik Sanzén*

Vem bodde vid Sankt Erik?

att spåra de första göteborgarna 19
Christina Rosén

Staden, båtarna och skeppen

om sjöfarten i det
tidigmoderna Göteborg 31
Staffan von Arbin

Kronans masthamn

från vik till packhusplats 45
Emma Nordström

Hamnen vid Kvarnbergets fot

en plats för såväl soldater
som stadsbor och djur 59
Emma Nordström

Vraken i kronans masthamn

från fiskebåtar och
fraktfartyg till utfyllnad 71
Anders Gutehall

Livet ombord

ett vrakfynd i
kronans masthamn 89
*Fredrik Lundgren
och John Evan Skole*

Konservatorn och Västlänken

med nedslag i vrakfynden 99
Inger Nyström Godfrey

Att dokumentera ett vrak

gamla träfartyg möter
digital teknik 107
Anders Gutehall

Kapare och sjörövare

i 1700-talets Göteborg 115
*Fredrik Lundgren
och John Evan Skole*

Spåren efter tullen

arkeologi vid masthamnen 127
Karolina Müller och Nora Hansson

Tullhuset vid Stora Bommen

människoöden och
ett fallfärdigt hus 139
Karolina Müller

Smuggling och korrupta tullare

med folklig välsignelse 147
*Fredrik Lundgren
och John Evan Skole*

Handel och varor

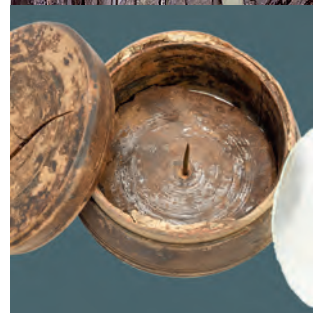
vad skeppades till
Göteborg 1750? 153
Christina Rosén

På kroppen i en kuststad

kläder och mode i
det tidiga Göteborg 165
Ester Nannmark

Skansar, batterier och redutter

försvaret av Göteborg
i dess omland 1619 till 1820 177
Mats Sandin och Tom Wennberg





Redaktör: Carina Bramstång Plura,
Ester Nannmark och Christina Rosén •
Lektor: Betty-Ann Munkenberg •
Kartor: Henrik Pihl •
Grafisk form och layout: Lena Troedson •
Översättning: Judith Crawford •
Fotograf: Markus Andersson •
Kostymör: Magdalena Johansson Hammar •
Kostymassistent: Jens Heimdahl

Utgivare: Arkeologerna, SHM (Möndal)
Tryckeri: Ätta.45 Tryckeri AB, 2022

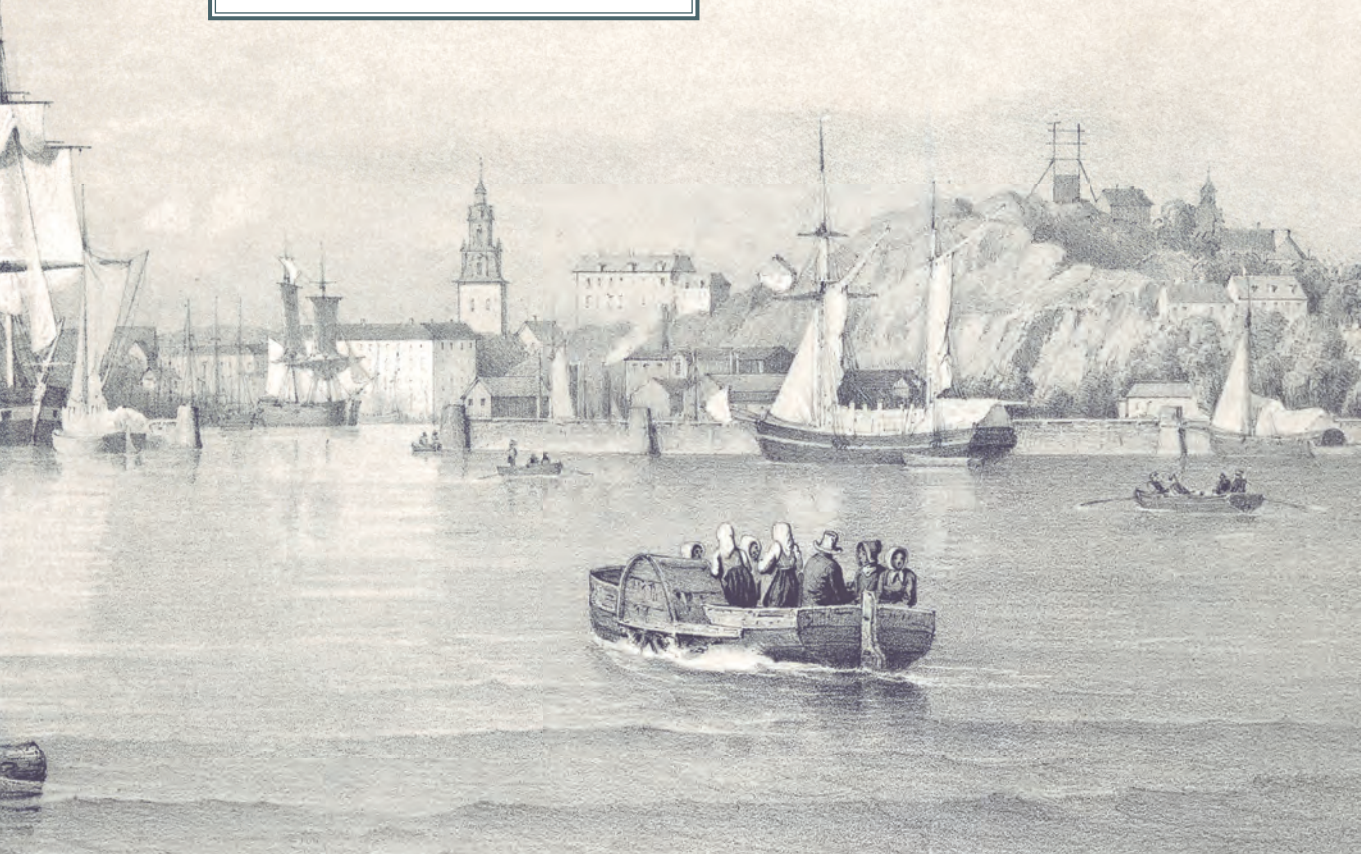
Följande av magasinets författare
arbetar inte på Arkeologerna:
Staffan von Arbin, Bohusläns museum •
Anders Gutehall, Visuellt arkeologi •
Inger Nyström Godfrey,
Studio Västsvensk Konservering •
Mats Sandin, Rio Göteborg •
Tom Wennberg, Göteborgs stadsmuseum

Bild på omslagets insida: Göteborg från Lindholmen,
Hisingen. Göteborgs stadsmuseum (PDM)

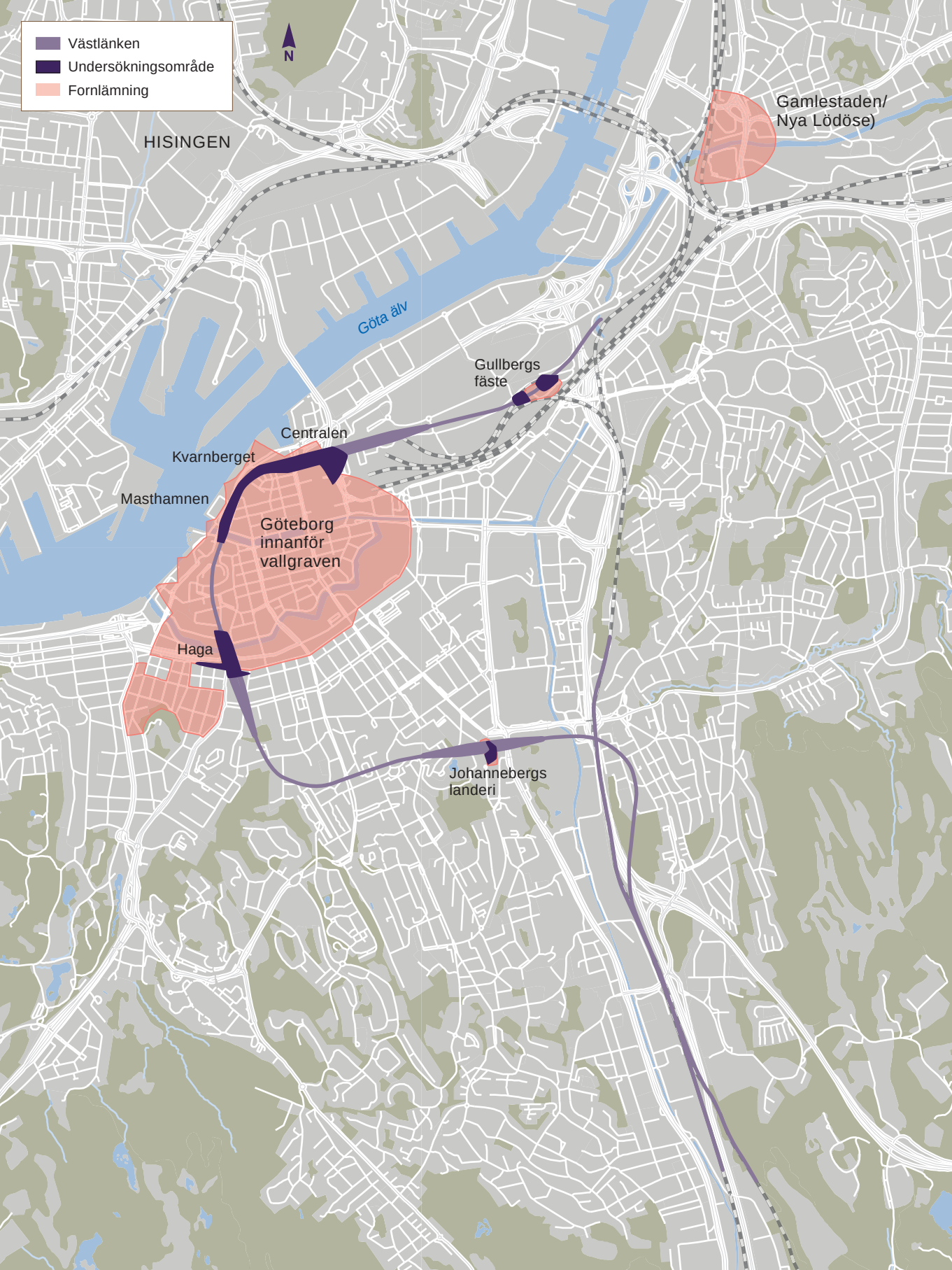
Bild på denna sida: Göteborg från älvsidan.
Göteborgs stadsmuseum (PDM)

Information om bilder på artiklarnas startsidor, vinjett-
bilder på artiklarnas första textsida och iscensatta
stämningbilder finns på magasinets sista sida.

Upphovsrätt gäller för bilder som inte har en
Creative Commons- eller Public Domain-licens,
CC-BY (4.0) eller PDM (1.0)
<https://creativecommons.org/licenses/>



- Västlänken
- Undersökningsområde
- Fornlämning



Nybyggarna på Kvarnberget

ett av de tidiga hushållen och Sankt Erik

Amanuel Hailemariam Zerue och Erik Sanzén

I BÖRJAN AV 1600-TALET ökade intresset från Sverige att etablera en välbefäst stad nära Göta älvs mynning. Efter att Älvsborgs lösen hade betalats år 1619, beslöt Gustav II Adolf att anlägga en ny stad på södra sidan av Göta älv mellan Nya Lödöse och Älvsborg. Staden grundades 1621 och Nya Lödöse skulle då överges över tid. Många av de första invånarna kom från Nya Lödöse. De hade drabbats hårt av Kalmarkriget 1611–1613. Välborna invånare flyttade till de centrala delarna av Göteborg nära hamnkanalen och hade dyra hus med tegelgavel. De var välbärgade personer och framgångsrika handelsmän och är, med tanke på tiden som har gått, relativt väldokumenterade. De mindre bemedlade invånarna byggde enklare hus i utkanten av staden och det är om dem vi berättar.

SWEDEN'S INTEREST IN BUILDING a fortified town close to the mouth of River Göta Älv increased in the beginning of the seventeenth century. After the ransom of Älvsborg Fortress, which had been paid in 1619, King Gustav II Adolf decided to build a new town on the southern shore of River Göta Älv, between Nya Lödöse and Älvsborg. The town was founded in 1621, and Nya Lödöse was then gradually abandoned. Many of the first inhabitants came from Nya Lödöse. They had been severely affected by the Kalmar War in 1611-1613. Distinguished inhabitants moved to the central parts of Gothenburg, building costly houses with brick facades near the harbour canal. These were wealthy people and prosperous merchants, who are relatively well accounted for in the records considering the time that has passed. People of less elevated rank built simpler houses in the outskirts of the town, and it is their stories we will be telling.



Det äldsta huset vid Kvarnberget

Resterna efter ett litet hus från tidigt 1600-tal hittades utmed Kvarnbergets norrsida, nära Göta älv. På andra sidan Kvarnberget i söder låg den första begravningsplatsen i staden och ytterligare längre söderut fanns de finare adresserna vid Stora Hamnkanalen. Huset vi nu har undersökt låg i de lite fattigare kvarteren och var ett av de första bostadshusen från den tidigaste stadstiden. Huset hade många likheter med träbyggnaderna från de arkeologiska undersökningarna i Nya Lödöse.

Det som hade bevarats av huset till vår tid var golvet och grunden. Av det kunde vi uppskatta husets storlek till cirka åtta gånger sex meter fördelat på två rum. Golven i rummen bestod av träplankor lagda på golvreglar.

Huslämningar i arkeologin brukar bestå av fundament, golv och ibland en eller två stockar från väggkonstruktionen. Därför är det inte alltid lätt att bestämma vilken byggnadsteknik som använts.

Konstruktionen av det äldsta huset påbörjades i princip på samma sätt som när man vill bygga ett hus idag. Marken på platsen där det skulle stå utjämnades och förbereddes. Därefter byggdes en kallmurad syllstensrad som grund för husets ytterväggar och korsande golvreglar innanför. Ett lager av träflis och



▲ Golvbrädor i Åskhult.

Timber floorboards at Åskhult.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

◀ Golvbrädor i det äldsta huset på Kvarnberget.

Floorboards of the oldest house at Kvarnberget.

Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)

Föregående sida: Mynt med årtal 1616 från Gustav II Adolfs regentperiod (fram- och baksida). Mynten hittades på golvet i det äldsta huset.

Coin from the year 1616 during the regency of Gustav II Adolf (obverse and reverse). The coins were found on the floor of the oldest house.

En snörnål, funnen på golvet i det äldsta huset. Nålen har mycket sannolikt använts av de boende i huset för snörning av livstucken.

Lacing needle found on the floor of the oldest house. The needle was probably used by the inhabitants of the house for lacing bodices.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

sand fylldes sedan mellan reglarna och kan ha fungerat som isolering. Efteråt lades golvbrädorna som spikades på reglarna. Väggarna var inte bevarade men spår av dem syntes mellan syllstenarna som en gång stödde väggstockarna. I norra hörnet av huset mot gatan fanns rester av en stolpe, möjligtvis en dörrpost från ingången till huset.

Vad lämnade de boende efter sig?

Ovanför och under resterna efter det gamla trägolvet hittades intressanta föremål som berättar en del om livet för dem som bodde i huset. Två silvermynt, som fallit mellan golvspringorna, är värdefulla för oss arkeologer då de hjälper oss att tidsbestämma golvet. Båda mynten är från tidigt 1600-tal och valören på mynten ligger på 1 öre, som motsvarar värdet av ett mjölkpaket i dag (enligt Ekonomiska museets uträkning av penningvärdet). Nära mynten återfanns en välbevarad snörnål tillverkad av silver. Nålen ger oss en inblick i det personliga och privata livet. De boende i huset har med säkerhet använt nålen för att lätt kunna trä och dra åt sina snörliv när de klädde på sig. Flera föremål hittades från syarbete och hantverk som utförts i huset.

I huset tillvaratogs ytterligare ett informativt fynd, en bevarad trätunna. Vanligtvis

En välbevarad trätunna. På vänstra bilden har konservatorerna i fält täckt tunnan med skyddsmaterial för att undvika skador eller förstörelse under frakten. På den högra bilden dokumenteras tunnan inför utgrävning på konservatorsateljén. De brandgula banden håller ihop tunnan under arbetet.

A well-preserved wooden barrel. To the left, the conservators have wrapped the barrel in protective material when still in the field, to avoid damage or destruction during transport. To the right, documentation of the barrel is carried out before excavation of it at the conservation laboratory. The orange bands keep the barrel together during the work.

Foto/Photo Arkeologerna (CC-BY) ►



användes trätunnor för transport och förvaring av saker. Placeringen av tunnan under golvet tyder på att den kan ha haft en kylfunktion för matvaror, men sten på dess botten antyder att den kan ha fungerat som dränering.

I närheten av huset fanns det ett öppet område där vi hittade flera avfallsgropar som var samtida med huset. Groparna innehöll mestadels djurben, skärvor av keramik och glas. Avfallsgroparna hade troligen använts både av de som bodde i huset och av grannarna i husen intill.

Den dolda gatan

Intill det äldsta huset fanns en två och en halv meter bred gata eller stenlagd gång. Den var belagd med obearbetade svallade stenar och

förstärkt av stockar längs med sidan. Gatstenarna vilade på ett lager av sättsand som hade transporterats dit från en strand och mödosamt skyfflats ut för att utjämna platsen före stenläggningen. Kantstenarna var lite mer kvadratiska och större än de andra. Gatan var väldigt lik gatorna i Nya Lödöse och byggd på ungefär samma sätt.

Hänglås från det äldsta huset.

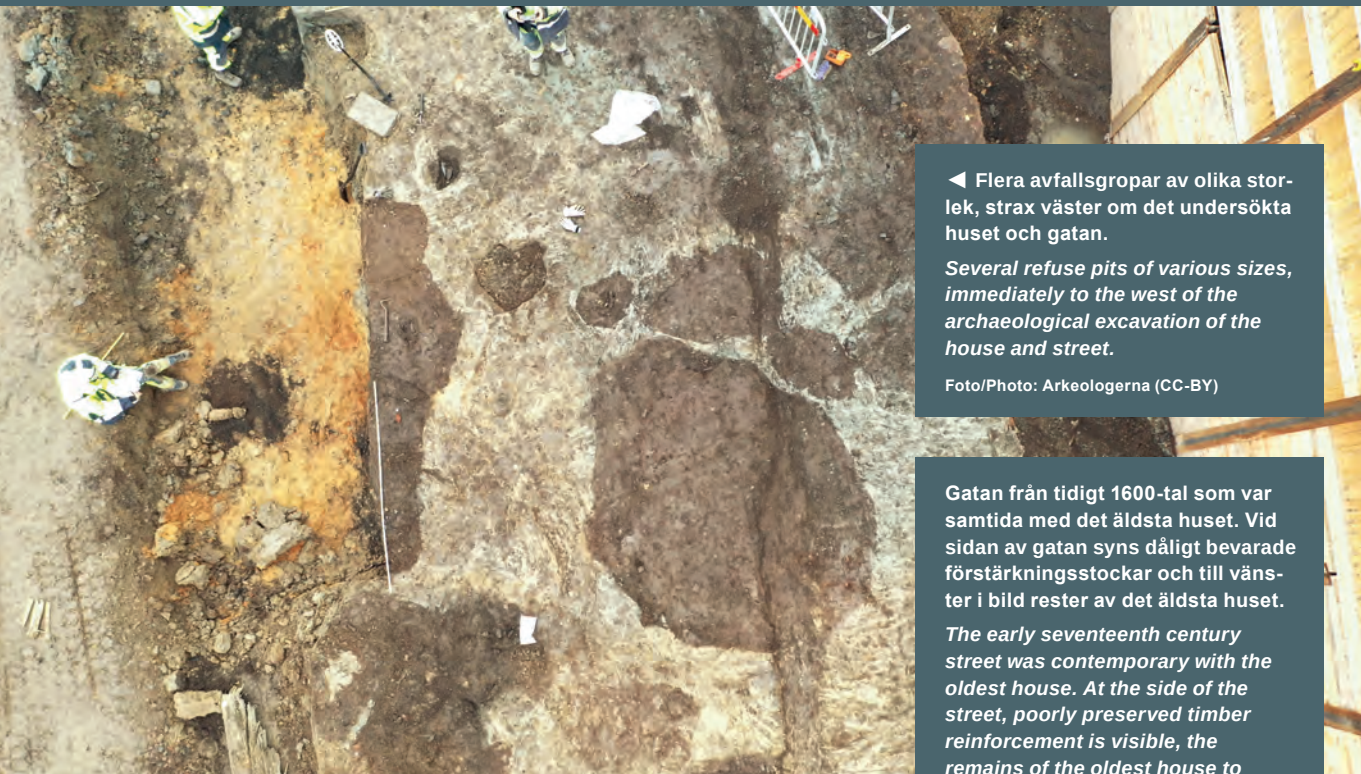
Padlock from the oldest house. ▶

Tunnor och ämbar från Äskhult.

Barrels at Äskhult. ▼

Foto/Photo: Markus Andersson
för/for Arkeologerna (CC-BY)





◀ Flera avfallsgropar av olika storlek, strax väster om det undersökta huset och gatan.

Several refuse pits of various sizes, immediately to the west of the archaeological excavation of the house and street.

Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)

Gatan från tidigt 1600-tal som var samtida med det äldsta huset. Vid sidan av gatan syns dåligt bevarade förstärkningsstockar och till vänster i bild rester av det äldsta huset.

The early seventeenth century street was contemporary with the oldest house. At the side of the street, poorly preserved timber reinforcement is visible, the remains of the oldest house to the left in the picture.

Flygbild/Aerial photo: Arkeologerna (CC-BY) ▼





▲ Flygbild över den framgrävda gatan. Mot norr syns dagens Nedre Kvarnbergsgatan som följer samma riktning som den äldre gatan.

Aerial photo of the excavated street. To the north, the present-day street Nedre Kvarnbergsgatan runs in the same direction as the older street.

Flygbild/Aerial photo: Arkeologerna (CC-BY)

När gatan nu undersöktes var den illa därän efter diverse ingrepp som skett under de senaste 400 åren. Men under den första halvan av 1600-talet bör den ha varit bra underhållen och välfrekventerad av stadens borgare som kunde ta sig fram torrskodda. Nedre Kvarnbergsgatan följer samma riktning som den 400 år gamla gatan; inte förvånande då nästan hela innerstaden har de gamla gatusträckningarna kvar.

En trygg stad

Västra Sverige drabbades hårt av krig under 1500-tal och tidigt 1600-tal och flera av städerna brändes i strider. Med tanke på detta beslutade kungen Gustav II Adolf att bygga den planerade staden Göteborg som en befäst stad. Befästningen skulle skydda stadens invånare och Sveriges handelsintressen bättre.

Befästningsbygget påbörjades år 1624, under ledning av generalingenjören Johan Rodenburg. Arbetet utfördes enligt den tidens moderna stadsbyggnadskonst, den så kallade holländska befästningsskolans principer, med rätvinklade gatunät. Resultatet gjorde Göteborg till en av de starkast befästa städerna i norra Europa, och mycket riktigt blev staden aldrig attackerad. Göteborgs befästning hade 13 bastioner, vallgravar och raveliner.

Bastionerna var sammanbundna med kurtin-murar. En bastion kan enkelt beskrivas som en spetsig och framskjuten del av fästningen och en kurtinmur är en huvudvall i en befästning som förbinder två bastioner.

Bastion Sankt Erik är en av de bastioner som omringade staden. Den började byggas år 1639 och hade fått namn efter Erik den helige, en svensk kung på 1100-talet. Bastionen konstruerades mestadels direkt på berg. På grund av bergsprängningar och byggnadsarbeten i modern tid antogs att det mesta av Sankt Eriks



Profilbild på bastion Sankt Eriks östra flankmur. De första fyra stenlagren i muren var en del av fundamentet. De var kallmurade med större och grovt bearbetade stenblock.

Profile of the eastern flank wall of the Sankt Erik bastion. The first four layers of stone in the wall were part of the dry-stone foundation, built of large roughly hewn blocks of stone.

Foto/Photo Arkeologerna (CC-BY) ▼

▲ Detaljbild med bastion Sankt Erik från 1771 års karta över Göteborg. Röd markering visar var vi hittat flankmuren.

Detail of the 1771 map of Gothenburg showing the Sankt Erik bastion. The red marking shows where we discovered the flank wall.

Riksarkivet (PDM)





▲ I bilden syns flankmuren och intill flankmuren vid insidan (till höger) syns rester av ett fundament.

The picture shows the flank wall. Remains of a foundation can be seen on the inside of the flank wall (to the right in the picture).

Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)

bastion vara borta sedan länge. Men under den arkeologiska undersökningen för Västlänken hittades den förmodligen sista kvarvarande delen av bastionen, den östra flankmuren. Muren var uppmurad av större och mindre naturstenblock och avgränsades mot berget.

Bastion Sankt Erik var en av de fem bastioner som vette mot Göta älv. Bastionen byggdes på en plats som var militärt strategisk för att

försvara staden och dess invånare från eventuella attacker från sjösidan och Hisingen; speciellt från Ramberget på andra sidan Göta älv.

Fynden berättar om hur människorna levde

Vi har gjort många intressanta fynd vid utgrävningen på Kvarnberget och Sankt Erik. Fynden speglar olika aktiviteter från flera generationer som bott i staden. Kvarlämnade föremål är en ovärderlig källa till förståelsen för hur vardagen såg ut för de personer som levde och arbetade på platsen. Arkeologiska fynd kan i stort och smått berätta om deras dagliga arbete, hur de försörjde sig, om deras matkultur, köksredskap, äktenskap och familjestrukturer, relation till omvärlden och handel.



◀ En sexsidig tärning av bly, funnen i ett kulturlager vid insidan av bastionen Sankt Erik. Vi kan se framför oss hur soldaterna vid Göteborgs garnison spelar tärning för att förströ sig.

Six-sided dice of lead, found in a cultural layer inside the Sankt Erik bastion. We can imagine the soldiers at Gothenburg Garrison playing dice to while away the time.

Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)



◀ Köksutensilier från undersökningen på Sankt Eriksgatan. Skedar, ett fint dekorerat skaft till bestick gjort av horn och en kniv.

Kitchen utensils recovered from the archaeological excavation of Sankt Eriksgatan. Spoons, a beautifully decorated cutlery handle made of horn, and a knife.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)



◀ Ett nålhus för synålar och en fingerborg.
A needle case and thimble.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)





◀ Skärvor av Westerwaldgods. Ett saltglaserat stengods som tillverkades i nuvarande Tyskland, i Westerwaldområdet, i slutet av 1500-talet och i början av 1600-talet.

Potsherds of Westerwald stoneware, salt-glazed stoneware produced in the Westerwald region, present-day Germany, at the end of the sixteenth century, beginning of the seventeenth century.

Foto/Photo: Markus Andersson
förl/for Arkeologerna (CC-BY)

Bilden visar en liten skärva av ett dryckeskrus (Schnelle), från tidigt 1600-tal. En Schnelle är en smal, lång, cylindriskt avsmalnande sejdell gjord av gråvitt stengods med handtag och metallock. Dryckeskrusen tillverkades i Siegburg, Tyskland under 1500-talet och början av 1600-talet.

The picture shows a small potsherd of a drinking vessel (Schnelle) of early seventeenth century date. A Schnelle is a tall, narrow, cylindrical tankard, tapering towards the top, made of grey-white stoneware, with a handle and a metal lid. These tankards were produced in Siegburg, Germany, during the sixteenth century and the beginning of the seventeenth century.

Foto/Photo: Markus Andersson
förl/for Arkeologerna (CC-BY) ▶



◀ Stämpeln med namnet Schröder och året 1705 kommer från en glasflaska.

A stamp from a glass bottle with the name Schröder and the year 1705.

Foto/Photo: Markus Andersson
förl/for Arkeologerna (CC-BY)

Hushållsföremål, såsom köksredskap och syattiraljer

Skärvor av keramik, porslin och glas är bland de vanligaste hushållsmaterial som hittats under utgrävningen. Köksredskap, bland annat en sked, en kniv, tallrikar och krus, ger oss ledtrådar om de boendes mattraditioner. Sedan visar alla sybehör som vi hittade, såsom en nål, ett nålhus och fingerborgar, att handarbete var en del av de vardagliga aktiviteterna i hushållet. Man aktade och vårdade sina klädpersedlar och hushållstextilier. Kläder syddes om, lagades och lappades och strumpor stoppades.

Andra fascinerande hushållsföremål som vi hittade är stengodskrus från Westerwaldområdet i Tyskland. Liknande fynd gjorde vi i rikliga

mängder under utgrävningen av Nya Lödöse. Den sortens föremål är intressanta, då de visar på handelsförbindelser mellan Västsverige och kontinenten. Båda typerna av keramik har tillverkats i Tyskland och exporterades hit under 1500-tal och tidigt 1600-tal.

Bland de många fynden hittades även ett sigill från en glasflaska. Glas tillhör de vanligaste fynden vid stadsundersökningar, men just den här var speciell, för att den hade ett årtal, 1705, och namnet Schröder inpräglad. I de historiska källorna nämns det några Schröder i Göteborg. En inflytelserik och förmögen familj bodde i de centrala delarna av staden. Dessutom fanns några andra med samma efternamn, bland annat nämns



◀ Personliga föremål som spännen och en snörnål från det äldsta hushållet.

Personal items such as buckles and a lacing needle from the oldest household.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

En öltapp är en tappkran till en öltunna.

A tap for a beer barrel.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY) ▶





▲ Mynt från undersökningen på Sankt Eriksgatan.
Coins from the archaeological excavation of Sankt Eriksgatan.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

skepparen Paul Schröder som i början av 1700-talet hade ett hus på Kvarnberget, i närheten av platsen där sigillet hittades. Även om det inte går att leda i bevis att bulteljbottnen har tillhört familjen Schröder på Kvarnberget, så är det i alla fall ett roligt sammanträffande.

Mynt

Mynt tillhör de mer intressanta fynden då de är så informativa. Mynt förekommer inte lika rikligt som keramik, kritpipor och porslin i stadsgrävningar, men vid den här undersökning hittade vi flera mynt av olika typer och från olika regenter som Kristina, Gustav II Adolf, Karl XI och Ulrika Eleonora. Mynt hjälper oss dels med datering, dels kan mynten själva berätta många historier om ekonomisk status och handelsrelationer mellan människor under olika tidsperioder.

Av alla de mynt som hittades var två extra spännande. Det var två silvermynt, ett portugisiskt från João (John) V:s regentperiod och ett spanskt mynt från Philip IV:s regentperiod. Vi vet från utgrävningar i Nya Lödöse att man hade nära relationer och handelsförbindelser



▲ Muskötkulor funna på insidan av bastionen Sankt Erik.
Musket balls found inside the Sankt Erik bastion.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

med omvärlden och nu kan vi rekonstruera fortsättningen av samma tradition, redan från Göteborgs första stadstid. Här kan vi ställa oss frågan om man fortsätter med sina redan upparbetade handelsförbindelser eller kan vi ana förändringar i och med den nya stadens etablering?

Soldater och vapen

Eftersom vi grävde på och runt platsen där bastion Sankt Erik hade stått, förväntade vi oss att hitta fynd som avspeglade militär aktivitet. Så vi blev inte förvånade när vi hittade kulor från flera olika typer av vapen av olika kaliber. En muskötkula som redan var avfyrad och en ryttarpistolkula är två av de mest speciella kulor vi fann under utgrävningen. Kulorna var gjorda av bly.

Ett fynd som verkligen sammanfogar det vardagliga med det militära var en bössflinta, som någon soldat under 1700-talet beslutade att stoppa in i en fingerborg. Varför soldaten gjorde det vet vi inte, men så är det ju med människors handlingar, de är inte alltid möjliga att förklara, då som nu.

Vem bodde vid Sankt Erik? att spåra de första göteborgarna

Christina Rosén

I ETT PAR HUS norr om Kvarnberget och strax söder om befästningsvallen bodde några av de första invånarna i det nygrundade Göteborg. Husen revs när Sankt Eriks bastion byggdes och de var bara i bruk ett par tre decennier. Men vilka var det som bodde här? Det är svårare än vad man kanske kunde tro att spåra de första stadsborna. Mycket källmaterial har försvunnit i de bränder som staden gång efter annan drabbades av och den allra första stadstiden är inte heller lika väldokumenterad som senare perioder.

A FEW OF THE FIRST inhabitants of the newly founded town Gothenburg lived in a couple of houses to the north of Kvarnberget on the southern side of the fortified embankment. The houses were only occupied for two or three decades before they were demolished when the Sankt Erik bastion was constructed. Who were the people that lived there? It is more difficult than one might think to trace the first inhabitants of the town. Much of the source material has burnt up in the fires that ravaged the town time and again, and the records from the first periods of the town were more limited than later records.



De första göteborgarna

Inflyttningen till den nya staden Göteborg började på 1620-talet. Men det gick ganska trögt till en början. Många av de som flyttade kom från Nya Lödöse, den stad som låg där Gamle-staden ligger idag. Det var inte helt lätt att övertala Nylöseborna att flytta. Trots att staden härjats svårt under Kalmarkriget 1611–1613 och sedan legat under danskt styre fram till 1619 så hade många kvar sina gårdar och sin försörjning. Nya Lödöse hade visserligen förlorat sina stadsprivilegier 1624, men de sista stadsborna lämnade staden först under hot om att deras hus skulle brännas ned.

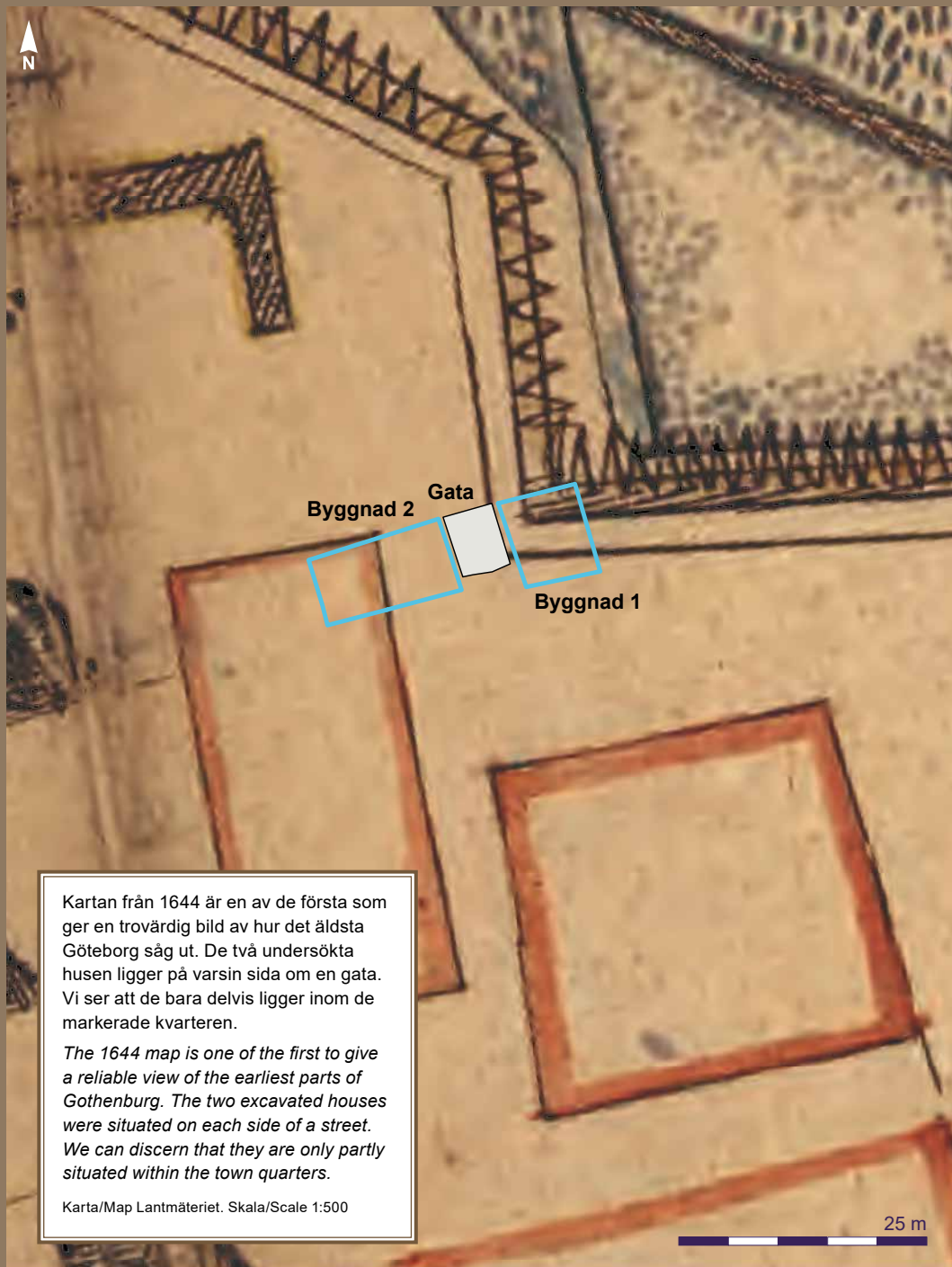
De källor vi kan använda för att få en bild av vilka som bodde kring Kvarnberget är de äldsta kartorna i kombination med mantalslängderna. För Göteborg saknas mantalslängder mellan 1655 och 1812 därför att invånarna var befriade

Ett hushåll kunde bestå av en eller flera vuxna med barn, tjänstefolk, hantverkslärlingar, ogifta släktingar, änkor/änklingar och andra som bodde tillsammans. Iscensatt på Åskhult.

A household could comprise one person or a number of adults and children, servants, apprentices, unmarried relatives, widows/widowers and others who lived together. Staged at Åskhult.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY) ▼





Kartan från 1644 är en av de första som ger en trovärdig bild av hur det äldsta Göteborg såg ut. De två undersökta husen ligger på varsin sida om en gata. Vi ser att de bara delvis ligger inom de markerade kvarteren.

The 1644 map is one of the first to give a reliable view of the earliest parts of Gothenburg. The two excavated houses were situated on each side of a street. We can discern that they are only partly situated within the town quarters.

Karta/Map Lantmäteriet. Skala/Scale 1:500

25 m

från mantalsskatten under den här perioden och för att studera befolkningen under den tiden behöver vi ta till en kombination av olika källor. Genealogen Olga Dahl har gjort ett omfattande arbete med att reda ut hur staden var indelad i tomter och rotar och vilka som ägde de olika tomterna. Men för den allra första stadstiden är det ofta svårt att reda ut detaljerna. Arkeologin visar hur staden såg ut, men ger oss sällan namnen på enskilda individer. I de äldsta mantalslängderna från 1637 till 1654 får vi dock en del uppgifter.

Området

Tomterna på och kring Kvarnberget var underkastade fortifikationen. Invånarna där fick vara beredda på att omedelbart lämna sina tomter när befästningsbehoven så krävde. Tomterna kunde ofta inte heller bjudas ut till försäljning och det finns därför färre uppgifter om dem i arkiven.

Det finns en stor mängd kartor från den äldsta stadstiden, när man höll på att bygga upp staden och de första befästningarna, som främst bestod av jordvallar. Problemet med dem är att många är utkast och förslag som inte alltid blev verklighet. Vi kan inte använda dem för att med bestämdhet avgöra hur staden faktiskt såg ut.

Den äldsta kartan över Göteborg finns i Krigsarkivet och är närmast en skiss över den planerade tomtindelningen. Den bör ha gjorts på 1620-talet i samband med att man började planera och fördela tomterna i den nya staden. Kanalerna och kvarteren har i huvudsak samma form som idag, men Tyska kyrkan saknas helt. Platsen för Domkyrkan är dock markerad som en öppen yta. Kring Kvarnberget har inga tomter markerats och kvarteren är bara skissartat antydda. Norr om dagens

Klädressaregatan är inga kvarter inritade alls. Inte heller befästningarna är markerade.

Två mycket snarlika kartor från 1644 och 1645 redovisar det påbörjade bygget av Sankt Eriksbastionen och tre kvarter norr om Klädressaregatan. De undersökta husen verkar ligga i och intill det nordvästligaste av de tre kvarteren, upp mot befästningsvallen. På en karta från 1650 redovisas samma bild av kvarteren, men befästningarna är mer utbyggda.

På senare kartor är det nordvästra kvarteret förminskat och dess norra del, där det östra av de undersökta husen låg, verkar nu vara en del av bastionen. Utifrån kartorna kan vi alltså anta att husen i fråga revs någon gång mellan 1650 och 1670-talet. De arkeologiska fynden, bland annat mynt från tidigt 1600-tal, antyder också att husen tillhör stadens allra äldsta tid.

Människorna

De källor vi kan använda för att få en bild av vilka som bodde kring Kvarnberget är de äldsta kartorna i kombination med mantalslängderna. Mantalslängderna berättar inte allt om de boende. De ger oss namnen på den som förestod hushållet, oftast en gift man eller en änka. Vi får också veta hur många skattepliktiga som fanns i hushållet. Eftersom barn under 16, äldre över 65, utfattiga samt kronans tjänare var befriade från mantalsskatten så får vi bara uppgifter om ett urval av de boende. I de här äldsta längderna får vi inte heller några namn eller kommentarer utöver namnet på hushållsföreståndaren.

Hushåll är inte samma sak som familj. Ett hushåll kunde innefatta en eller flera vuxna med barn, men också tjänstefolk, hantverkslärningar, ogifta släktingar, änkor/änklingar och andra som bodde tillsammans. Städernas hushåll var dock inte särskilt stora, historikerna



Översikt och detalj av kartan från omkring 1620. De undersökta husen ligger långt utanför de planerade kvarteren.

General view and detail of map from around 1620. The excavated houses are situated far away from the planned town quarters.

Karta/Map Krigsarkivet (PDM)

200 m

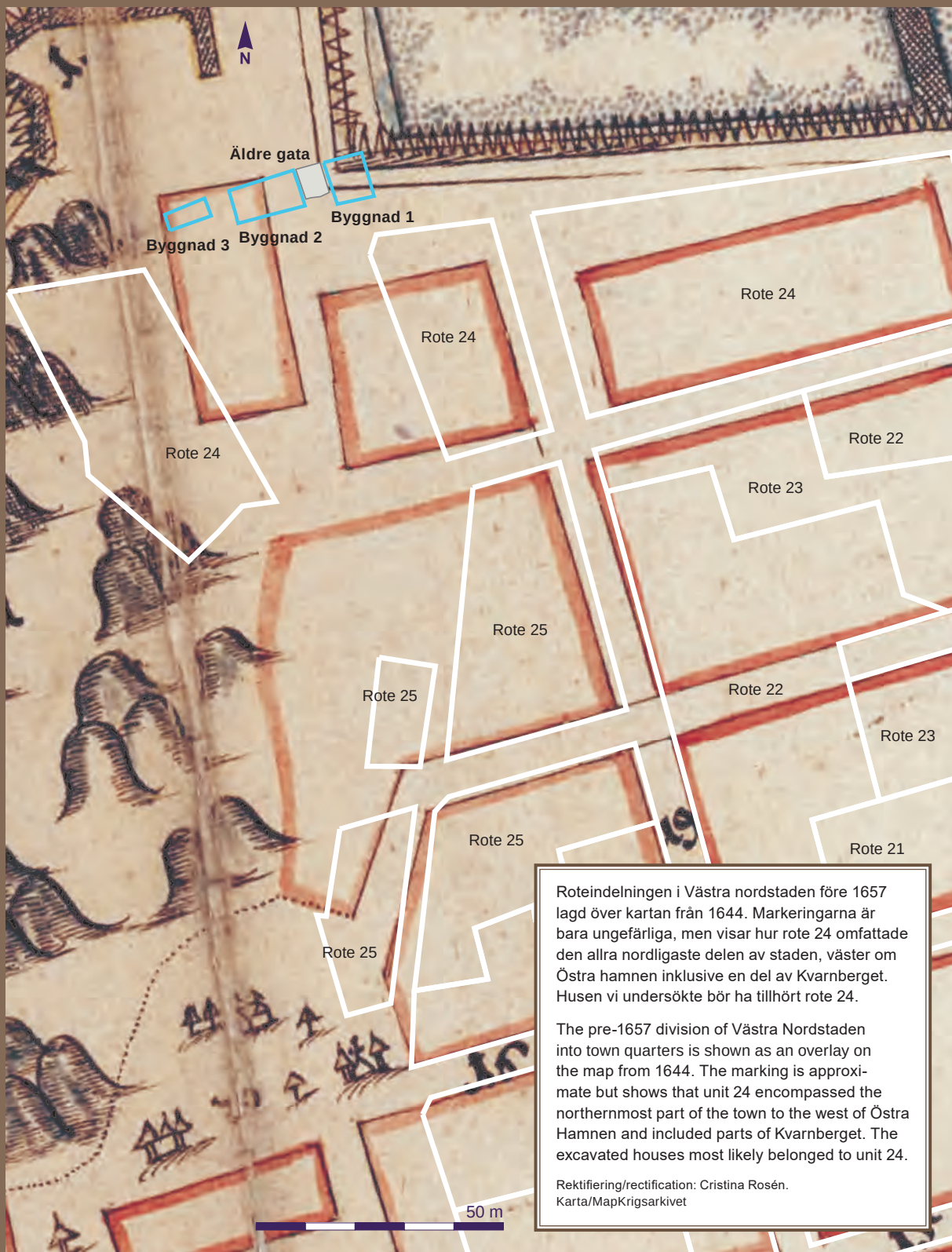
Städernas hushåll bestod i genomsnitt
av tre till fyra personer. Iscensatt på
Äskhult.

*In the towns, an average household con-
sisted of four persons. Staged at Äskhult.*

Foto/Photo: Markus Andersson
för/for Arkeologerna (CC-BY)







Roteindelningen i Västra nordstaden före 1657 lagd över kartan från 1644. Markeringarna är bara ungefärliga, men visar hur rote 24 omfattade den allra nordligaste delen av staden, väster om Östra hamnen inklusive en del av Kvarnberget. Husen vi undersökte bör ha tillhört rote 24.

The pre-1657 division of Västra Nordstaden into town quarters is shown as an overlay on the map from 1644. The marking is approximate but shows that unit 24 encompassed the northernmost part of the town to the west of Östra Hamnen and included parts of Kvarnberget. The excavated houses most likely belonged to unit 24.

Rektifiering/rectification: Cristina Rosén.
Karta/MapKrigsarkivet

brukar räkna med ett genomsnitt på tre till fyra personer. På en stadstomt kunde det bo ett eller flera hushåll.

Platsen där vi undersökte huset låg fram till 1657 inom rote 24, därefter i rote 12 och kom så småningom att ligga under Sankt Eriksbastionen. Söder om rote 24 låg rotarna 22 och 23. Mantalslängderna (som är indelade efter rotar) antyder dock att gränserna mellan de olika rotarna inte var särskilt exakta, åtminstone inte i den här delen av staden. Samma människor registreras omväxlande i rote 22, 23, 24 och 25. Det kan naturligtvis bero på att folk flyttade (det gjorde de helt säkert) men det är inte hela förklaringen.

Mantalslängderna fördes ”från dörr till dörr”, det vill säga människor som står intill varandra i längderna var i allmänhet grannar. Vi har några sådana exempel på personer som följs åt i längderna under flera år – men som registreras i olika rotar olika år. Här är det snarare fråga om att roteindelningen var lite oklar än att de här hushållen tillsammans skulle ha flyttat fram och tillbaka.

Dagens gränser mellan kvarter i staden går ju i gatorna. Men gator har inte alltid använts som gränser. I äldre tid kan det snarare ha varit så att gränser gick inne i kvarter. Boende på båda sidor om en gata kan ha tillhört samma rote medan deras grannar på andra sidan bakgården kan ha tillhört en annan rote. Med tanke på att kvarteren längst i norr verkar ha förändrats successivt när befästningen byggdes ut, så är det kanske förståeligt om roteindelningen var lite svajig just här.

Om vi gör ett försök att med hjälp av de äldsta kartorna, mantalslängderna och Olga Dahls material markera rotarna i nordväst på kartan så ser det ut som på kartan från 1644. Roten omfattade alltså de tre kvarteren längst norrut i Västra nordstaden, mot Lilla Bommen.

Rote

Göteborg var i äldre tid indelat i rotar. Rotarna var en administrativ indelning som låg till grund för bland annat folkbokföring och brandförsvar. Rotemästaren ansvarade för roten gentemot stadens styrelse och skulle ha uppsikt över den.

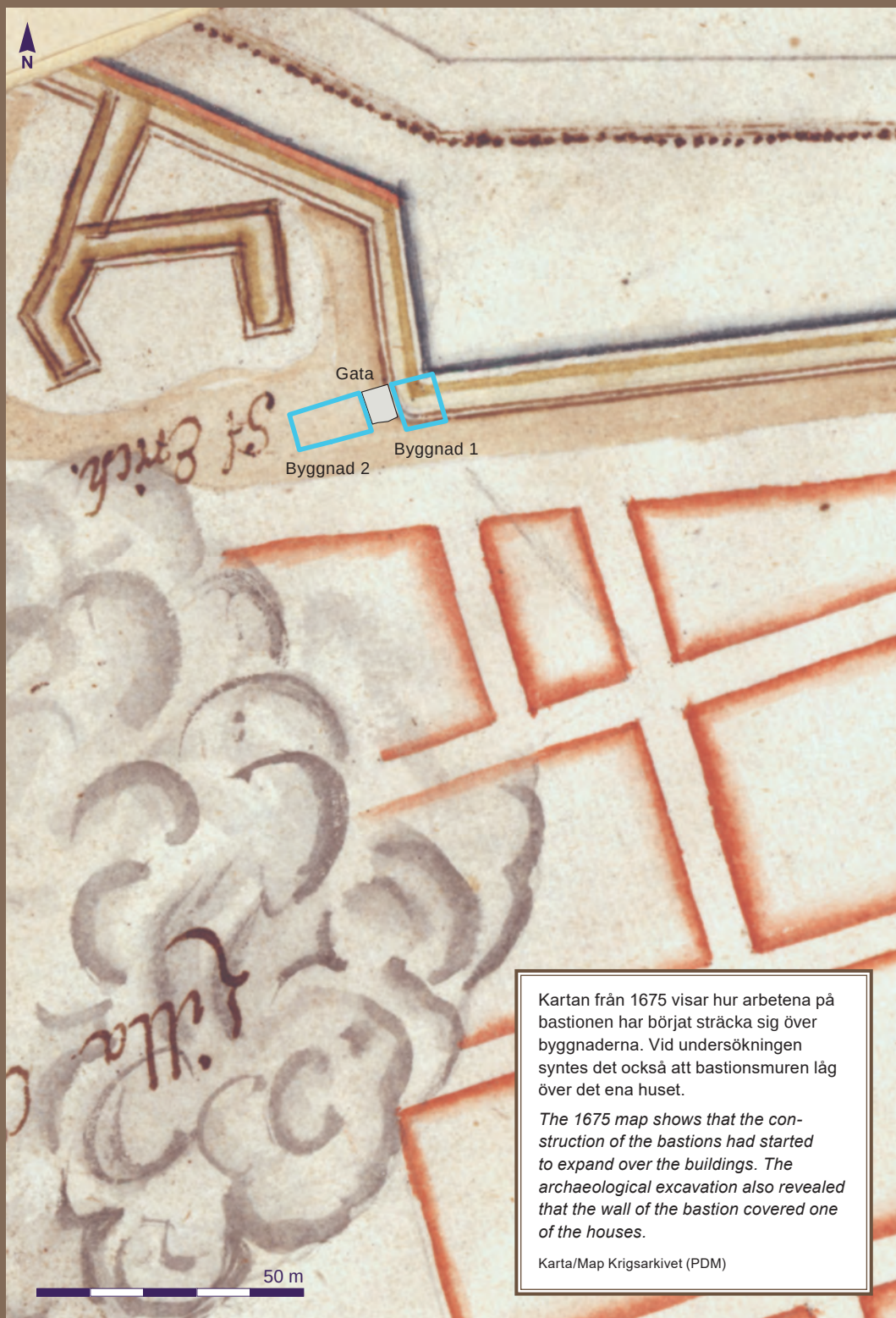
I Göteborg fanns inledningsvis 28 rotar. År 1657 minskades antalet till 16 och 1670 till 10.

Detta gällde fram till 1657, då roteindelningen ändrades. Vi kan anta att folk som eventuellt bodde utanför kartans markerade kvarter också räknades till rote 24.

Det finns en del personer som registreras i rote 24 nästan hela tiden och vi kan betrakta dem som relativt fastboende där och någon av dem kanske till och med bodde i de undersökta husen. Många har bara patronymikon (-son-namn) och det är inte säkert att det ens handlar om samma personer genom åren. Andra är tydligare och kan lättare följas i källorna. Följande personer och deras hushåll verkar ha bott ganska stadigvarande i rote 24:

Anders Eriksson var rotemästare i rote 24 mellan 1637 och 1647. Därefter försvinner han ur mantalslängderna, i alla fall i de aktuella rotarna. Till yrket var han båtekarl och avled 1662. Hans hustru hette Barbro Nilsdotter.

Bengt i Gropa, i rote 24 1642–46. *Erik i Gropa* 1642–44. Det är oklart vad ”Gropen” syftar på, men en Lauritz (Lars) i Gropen fanns i Nya Lödöse 1605–1619. Han var en av dem som stannade kvar under dansktiden 1613–1619. Namnet Gropen på en plats i eller kring Nya Lödöse finns belagt redan på 1500-talet. Det har föreslagits att det skulle syfta på ett område vid Kvarnbergsgatan, men eftersom namnet fanns redan i Nya Lödöse så borde det röra sig om något annat.



Kartan från 1675 visar hur arbetena på bastionen har börjat sträcka sig över byggnaderna. Vid undersökningen syntes det också att bastionsmuren låg över det ena huset.

The 1675 map shows that the construction of the bastions had started to expand over the buildings. The archaeological excavation also revealed that the wall of the bastion covered one of the houses.

Erik Marbo 1642–47. Efternamnet Marbo förekom lite här och där i Göteborg och det fanns en Anders Marbo i Nya Lödöse i slutet av stadstiden.

Joel på Udden bodde i rote 24 1642–47. Det är oklart vad Udden syftar på, men eventuellt är det fråga om en gård på Kvarnberget, i så fall i västligaste delen av rote 24.

Lars Bänge i rote 24 1637–46. Han var båtförare och kan vara samma person som bodde i Nya Lödöse i slutet av stadstiden. Flera personer i Göteborg bar namnet Bänge och släkten tycks ha funnits på flera håll i Västsverige.

Utöver dessa fanns också *Lars Eriksson* i rote 24 1643–47, *Olof Fiskare* 1637–43 och *Olof Håkansson* 1637–47.

Så vad kan vi då säga om de boende i rote 24, högst uppe vid vallen? De är ganska anonyma. Några av dem var inflyttade från Nya Lödöse eller släktingar till Nylösebor. Vi ser få yrkesnamn och få namn som utmärker sig på annat sätt. De vi har koll på är båtförare/

båtkarl och fiskare. En båtförare eller båtkarl är någon som transporterar folk och varor i mindre båtar, så kallade hemförarbåtar, i Göteborg på älven och kanalerna.

Sannolikt var flera av dem arbetare i största allmänhet, utan att ha en specifik hantverksutbildning. Sjöfart och annan varutransport krävde en hel del folk som rodde småbåtar, lastade, packade, bar eller körde varor genom staden och med tanke på närheten till Lilla Bommen ligger det nära till hands att anta att flera här sysslade med sådant.

Stadens mer förmögna borgare bodde inte alls här. Går vi något söder om rote 24 så ser vi däremot fler hantverkare, som skräddare, timmermän, krukmakare, skomakare, handskmakare, karduanberedare (ett slags läderhantverk) och därtill väktare, stadstjänare och båtsmän. Men de som hade resurser skaffade hus och tomt på andra adresser i staden, där de inte var styrda av fortifikationens krav.





Staden, båtarna och skeppen om sjöfarten i det tidigmoderna Göteborg

Staffan von Arbin

DE ARKEOLOGISKA undersökningarna inför Västlänken berör delar av stadens gamla älvfront. Många av de lämningar som undersökts har därför en tydlig koppling till sjöfart. Det gäller inte minst vraken efter fartyg av olika slag som påträffats nedanför Kvarnberget, inom den tidigare masthamnen. Men vad säger oss egentligen de skriftliga källorna om Göteborgs sjöfart under 1600-, 1700- och det tidiga 1800-talet?

THE ARCHAEOLOGICAL excavations prior to the construction work for Västlänken impacted parts of the old river bank of the town. Consequently, many of the excavated remains are distinctly related to shipping, particularly the wrecks of various types of ships discovered near Kvarnberget in the old harbour Masthamnen. But what do the written sources on the shipping in Gothenburg tell us about the seventeenth-, eighteenth- and early nineteenth centuries?





Götaälvdalens urbana utveckling

Göteborgs historia har alltid varit intimt förknippad med sjöfart och handel. I själva verket var det just dessa faktorer som en gång utgjorde själva grunden till stadens etablering. Den svenska kungamakten insåg tidigt betydelsen av en port mot Västerhavet, kontinenten och England, både som ett sätt att kringgå det

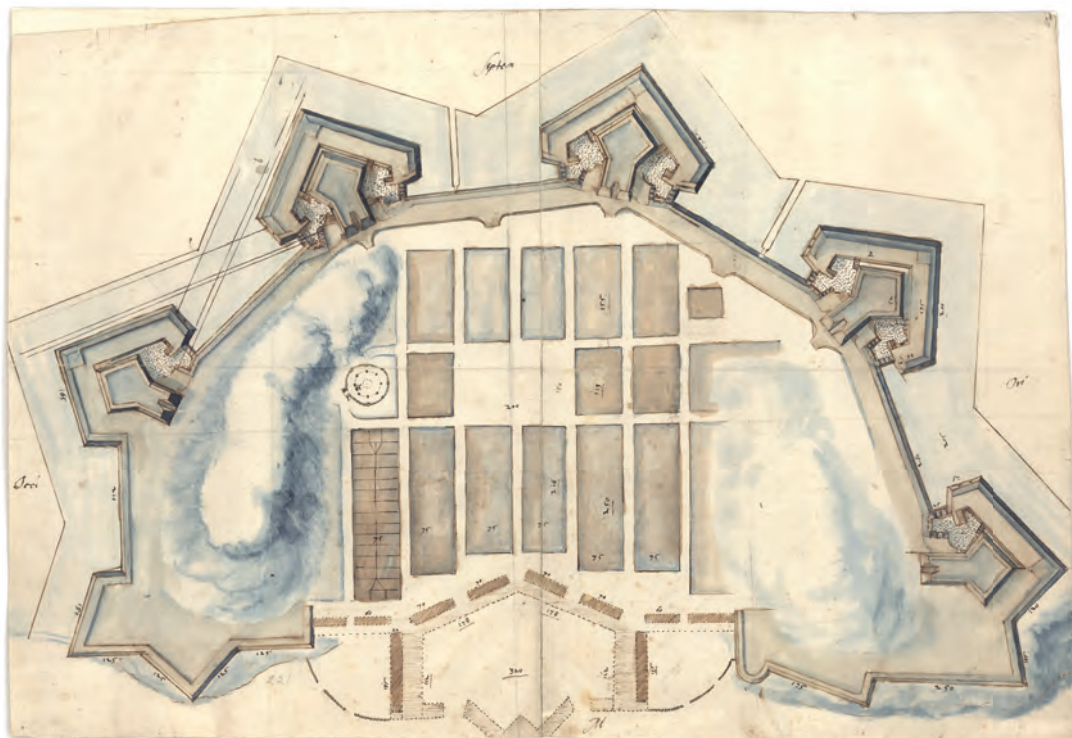
danskkontrollerade Öresund och för att underlätta omsättningen av bland annat järn och timmer från Vänerlandskapen och angränsande områden.

Göteborg, som började anläggas 1619 och fick sina stadsprivilegier utfärdade 1621, utgör bara en i raden av stadsetableringar i Göta älv dalen. Dess äldsta föregångare Lödöse vid Ljudaåns utlopp, längre upp i Göta älv, växte av allt att döma fram redan under 1000-talet. Under loppet av medeltiden kom Lödöse att utvecklas till en blomstrande fjärrhandelsort och ett politiskt centrum i det framväxande svenska riket.

Planritning från 1604 över nya fästningen Karl IX:s Göteborg på Hisingssidan av Göta älv.

Plan from 1604 of the new fortress Karl IX's Gothenburg on the Hisingen side of Göta Älv.

Krigsarkivet (PDM) ▼



Fornlämning

Lödöse

Bohus fästning

Nya Lödöse

Gullbergs fäste

Göteborg

Karl IX:s Göteborg

Älvsborgs stad

Karta med Lödöse, Bohus fästning, Nya Lödöse, Älvsborgs stad, Gullbergs fäste, Karl IX:s Göteborg och Göteborg utmärkta.

Map showing Lödöse, Bohus Fortress, Nya Lödöse, Älvsborg town, Gullberg's Fort, Karl IX's Gothenburg and Gothenburg.

Karta/map: Terrängkartan, Lantmäteriet (PDM)

Det faktum att norrmännen och danskarna under århundraden behärskade territoriet kring älvmyningen gjorde situationen tidvis problematisk för svenskarna. Under 1200-talet omförhandlades gränsen till svensk fördel, vilket innebar att Sverige gavs tillträde till en smal landremsa på ömse sidor av Göta älv. Därmed fick Sverige för första gången direktkontakt med Västerhavet. Exakt när denna förändring genomfördes är omdebatterat. Klart är att den nya, justerade gränsen var i bruk senast år 1261.

Byggandet av Bohus fästning under tidigt 1300-tal gjorde det möjligt för den norska kronan att utöva kontroll av båda älvarna, och

därmed också utkräva tull av förbipasserande fartyg. Kontrollen av älvpassagen underlättades av att norrmännen även förfogade över land vid nuvarande Bohus på den motsatta sidan av Göta älv.

Skepp och båtar vid vindbron över hamnkanalen i Vänersborg. På stranden har staplats tunnor och sågade bräder. Akvarell från sent 1790-tal av Johan Fredrik Martin (1755–1816).

Ships and boats at the bridge Vindbron over the harbour canal in Vänersborg. Barrels and sawn timber are stacked on the shoreside. Watercolour from the late 1790s by Johan Fredrik Martin (1755–1816).

Foto/Photo: Vänersborgs museum (CC-BY) ▼



Det har hävdats att Bohustullen skulle ha varit huvudorsaken till att Lödöse under senare delen av 1400-talet flyttades ned till Säveåns mynning. Vid denna tid var Sverige officiellt i union med Danmark och Norge, och det är därför möjligt att tidigare forskning kommit att överbetona tullens betydelse i sammanhanget. Den nya staden, som fick namnet Nya Lödöse, existerade mellan 1473 och 1624. Namnet på stadsdelen Gamlestaden i Göteborg vittnar än idag om platsen för den senmedeltida stadsbildningen.

Ur sjöfartssynpunkt var läget knappast optimalt. Hamnförutsättningarna i Säveån var besvärliga, vilket sannolikt innebar att det mesta av lastning och lossning fick ske vid Älvsborgs slott, närmare älvmynningen. I närområdet fanns visserligen Gullbergs fäste, men staden saknade en egen befästning vilket gjorde den väldigt utsatt i krigstider. Under en period (1547–1563) flyttades den därför till foten av Älvsborg. Trots sin belägenhet brändes denna så kallade Älvsborgs stad ned av danskarna i inledningen av nordiska sjuårskriget, varpå stadsborna tvingades återvända till Nya Lödöse.

År 1604 lät Karl IX initiera anläggandet av en ny stad på Hisingssidan av Göta älv, mitt emot Älvsborgs slott, som han kallade Göteborg. Staden byggdes enligt holländsk förebild och hade en i stort sett uteslutande holländsk befolkning. För att skilja den från dagens Göteborg kallas den ofta för Karl IX:s Göteborg. Stadens brändes redan 1611 av danskarna under det så kallade Kalmarkriget och kom aldrig att återuppföras. Dess kortvariga historia gör det osäkert i vilken utsträckning bevarade stads- och befästningsplaner verkligen hann realiseras.

I stället riktades kungamaktens intresse mot en helt annan plats, nämligen området

mellan Gullbergsvass och Lilla Otterhällan på den södra älvstranden. Det var här kärnan i det som vi idag känner som Göteborg kom att anläggas. Även den nya staden uppfördes enligt den holländska skolan, med bebyggelse utlagd efter en rutnätsplan, ett system med hamnkanaler och en omgivande befästningskrans med tillhörande vallgrav till stadens försvar. Precis som i fallet med Karl IX:s Göteborg på Hisingen kom inflyttade holländare att bli en viktig del av stadens befolkningsunderlag.

Sjöfartens omfattning och karaktär

En bra bild av utvecklingen av Göteborgs handelssjöfart kan man få genom de så kallade tolagsräkenskaperna. Tolagen betalades på allt gods som fördes in och ut ur staden och var ett tillägg till de ordinarie tullavgifterna. Tanken var att avgiften skulle täcka avlöningen av medlemmarna i stadens högsta styrande råd, magistraten, men också underhållet av offentliga byggnader.

Av räkenskaperna framgår att de viktiga exportvarorna från Göteborg allt sedan stadens grundande var stångjärn och trävaror, främst sågade bräder och rundtimmer i form av master och spiror. Både järnet och timmer- råvaran hämtades i huvudsak i Dalslands- och Värmlandsskogarna, och vad beträffar järnet även från de angränsande delarna av västra Bergslagen.

Järnet och timret fraktades över Väneren – inledningsvis till Vänersborgs föregångare Brätte och därefter, från 1640-talet, till Vänersborg. Mycket av timret verkar ha flottats förbi Trollhättefallen medan järnet forslades landvägen till Åkerström, strax nedströms fallen. Där lastades det på särskilda ”strömbåtar” för vidare transport ned till Göteborg.

Järnexporten från Göteborg ökade stadigt under loppet av 1600- och 1700-talen. År 1640



utfördes 2 100 ton järn. På 1680-talet låg årsmedelvärdet för järnexporten på 4 460 ton. På 1720-talet hade exporten nästan fördubblats till 8 260 ton järn, och på 1780-talet uppgick den till hela 15 180 ton. Omfattningen av trävaruexporten verkar ha varit mer varierande, men även här kan vi se en kraftig ökning under den aktuella perioden – i synnerhet vad gäller sågade bräder. Huvudsaklig mottagare av både järn och trävaror var Storbritannien.

Om vi i stället tittar på Göteborgs import under samma tid så ser vi att de viktigaste varuslagen var salt, vin och olika textilvaror. Från 1760-talet ökade saltimporten drastiskt, vilket var en följd av det omfattande fisket efter sill som då redan hade pågått längs Bohuskusten i ett par decennier. Konserveringen av de enorma sillfångsterna fordrade stora mängder salt. Både saltad sill och sillolja, ofta kallad tran, var för övrigt betydande exportvaror från Göteborg under denna så kallade sillperiod som

▲ Ostidiefararen Wasa på väg ut från Göteborg i maj 1803.

The East India Ship Wasa leaving Gothenburg in May 1803. Tavla/Painting: J. Hägg.

Sjöfartsmuseet Göteborg (PDM)

varade fram till 1809 då sillen plötsligt slutade att komma in till kusten.

I och med grundandet av Svenska Ostindiska Companiet år 1731 fick Göteborg en viktig roll i handeln med Östasien och Kina. Tidigare hade lyxprodukter som kryddor, porslin och te importerats till Sverige främst via Amsterdam och det holländska ostindiska kompaniet, grundat redan 1602. Efterhand som efterfrågan på dessa produkter växte väcktes tanken på ett inhemskt ostindiskt kompani. Under de första åren var resorna mycket lönsamma, men från senare delen av 1700-talet gick de nästan alltid med förlust. Sammanlagt genomfördes 132

expeditioner med 37 olika skepp innan kompaniet slutligen upplöstes år 1813.

Stadens hamnar

En central roll för Göteborgs utveckling som sjöfartsstad spelade förstås hamnarna. Stora Hamnen – dagens Stora Hamnkanalen – började anläggas år 1620 och stod klar två år senare. Den sträckte sig från Göta älv och Stora Bommen i väster, där en fällbom hindrade obehörig passage och underlättade upptagandet av tull, till Drottningtorget i öster. År 1641 öppnades den så kallade Gullbergs kanal (numera Fattighusån), vilken länkade samman Stora Hamnen och Mölndalsån.

Under loppet av 1630- och 40-talen färdigställdes också Västra Hamnen, Östra Hamnen och Norra Hamnen. Västra Hamnen sträckte sig från Stora Hamnen och söderut under

dagens Västra Hamngatan fram till bastionen Carolus Dux vid nuvarande Pedagogen. Norra Hamnen gick under nuvarande Östra Hamngatan, mellan Lilla Bommen – där det som framgår av namnet också fanns en bom mot Göta älv – och dagens Brunnsparken, där Östra Hamnen tog vid. Den senare fortsatte sedan i samma sträckning fram till Kungsporten i söder där den anslöt till vallgraven.

På grund av det ringa vattendjupet och den begränsade bredden i kanalerna kunde bara mindre fartyg ta sig in till själva staden. Skepp och andra större fartyg var i stället hänvisade

Plan över Göteborg från år 1684 som visar den befästa staden med sina hamnkanaler.

Plan of Gothenburg from the year 1684 showing the fortifications of the town and the harbour canals.

Krigsarkivet (PDM) ▼





Ostindiska huset, uppfört i mitten av 1700-talet vid Stora Hamnen i Göteborg, rymmer idag Göteborg stadsmuseum.

The East India House, now Gothenburg City Museum, was built in the middle of the eighteenth century at Stora Hamnen ('The Main Harbour') in Gothenburg.

Foto/Photo: Arild Vågen (CC-BY-SA 4.0)



till "Rivieret", det vill säga Göta älv. Det verkar som att man vanligen kastade ankar ett par kilometer väster om staden, ungefär i höjd med Klippan.

År 1626 inrättades en så kallad järnvåg i Göteborg, där allt exportjärn skulle vägas och kontrolleras innan utskippning. Den första järnvågen var inrymd i bottenvåningen på det gamla rådhuset vid Gustav Adolfs torg. Från år 1673 skedde vägningen på en plats strax väster om Tyska kyrkan, och 1683 förlades verksamheten till en holme i Stora Hamnkanalen vid nuvarande Brunnsparken. År 1785 flyttades järnvågen slutligen ut från stadskärnan till Järnvågspiren vid Pusterviken, där vattendjupet var större och de logistiska förutsättningarna bättre.

Det ostindiska kompaniet hade sina kontor och magasin i det så kallade Ostindiska huset på Norra Hamngatan, alldeles invid Stora Hamnkanalen. Huset började byggas 1747 och stod helt färdigt 1762. Lastningen och lossningen av de stora, djupgående ostindiefararna skedde dock ute vid Klippan, där kompaniet hade sin hamn. Här fanns inte bara en hamnanläggning med kajer och bryggor, utan också bostäder, verkstäder och en ankarsmedja. Sitt lagerhus hade man i det så kallade Sjömagasinet, uppfört år 1775.

Efterhand som Göteborg expanderade tillkom en rad hamnanläggningar utanför vallgraven, bland annat vid nuvarande Järntorget, Masthugget, Stigberget, Majorna och Klippan. Dessa hamnar var ofta kopplade till olika specialiserade verksamheter. Exempelvis fanns här flera hamnar och varv knutna till kronan. Det fanns också flera så kallade masthamnar för tillfällig förvaring av rundtimmer.

Under loppet av 1700-talet kom i stort sett hela älvstranden mellan Järntorget och Stig-

berget att bli utbyggd med bryggor och pirar. Stora Hamnen förblev dock stadens huvudhamn fram till mitten av 1800-talet.

Skepp och båtar i Göteborg

I en internationell sjöfartsstad som Göteborg var skepp och båtar lika självklara som naturliga inslag i stadsbilden. På älven, antingen till ankar eller under segel, syntes stora tremastade skepp och mindre en- och tvåmastade fraktfartyg. På stadens kanaler, samt förtöjda vid bryggor och kajer, trängdes mindre skutor och båtar för frakt och fiske och kanske även för stadsbornas nöje. I tillägg fanns förstås också en rad specialiserade arbetsfartyg som pråmar, arbetsflottar och mudderverk som bland annat brukades till kanalernas, hamnarnas och broarnas reparationer och underhåll.

I det skriftliga källmaterial som finns bevarat kring Göteborgs sjöfart och hamnar under 1600-, 1700- och början av 1800-talet är det särskilt två slags båtar som figurerar. De omnämns i källorna som *hemförar-* respektive *strömbåtar*. Eftersom de större skeppen fick lastas och lossas ute på redan, "Rivieret", fanns det ett stort behov av båtar för transport av gods mellan fartygen och stadens hamnar, liksom för lastning och lossning av barlast. Dessa transporter ombesörjdes av hemförarbåtarna. Strömbåtarna användes som tidigare nämnts för godstransporter på Göta älv, främst då av järn och trävaror, från Åkerström och ned till Göteborg.

Det är oklart om det verkligen rörde sig om två distinkta båttyper, eller om benämningarna snarare ska ses i ljuset av båtarnas olika funktioner. Att de hade vissa specifika kännetecken, och att de skilde sig en del från varandra, står dock klart. Av källorna framgår till exempel att hemföarbåtarna var något mindre än

"... at bemalte Stads Hamn af
barlast och annan orenlighet ej
må blifwa uppgrundad och fylld"

Göteborg anlades i ett ogästvänligt
marsklandsområde vid mynningen
av Göta älv. Vid anläggandet
av hamnkanaler och vallgrav
krävdes därför omfattande gräv-
och muddringsarbeten. Naturlig
igenslamning, men också
avsiktlig dumpning av avfall,
bidrog till att stadens hamnar och
farleder efterhand grundades upp.
Göteborgs styrande råd, magistraten,
utfärdade därför tidigt bestämmelser
mot utkastandet av barlast och andra
"orenligheter" i älven och i kanalerna.
Rubriken ovan är hämtad från just en sådan
bestämmelse, utfärdad av Kungl. maj:t den 30
juni 1752. Trots det var behovet av återkommande
underhållsmuddring stort. Mudderverk omtalas flera
gångar i källorna. År 1670 anslog exempelvis magistraten
medel för att till staden köpa in en särskild "mudderkvarn"
från Holland.

Att döma av mängden skrivelser och domstolsprotokoll
var just barlasthanteringen ett återkommande bekymmer.
Ankommande skepp i barlast var tvungna att anlita
stadens hemförbåtar för lossning och bortförsel av
barlastmassorna, och det fanns också särskilda regler
kring hur detta rent praktiskt skulle gå till för att undvika
spill. Eftersom skepparna betalade för hanteringen var det
naturligtvis många gånger frestande att försöka göra sig av
med massorna på annat sätt – enklast var förstås att i smyg
dumpa dem i älven eller i hamnarna.

Detta är en av anledningarna till att vi idag träffar på
barlastmaterial, vanligen i form av naturligt svallad flinta,
vid arkeologiska undersökningar av Göteborgs hamnar
och farleder. Böterna för den som blev påkommen
med att dumpa barlast eller annat avfall var visserligen
dryga, men uppenbarligen var det i vissa fall ändå
värt risken. Ett annat viktigt motiv för att förhindra
barlastdumpning var att det fanns ett stort behov av
fyllnads- och grundläggningsmaterial i den växande staden.



▲ Av kartan från 1820 framgår
att man i älven muddrat särskilda
inseglsleder till Stora och Lilla
Bommen. Även hamnarna väster
om staden, vid Järntorget och
Masthugget, verkar vara muddrade
till seglingsbart djup. Kartan visar
dessutom en muddrad farled till
Kvillebäckens mynning, på Hising-
sidan av Göta älv.

*It can be seen on the 1820 map that
there were specific dredged chan-
nels for sailing in to Stora Bommen
and Lilla Bommen. The harbours to
the west of the town, at Järntorget
and Masthugget, appear to have
been dredged too, to make them
deep enough for sailing boats. The
map also shows a dredged channel
up to the mouth of the stream Kvil-
lebäcken on the Hisingen side of
River Göta Älv.*

Krigsarkivet (PDM)

strömbåtarna. Vidare sägs att lastkapaciteten för varje båt var noga fastställd, och att den i varje fall för strömbåtarna skulle framgå av ett särskilt "signum" eller lastmärke.

Hemförar- och strömbåtstrafiken sköttes av två separata skrän (från början ett) som hade ensamrätt till mycket av denna trafik. Visserligen fick stadens köpmän lov att transportera eget gods upp och ned längs älven, och bönderna på landsbygden hade också rätt att segla till Göteborg och andra städer med "egen avel och tillverkning".

Gränsdragningen var dock ofta problematisk, och regelrätta överträdelser mot de rådande bestämmelserna verkar ha varit vanligt förekommande. Varken Hemförar- eller Strömbåtsgillet tvekade dock att väcka rättslig

tal mot dem som de menade inkräktade på deras privilegier.

De arkeologiska spåren

Trots en sjöfartshistoria som sträcker sig 400 år tillbaka i tiden hör fynd av båtar och skepp till ovanligheterna i Göteborg. Fartygsvrak

Utsikt över Stora Hamnen i Göteborg från Järnvågen vid dagens Brunnsparken. Akvarell från 1787 av Elias Martin (1739–1818) som var bror till Johan Fredrik Martin (se illustration sidan 34).

View over Stora Hamnen in Gothenburg from Järnvågen at present-day Brunnsparken. Watercolour from 1787 by Elias Martin (1739–1818) who was the brother of Johan Fredrik Martin (see illustration page 34).

Foto/Photo: Göteborgs stadsmuseum (PDM) ▼



och lösa fartygsdelar har visserligen påträffats inom stadsdelen Gamlestaden, det vill säga i området för den tidigare staden Nya Lödöse, liksom vid Älvsborgs slott, längre ut mot älvmynnningen, men dessa fynd är alla äldre och kan således inte kopplas till den nuvarande stadsetableringen.

Som jämförelse kan nämnas att det bara i de centrala delarna av Stockholm har påträffats mer än 100 vrak under årens lopp. Merparten av dessa har framkommit i områden som tidigare utgjort öppna vattenytor, men som genom en kombination av landhöjning, naturlig sedimentation och medvetna utfyllnader med tiden omvandlats till torra land. Inte sällan har uttjänta fartygsskrov fått fungera som underlag för dessa utfyllnader. I samband med tunnelbanebyggen, ledningsdragningar och olika slags grundläggningsarbeten har mängder med vrak kommit i dagen – de äldsta så gamla som från medeltiden.

I Göteborg är situationen delvis annorlunda. Visserligen har strandlinjen även här successivt kommit att flyttas allt längre ut i älven genom olika utfyllnader. De flesta av stadens hamnkanaler har också fyllts igen i syfte att vinna gatumark. Samtidigt verkar dessa tidigare vattenområden i stor utsträckning ha undgått mer omfattande exploatering ”på djupet”. Faktum är att det är först under de senaste två decennierna som Göteborgs gamla älvfront på allvar blivit föremål för arkeologiska insatser, i och med storskaliga infrastrukturprojekt som Götatunneln och Västlänken.

Länge var den så kallade Götabåten som framkom i samband med de arkeologiska undersökningarna inför Götatunneln sommaren 2001 det enda dokumenterade vrakfyndet inom det ”egentliga” Göteborg. Vraket, som låg drygt tre meter under Sankt Eriksgatan vid Lilla Bommen, undersöktes senare samma

höst. Undersökningen visade att Götabåten varit ett öppet, lastdrygt och grundgående fartyg med en längd av omkring elva meter som har kunnat seglas och kanske också ros. Genom en så kallad dendrokronologisk analys (årsringsdatering) vet vi att den sannolikt byggts någon gång mellan åren 1658 och 1662.

Det kom att dröja hela 18 år till nästa vrakfynd. Vid de arkeologiska undersökningarna inom Västlänkenprojektet vid nuvarande Packhusplatsen i juni 2019 satte grävmaskinisten plötsligt skopan i svartnade skeppstimmer. Det nyupptäckta vraket låg alldeles invid Stora Bommen i en tidigare vattenfylld bassäng som under 1600- och tidigt 1700-tal fungerade som kronans masthamn, men som därefter tycks ha brukats som hamn för roddbåtar och andra mindre fartyg innan den slutligen fylldes igen vid mitten av 1800-talet.

Det skulle snart visa sig att det var långt ifrån det enda vraket i området. Ett drygt år senare kunde arkeologerna räkna till sammanlagt tio fartygsvrak av varierande ålder, storlek och typ inom den begränsade undersökningsytan som i storlek motsvarade ungefär fyra tennisbanor. Ytterligare vrak kan komma att hittas när undersökningarna under 2022 fortsätter norrut, in över masthamnens innersta delar som verkar ha fyllts igen redan omkring mitten av 1700-talet.

Masthamnsvraken och Götabåten var i bruk i Göteborg under perioden sent 1600-tal till och med tidigt 1800-tal. Ur arkeologisk synvinkel utgör de välkomna bidrag till vår kunskap om stadens näringsliv och sjöfart. Men vraken berättar också om några av de yrkesgrupper som levde och verkade i Göteborg vid den här tiden: båtbyggarna, skeppsbyggarna, redarna, köpmännen, skepparna och båtförarna. Det är som framgår inte bara en ekonomisk, utan också en i hög grad social, historia.



Tips för vidare läsning

von Arbin, S. & Olsson, A. 2006. En båt från 1600-talets Göteborg. *Fästningen Göteborg. Samlingar till stadens arkeologi*. Red. C. Bramstång. Riksantikvarieämbetet, Avdelningen för arkeologiska undersökningar. Malmö.

Lind, I. 1923. *Göteborgs handel och sjöfart 1637–1920. Historisk-statistisk översikt*. Skrifter utgivna till Göteborgs stads trehundraårsjubileum genom jubileumsutställningens publikationskommitté X. Göteborg.

Svedberg, V. 2006. Stadens hamnar. *Fästningen Göteborg. Samlingar till stadens arkeologi*. Red. C. Bramstång. Riksantikvarieämbetet, Avdelningen för arkeologiska undersökningar. Malmö.

▲ Den så kallade Götabåten undersöktes inför bygget av Götatunneln år 2001.

The boat named The Göta Boat, excavated prior to the construction of the Göta Tunnel in 2001.

Foto/Photo: Carina Bramstång för/for Riksantikvarieämbetet, UV Väst.

Kronans masthamn från vik till packhusplats

Emma Nordström

DEN HISTORIEINTRESSERADE har säkert hört talas om alla vrak som arkeologerna grävt ut under jorden på Packhusplatsen. Båtarna har en gång legat förtöjda i kronans gamla masthamn. Historien om masthamnen tar sin början i en vik i Göta älv som under första halvan av 1600-talet behövde spärras för att hindra danska anfall från vattnet. Bakom en skyddande barriär mot älvsidan bildades så en inre hamnbassäng. Med tiden kom den att byggas om ett antal gånger och fylldes slutligen igen 1861. Snart därefter drogs järnvägsspår över den gamla hamnbassängen och ett stort tull- och packhus byggdes intill – masthamnen hade blivit packhusplats. Järnvägen blev så småningom ersatt av bilväg och parkering. Men om några år, när Västlänken är färdig, kommer det än en gång att köra tåg – inte över utan denna gång under det som var kronans masthamn.

THOSE WHO ARE INTERESTED IN HISTORY have probably heard of the shipwrecks excavated by archaeologists underneath the surface of Packhusplatsen. The boats were once moored in the Masthamnen harbour. The history of this harbour starts in a bay of River Göta Älv. In the beginning of the seventeenth century, the bay was blocked to prevent Danish attacks from the river. An inner harbour basin was formed behind a protecting barrier towards the river. Over time, the Masthamnen harbour was rebuilt several times, and was finally filled up in 1861. Railway tracks were built soon after that, running straight over the old harbour basin, with a large customs house nearby – the harbour became Packhusplatsen, with customs house and warehouses. The railway was eventually replaced by a main road and a parking place. In a few years' time, when the construction of Västlänken is finished, trains will once again run – not over, this time, but under what used to be the Masthamnen harbour.



En vik intill Kvarnberget

När Göteborg började byggas så fanns det en liten vik i Göta älv intill Kvarnbergets sydvästra fot. Viken sträckte sig åt söder nästan ända fram till den nybyggda Stora Hamnkanalen som stod färdig 1622.

Tidiga kartor över staden visar att det fanns olika planer på att i försvarssyfte bygga en barriär tvärs över viken och utanför denna en pålspärr – en typ av palissad i vattnet som spärr för ovälkomna fartyg. En sådan pålspärr

kunde bestå av i rad tätt nerslagna pålar som var vässade i toppen.

Utförandet på detta tidiga försvarsverk skiljer sig åt på de olika historiska kartorna, och det är osäkert om eller vilka av dessa planer som förverkligades. Flera av de gamla kartorna visar bara förslag. Men vid våra arkeologiska undersökningar så såg vi faktiskt spåren efter en pålrad som sannolikt varit en pålspärr. De avtecknade sig som runda fläckar i bottenleran, där sandigare material hade fyllt de tomrum



Plankarta över Göteborg, daterad 1624, som visar Kvarnberget (ursprungligen benämnt Lilla Otterhällan) och söder därom den vik som kom att bli kronans masthamn. De rödmarkerade områdena motsvarar de områden som undersökts av arkeologer.

Map dated 1624, showing the plan of Gothenburg with Kvarnberget (originally Lilla Otterhällan) and the bay that later became the Masthamnen harbour to the south. The areas marked in red correspond to the areas excavated by archaeologists.

Krigsarkivet (PDM). Riktifiering/rectification: Arkeologerna



▲ Vänster: Spåren efter uppdragna pålar från en pålspärr, hittade under masthamnen. Höger: Toppen av en pålspärr som hittades vid Lilla Bommen i samband med bygget av Götatunneln 2001.

Left: traces of removed piles from a pile barrier discovered underneath the Masthamnen harbour. Right: the upper part of a pile barrier found close to the Lilla Bommen prior to the construction of the tunnel Götatunneln in 2001.

Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)

Två exempel på de olika byggplaner som fanns för försvaret kring viken, daterade 1624 respektive 1643. På båda syns en prickad linje som antyder en pålspärr.

Two examples of the various building plans that existed for the defense around the bay, dated 1624 and 1643, respectively. A dotted line indicating a pile barrier can be seen on both plans.

Riksarkivet (PDM). Rektifiering/rectification: Arkeologerna





▲ En del av pålraden med brädplank i kanten av masthamnsmuren mot hamnbassängen. Bilden är tagen mot väster.

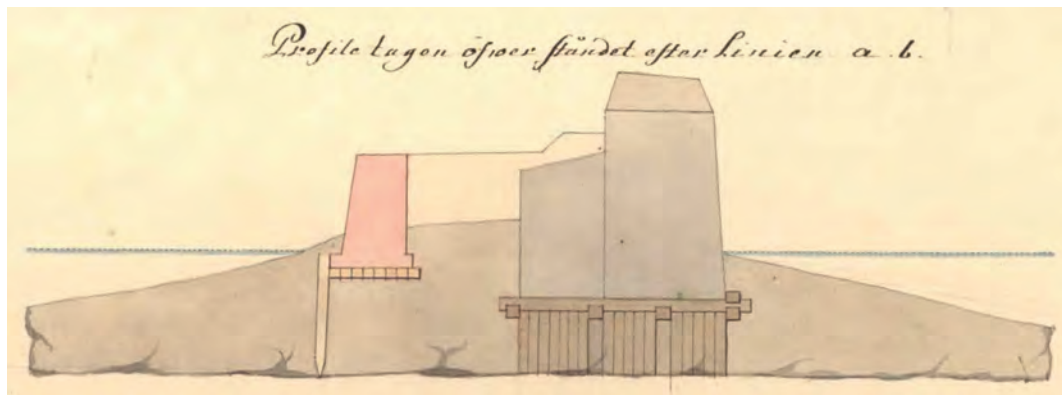
Part of the row of piles with a timber plank extending alongside the harbour wall facing the harbour basin. Picture facing west.

Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)

Illustration från plan daterad 1746 som visar masthamnsmuren och kurtinmuren i genomskärning. Masthamnsmuren är den rosa, mindre muren till vänster. Vattnet till vänster är hamnbassängen och det till höger i bild motsvarar Göta älv.

Illustration from a plan dated 1746 showing a cross-section of the harbour wall and the curtain wall. The harbour wall is the smaller pink wall to the left. The water to the left is the harbour basin, and the water to the right in the picture represents River Göta Älv.

Riksarkivet (PDM) ▼



som blivit kvar när pålarna vid något tillfälle dragits upp. Eftersom de delvis låg under masthamnens murfundament så vet vi att de tillhör perioden innan masthamnen byggdes.

Masthamnen byggs

Bland det första som gjordes när kronan lät bygga masthamnen var att arbetarna slog ner en lång rad med kraftiga furupålar i leran,

tvärs över vikens mynning. På den västra sidan av pålraden fästes sedan ett brädplank. Bakom detta fyllde man upp med lera, sand och annat material, och på massorna byggde man kajmuren.

Parallellt med pålraden, ungefär fem meter åt väster, byggdes grunden för befästningsmuren – den så kallade kurtinmuren. Den kom att löpa mellan Sandgårdsbastionen



▲ Masthamns muren och pålraden med ett här delvis trasigt brädplank. Där planket saknas syns i stället de uppbyggnadslager som muren vilade på. Bilden är tagen mot väst.

The harbour wall and the row of piles; the timber planking was damaged here. Construction layers that supported the wall are visible in the place where the planking is missing. Picture facing west.

Foto/Photo: Marcus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

intill Kvarnberget i norr och Stora Bommen-bastionen i söder.

En illustration på en karta från 1746 visar ett exempel på hur masthamns muren och kurtinmuren kan ha sett ut i genomskärning. Men det är osäkert hur mycket på illustrationen som faktiskt blev byggt. Till exempel antyds ett träplank liggandes under masthamns muren, men någon sådan trägrund hittades inte under utgrävningarna. Antagligen har man sparat på virket och hoppats att det ska hålla ändå, men under den mer bastanta kurtinmuren byggde man ett rejält träfundament.

Själva masthamns muren var ungefär två meter bred och byggd med ganska grovt huggna större stenar och däremellan fylld med mindre stenar. Något murbruk användes inte. Hur hög muren varit vet vi inte eftersom den övre delen

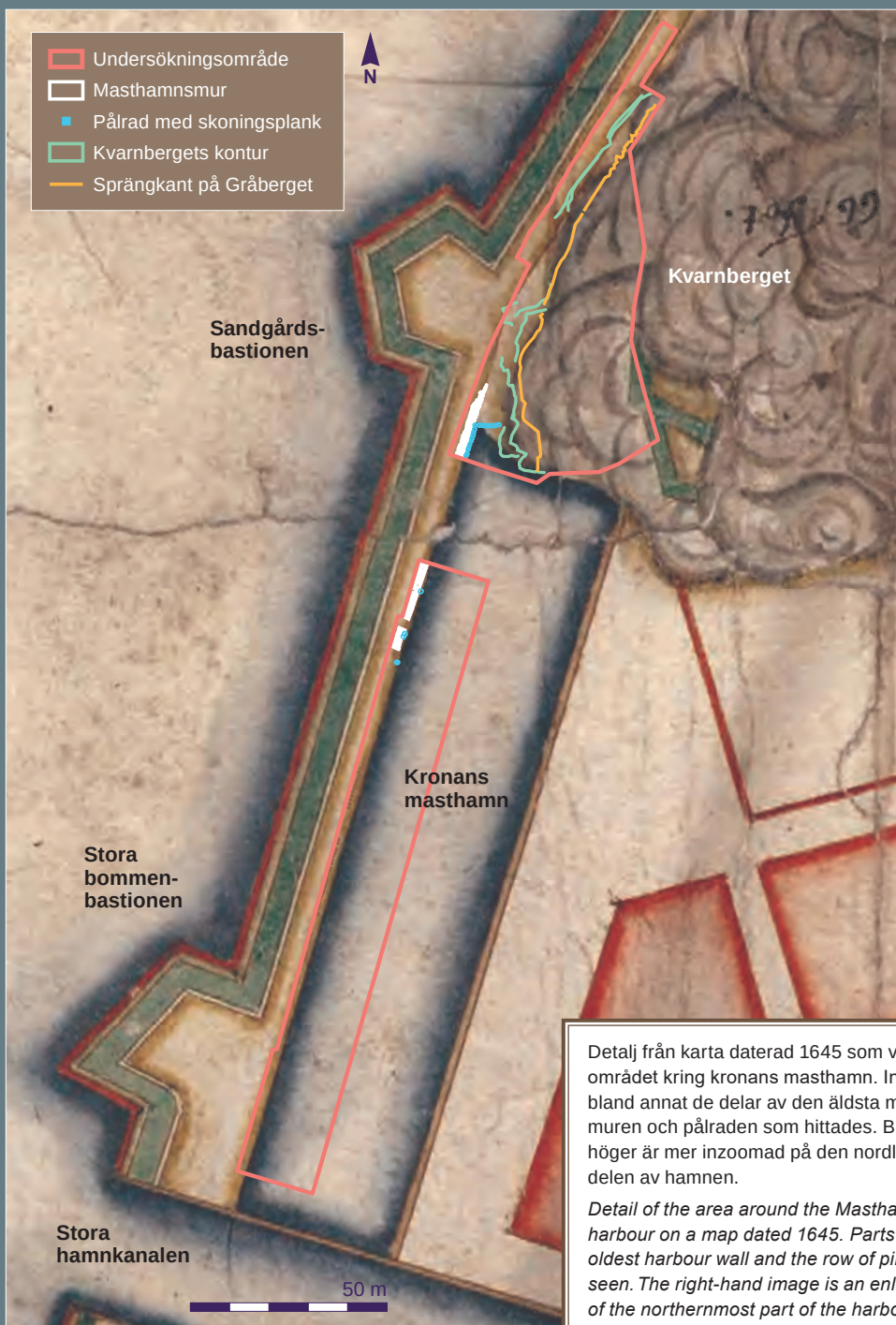
revs på 1830–40-talet. Som mest fanns tre lager sten kvar vid undersökningen, med en höjd på ungefär en meter.

Den norra kortsidan av masthamnen avslutades naturligt mot Kvarnberget, delvis påbättrad med en fortsättning av pålraden och brädplanket upp mot berget. Någon stenmur fanns inte här.

Med hjälp av dendrokronologi – ett sätt att tidsbestämma träd utifrån årsringar – har vi kunnat konstatera att pålraden och brädplanket byggts med virke som fällts mellan 1644 och 1647. Detta stämmer bra med den äldsta bevarade kartan som visar masthamnen. Den är daterad 1645 och skulle alltså kunna föreställa en planerad men ännu inte genomförd byggnation.

Uppgrundning, igenfyllning och en helt ny yta

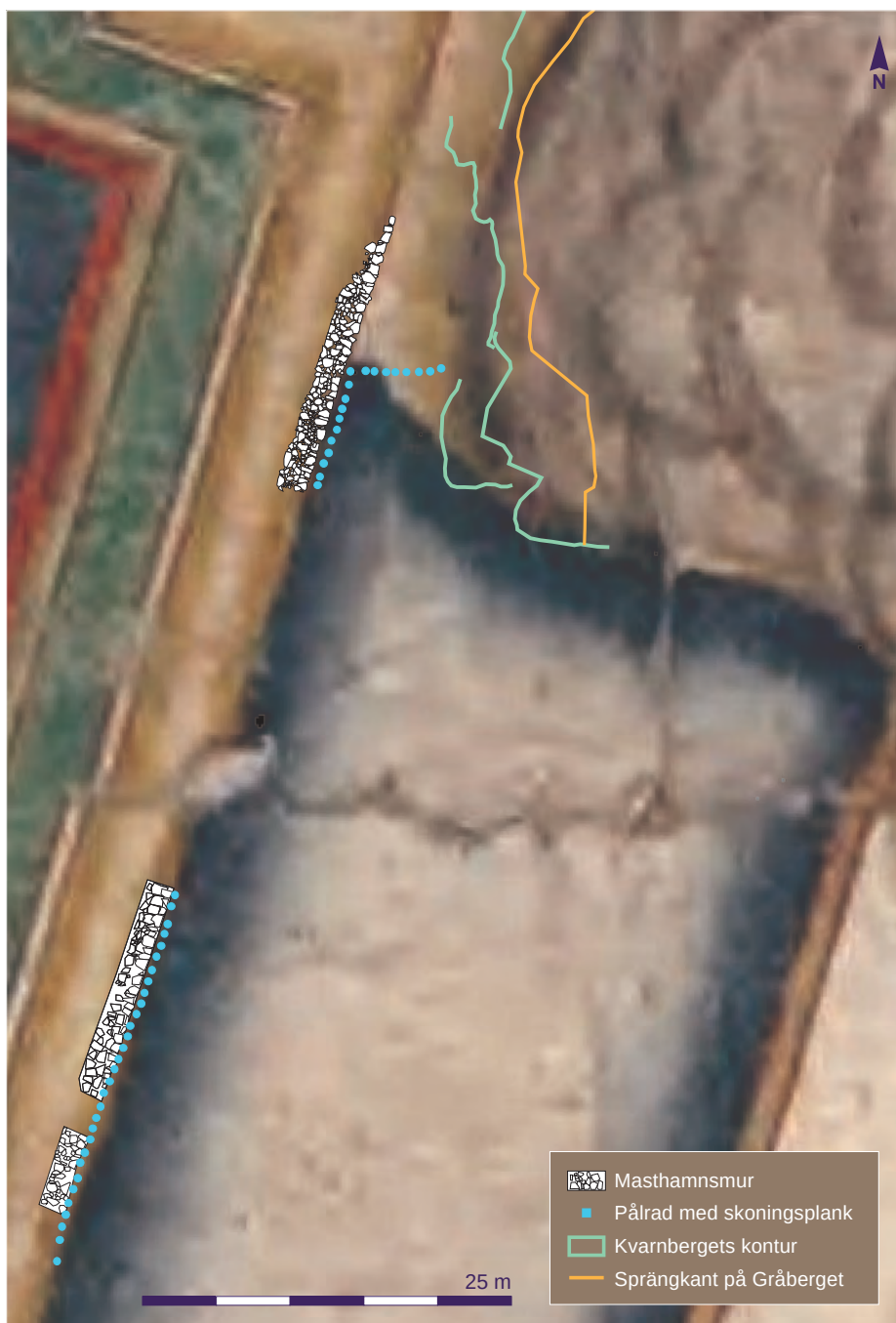
Med tiden har den allra nordligaste delen av masthamnen grundats upp och slutligen var den inte längre brukbar. På en karta från 1729 visas konturerna på masthamnsbassängen vars norra kant nu verkar ha hamnat en bra bit söder om Kvarnberget. En anteckning på kartan beskriver även hur magistraten (stadens styre)



Detalj från karta daterad 1645 som visar området kring kronans masthamn. Inlagt finns bland annat de delar av den äldsta masthamns-muren och pålråden som hittades. Bilden till höger är mer inzoomad på den nordligaste delen av hamnen.

Detail of the area around the Masthamnen harbour on a map dated 1645. Parts of the oldest harbour wall and the row of piles can be seen. The right-hand image is an enlargement of the northernmost part of the harbour.

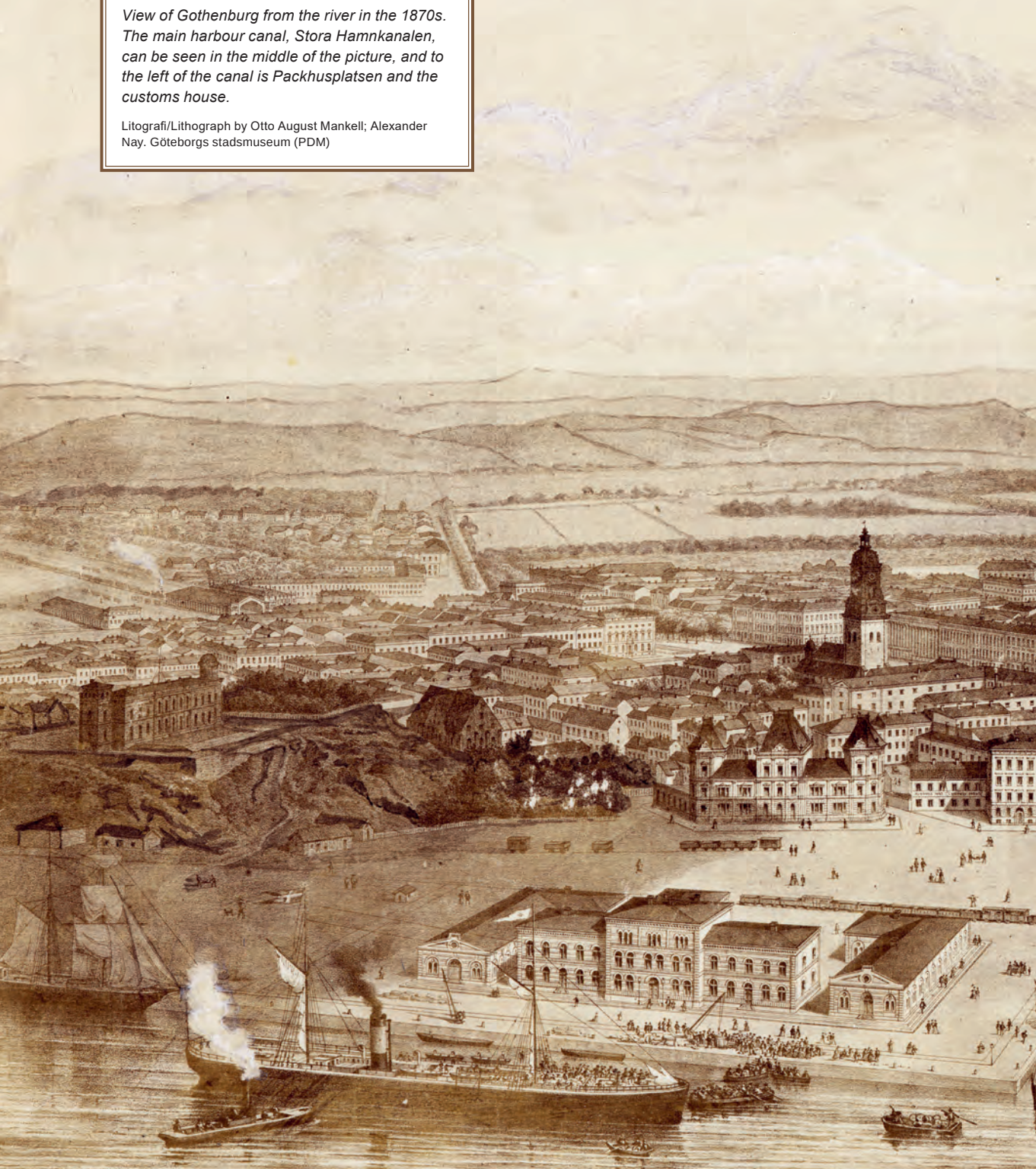
Riksarkivet (PDM). Riktifiering/rectification: Arkeologerna



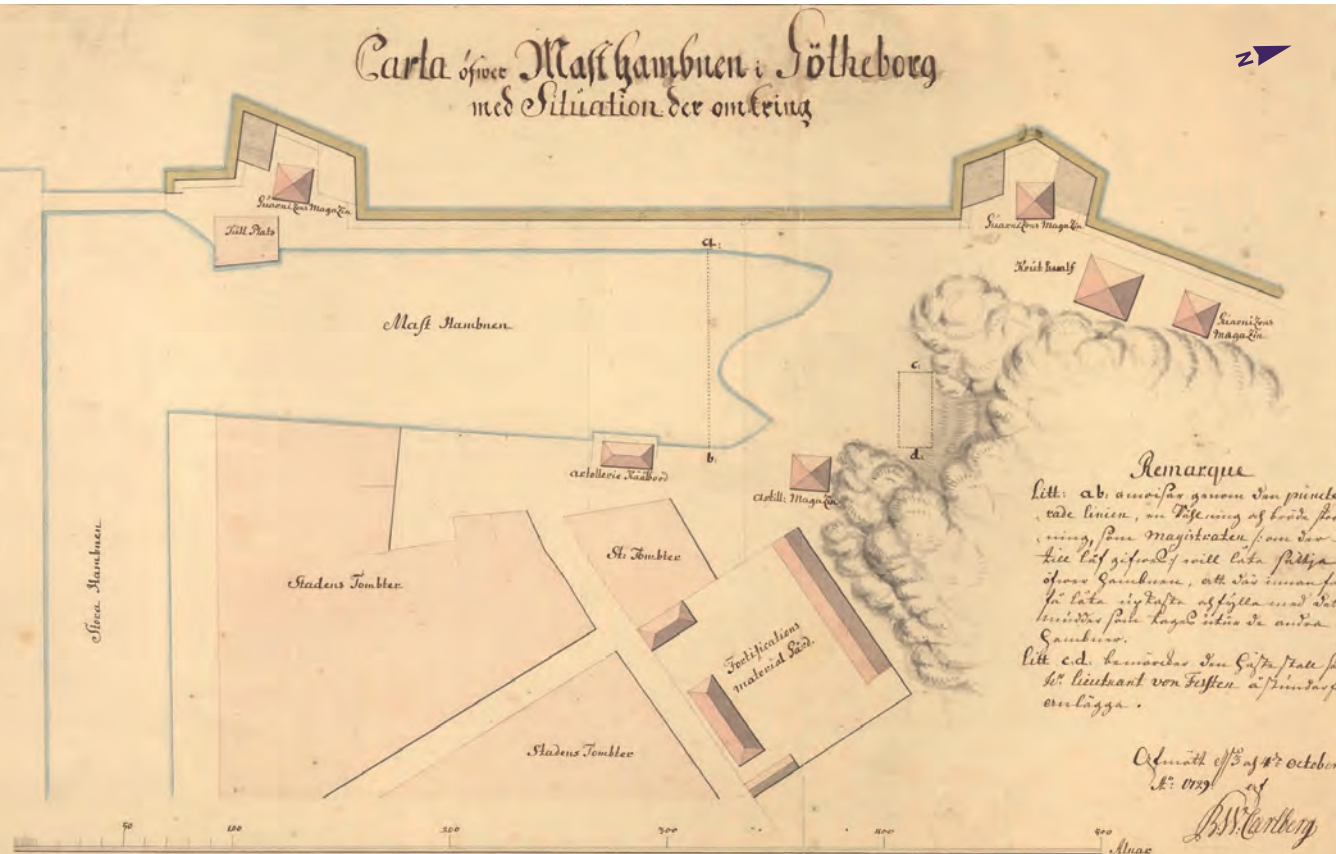
Vy över Göteborg på 1870-talet, sett från älv-
sidan. Centralt i bilden går Stora Hamnkanalen,
och till vänster om den kan man se Packhus-
platsen med Tullpackhuset.

*View of Gothenburg from the river in the 1870s.
The main harbour canal, Stora Hamnkanalen,
can be seen in the middle of the picture, and to
the left of the canal is Packhusplatsen and the
customs house.*

Litografi/Lithograph by Otto August Mankell; Alexander
Nay. Göteborgs stadsmuseum (PDM)







ber kronan om tillåtelse att tvärs över masthamnen bygga en ny kajkant, och bakom denna fylla upp med muddermassor.

Av själva kajkanten vid masthamnens nya kortända fanns ingenting kvar när vi gjorde våra undersökningar. Den hade grävts bort i samband med att masthamnen byggdes om igen på 1800-talet. Men utifrån kartmaterialet kan man utläsa att den nya kajkanten förmodligen var konstruerad i trä, på liknande sätt som den tidigare kortändan.

När den norra delen av masthamnen fyllts igen skapades en helt ny yta. Här hittade vi bland annat rester av en ramp som lett upp till den vallgång som löpte mellan masthamns-muren och kurtinmuren. Baserat på de tidigaste kartorna som avbildar rampen verkar den ha tillkommit kring år 1746.

▲ Karta över masthamnen daterad 1729. Den visar hur vattnet i hamnbassängen dragit sig tillbaka åt söder och en streckad linje bakom vilken man ville fylla igen bassängen med muddermassor.

The Masthamnen harbour on a map dated 1729. It shows that the water in the harbour basin had receded towards the south. The dotted line marks the area to be filled in with dredged material.

Riksarkivet (PDM)

Upprustning på 1830-talet

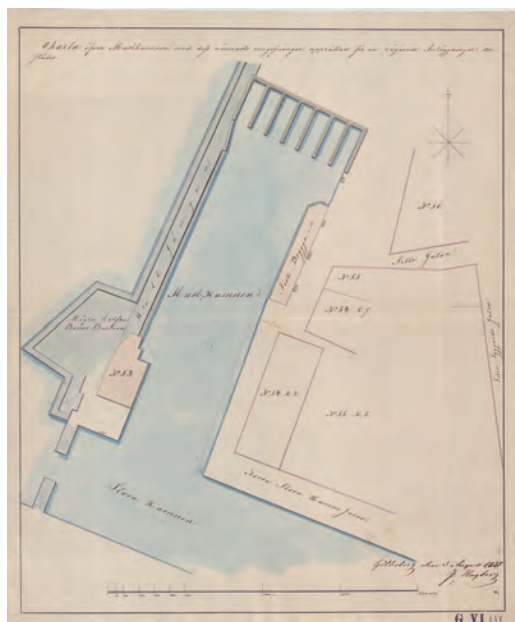
Efterhand verkar hamnbassängen ännu en gång ha grundats upp och det framfördes önskemål om att rusta upp masthamnen och området runt omkring. Magistraten beslöt därför att bassängen skulle grävas djupare och det skulle byggas ett skjul för hemföribåtar, en brygga för fiskförsäljning och ordentliga kajmurar.



▲ Detalj från ritning daterad 1746 som visar en del av masthamnsmurens fasad, en tid efter det att den nordligaste delen fyllts igen. Illustrationen visar hur muren delvis rasat ner och var i behov av att repareras. På bilden syns till höger även en ramp upp till vallgången samt den nya kortändan utan stenmur. Bakom masthamnsmuren syns också kurtinmuren.

Detail from a drawing dated 1746 showing a section of the harbour wall facade, some time after the northernmost part of the harbour had been filled in. The wall had partially fallen down and was in need of repair work. A ramp up to the pathway along the wall can be seen to the right, as well as the new short end of the harbour where there was no stone wall. The curtain wall can be discerned behind the harbour wall.

Riksarkivet (PDM)



En karta från 1837 visar arbetena med den nya masthamnen och hur den var tänkt att se ut. Den nya kortändan skulle förses med sex pirarmar. När vi undersökte masthamnen hittades delar av den västra kajkanten och kortsidan med två av pirarmarna. De stämde mycket bra med kartan från 1837.

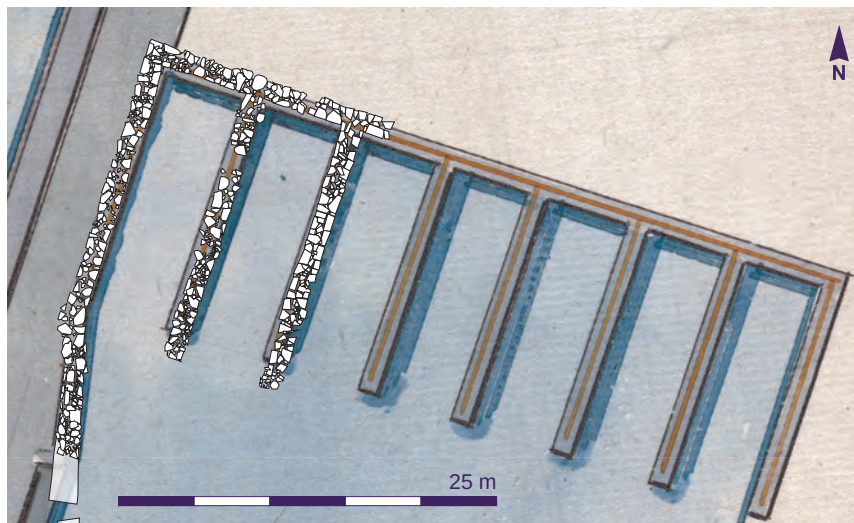
Kajkantens muruppbyggnad skiljde sig mycket från den tidigare masthamnsmuren. Den vilade på ett ordentligt träfundament med liggande timmer och enstaka stående pålar, och kajkanten var stenklädd hela vägen ner mot botten av bassängen. Toppen på murarna, det som en gång var själva kajen, fanns inte kvar. Som mest var den bevarad till en höjd av 2,6 meter, och den var ungefär 1,4 meter bred. Pirarmarna var cirka 18 meter långa och hade i övrigt samma mått som kajkanten.

Runt omkring masthamnen gjordes andra förändringar kring 1830-talet som ett steg i att utveckla Göteborgs hamn. För att öka utrymmet längs älvstranden så hade kronan 1825 tillåtit staden att fylla upp med muddar från älven utanför fästningsmurarna, på sträckan

◀ Plankarta över masthamnens upprustning, daterad 1837. Bland annat kan sex pirarmar ses vid den nya kortändan, och det finns en brygga för fiskförsäljning.

Plan of the improvements of the Masthamnens harbour, dated 1837. Six piers can be seen at the new short end, and there is also a landing stage for selling fish.

Krigsarkivet (PDM)



Detalj från plankartan över masthamnen från 1837 tillsammans med inmätningarna från de masthamnsmurar som hittades under de arkeologiska undersökningarna.

Detail from the 1837 plan of the Masthamnen harbour along with an overlay showing the surveyed digital plan of the harbour walls discovered during the archaeological excavations.

Krigsarkivet (PDM).
Rektifiering/rectification:
Arkeologerna

från Stora Bommenbastionen i söder till Sankt Eriksbastionen i norr. 1836 gav kronan även staden tillåtelse att använda stenbeklädningen från murarna vid Stora Bommen-, Sandgårds- och Sankt Eriksbastionerna för att använda som stöd för muddermassorna så att de inte flöt ut i älven. Göteborgs befästning hade börjat rivas kring år 1807, men försvaret mot älvsidan hade för säkerhets skull lämnats kvar ganska orört fram tills nu.

På en karta från 1846 beskrivs Sandgårdsbastionen och vallgången mellan denna och Stora Bommenbastionen som till stor del raserade utvändigt. Den visar också ett område utanför försvarsverket som fyllts upp med mudd från älven.

Masthamnen blir Packhusplats

1851 gav kronan till staden full äganderätt till stora delar av marken nedanför Kvarnberget och kring masthamnen, mot att staden skulle återställa fästningsmurarna kring Lilla Otterhälleberget (numera Kungshöjd).

Fyra år senare, 1855, påbörjade Statens Järnvägar sitt arbete med Västra stambanan och under slutet av 1850-talet och början på 1860-talet växte centralstationen och bangården med verkstäder och lokstall fram. Under 1860-talet planerades och påbörjades även arbetena med framdragningen av hamnbanan. Denna skulle komma att gå förbi Lilla Bommen och det som numera var Sankt Eriks torg efter att bastionen rivits, och vidare längs med Kvarnberget, och sedan över Stora Hamnkanalen och bort till hamnanläggningarna vid Pustervik och Masthugget.

Samtidigt planerades ett nytt stort tull- och packhus och ett antal magasin på platsen som tidigare fyllts upp med mudd utanför den forna försvarsmuren från Stora Bommenbastionen fram till Sankt Eriksbastionen.

En förutsättning för dessa planer var förstås att masthamnen fylldes igen. Detta ska ha skett år 1861. Ett fotografi, taget en kort tid efter att bassängen fyllts upp med muddermassor och diverse annat material och skräp, visar att det



▲ Utdrag ur karta upprättad 1862 som visar en del av den planerade dragningen av hamnbanans järnvägsspår intill Kvarnberget. Den visar även planerna för ett packhus och två magasin.

Section of map, drawn in 1862, of the planned route of the railway line Hamnbanan close to Kvarnberget. It also shows the plans for a customs house and two warehouses.

Riksarkivet (PDM)

byggts enklare träskjul på ytan och att där låg högar med olika byggmaterial.

Från början gick järnvägsspåren bara intill tullpackhuset och magasinerna. En karta från 1867 visar att ett järnvägsspår nyligen dragits fram över den forna masthamnsbassängen.

Så småningom byggdes här fyra spår. Vid den här tiden ska platsen ha kallats torget "Stora Bommen", men 1883 dyker det för oss mer välbekanta namnet Packhusplatsen upp.

Med tiden har biltrafik och parkering alltmer tagit över platsen, och i skrivande stund är stora delar av Packhusplatsen ett avspärrat byggområde där arbeten med Västlänkens järnväg pågår. Tågtunneln följer till stor del den forna hamnbanan på sträckan mellan Lilla Bommen och Stora Hamnkanalen, och när den är färdig kommer tågen ännu en gång att rulla fram här – fast denna gång kommer de att gå under den forna masthamnen i stället för över den.



▲ Fotografi taget runt 1865. Bakom träden syns den södra delen av den nu igenfyllda masthamnen. På den nya ytan har träskjul byggts och det ligger högar med byggmaterial.

Photograph taken around 1865. By this time, the Masthamnen harbour had been filled in, and the southern part can be seen behind the trees. Wooden sheds have been built on the new surface, and there are stacks of building material.

Foto/Photo: Vogel och Dienstbach fotografisk ateljé.
Göteborgs Stadsmuseum (PDM)

Tips för vidare läsning

Fredberg, Carl Rudolf A:son. 1919–1922.

Det gamla Göteborg. Lokalhistoriska skildringar, personalia och kulturdrag.

Del 1–3. Göteborg. [Elektronisk resurs] Tillgänglig på Internet:

<http://runeberg.org/gamlagot>

Ljungberg, Valdemar. 1924. *Göteborgs*

befästningar och garnison. Göteborgs jubileumspublikationer VIII. Göteborg:

Göteborgs litografiska aktiebolag.

[Elektronisk resurs] Tillgänglig på Internet:

<https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/70258>

Hamnen vid Kvarnbergets fot en plats för såväl soldater som stadsbor och djur

Emma Nordström

RUNT KRONANS MASTHAMN var det fullt av liv och rörelse. Här pågick en mängd aktiviteter – de flesta ursprungligen kopplade till kronan och stadens försvar. Krigsmateriel och förnödenheter skeppades in, lastades av och magasinerades. Samtidigt utnyttjades hamnen av stadens civila befolkning, och det framgår i arkiven att de ibland var i vägen för kronans aktiviteter. Med tiden flyttade kronan ut det mesta av sin verksamhet till andra stadsdelar, och en stor del av masthamnsområdet uppläts på 1800-talet till staden. I samband med framdragningen av hamnbanans järnvägsspår på 1860-talet fylldes masthamnen igen och det byggdes ett tull- och packhus intill. Även när masthamnen blivit packhusplats fortsatte många av de tidigare aktiviteterna. Det skeppades varor, förtullades, packades och magasinerades, men nu kunde varor även transporteras via järnvägen.

THERE WAS A BUSY BUSTLE of life going on all around the Masthamnen harbour with a variety of activities – most of these originally related to the Crown and the defence of the town. Military equipment and supplies were shipped to the harbour, unloaded, and stored in warehouses. At the same time, the harbour was also used by the town's civilian population, and in the archives it appears that they were sometimes in the way of the Crown's activities. Over time, the Crown moved most of its functions to other places in town, and a large part of the area was assigned to the town during the nineteenth century. When the railway line Hamnbanan was constructed in the 1860s, the harbour was filled in and a customs house was built next to it. Many of the previous activities continued, however. Goods were shipped, duties were paid, merchandise was packed or placed in storage, but now goods could also be transported on the railway.





Lastning, förvaring och sjunkande skepp

Som namnet antyder så har kronans masthamn, i alla fall delvis, använts till våtförvaring av mastvirke och timmer. Möjligen kunde även mindre krigsfartyg söka skydd i masthamnen, och det har funnits andra mindre fartyg här – några blev till och med kvarlämnade på botten. Under senare delen av 1600-talet byggdes en tullstuga i den södra änden av hamnen, vid Stora Bommenbastionen.

Det var kronan (staten) som förfogade över masthamnen, och det material som förvarades där var sannolikt tänkt för militära ändamål. Inte så långt öster om masthamnen byggdes

mellan 1643 och 1654 också ett tyghus. Tyg i denna äldre bemärkelse syftade inte på textilier utan på krigsmateriel. I den röda tegelbygg-

Kopparstick av L. van Anse från 1698 som visar Göteborg från älvsidan. Längst till vänster i bilden syns Kvarnberget, och nedanför kan man se Sandgårdsbastionen och kurtinmuren som gick bort till Stora Bommenbastionen. Bakom denna del av försvarsverket låg kronans masthamn.

A copperplate engraving by L. van Anse from 1698 illustrating Gothenburg from the river. Kvarnberget is visible furthest to the left in the picture, and the Sandgård bastion with the curtain wall connecting it to the Stora Bommen bastion can be seen below. The Masthamnen harbour was situated behind this part of the fortifications.

Göteborgs stadsmuseum (PDM) ▼



naden – senare mer känd som Kronhuset, en av Göteborgs äldsta bevarade byggnader – förvarades kronans artilleripjäser och spannmål.

Kring tyghuset byggdes en artillerityggård och precis väster därom en fortifikationsmaterialgård. På dessa muromgärdade gårdar stod diverse förvaringsbodar och magasin, ett vagnshus, verkstäder och en smedja.

Vid Sandgårdsbastionen byggdes under tidigt 1700-tal även ett krutvalv och två garnisonsmagasin. Tillsammans med tyghuset och materialgårdarna gav byggnaderna området omkring masthamnen en tydlig prägel av militär lastningsplats och depå.

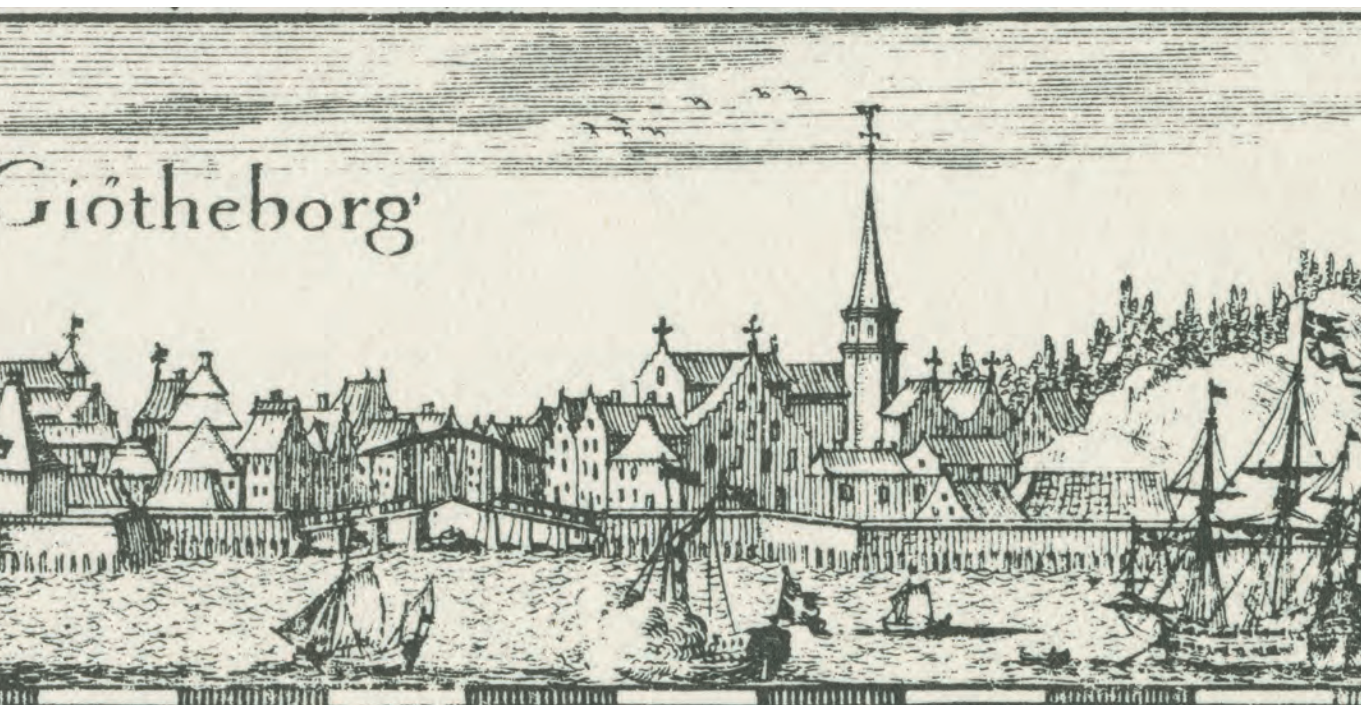
Men även stadens civila befolkning utnyttjade masthamnen. År 1727 kom det in en anmälan till stadens överkommendant Axel Gyllenkrok om att stadens borgerskap hade fyllt upp

masthamnen med sina odugliga fartyg och vrak som nu låg och sjönk – särskilt på den östra sidan – så att det inte fanns någon lastplats för kronans materiel och artilleripjäser.

Mer förvaring, lasarett, arbetshus och ridbana

Efter att den uppgrundade norra delen av masthamnen hade fyllts igen år 1729, fanns det därmed en helt ny yta att använda. 1747 inkom Niclas Jacobson (senare von Jacobson) med en ansökan om att få bygga ett sockerraffinaderi här. Han fick dock avslag på sin förfrågan och byggde i stället några år senare sitt sockerbruk vid vad som idag är Brunnsparken.

På kartor över byggplanerna för den nya ytan finns ett fältmagasin som var under projektering 1749. Här var det sannolikt tänkt att man skulle förvara livsmedel till militär-





◀ Detalj från plankarta daterad 1680 som visar Kvarnberget, masthamnen samt öster (till vänster) om hamnen fortifikationens materialgård och artillerityggården med tyghuset (senare kallat Kronhuset). På kartan kan man se att den inre delen av viken fortfarande låg öppen och gränsade direkt till materialgården.

Detail from a plan dated 1680 with Kvarnberget and the Masthamnen harbour, and to the east (left) of the harbour, the fortification equipment depot, arms depot and arsenal warehouse (later Kronhuset). The map shows that the inner part of the bay was still open, adjacent to the equipment depot.

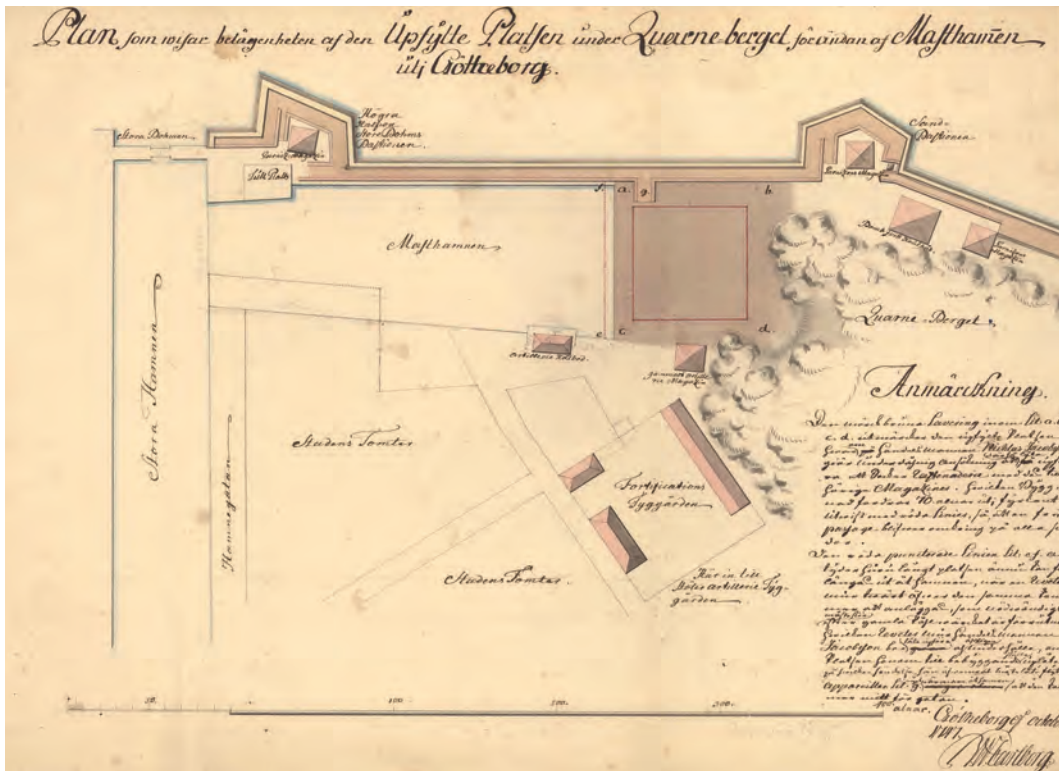
Riksarkivet (PDM)



◀ Detalj från karta daterad 1704 som visar området kring masthamnen med ett antal magasin, ett krutvalv, en tullstuga, samt fortifikationens materialgård och artillerityggården.

Detail from map dated 1704 showing the surroundings of the Masthamnen harbour with a number of warehouses, a gunpowder magazine, a customs house, as well as the fortification equipment depot and arms depot.

Riksarkivet (PDM)



styrkorna. Det finns dock inga uppgifter om att magasinet verkligen byggdes.

Kring masthamnen ska det även ha funnits tre magasin av trä där livsmedel tidigare förvarats. År 1733 gjordes en inventering av Göteborgs försvarsverk. Då konstaterade man att trämagasinen var odugliga till att förvara spannmål i eftersom det där förstördes av ”små flygande maskar”. Det föreslogs därför att spannmålen omgående skulle bakas till bröd och att byggnaderna sedan skulle användas som redskapshus.

Intill Kvarnbergets sydvästra kant hade också en mindre materialbod byggts kring 1785. Byggplaner för ett stort spannmålsmagasin på samma plats som materialboden presenterades 1807, men det verkar aldrig ha byggts.

▲ Karta upprättad 1747 i samband med en ansökan om att få bygga ett sockerraffinaderi på den nya ytan som bildats när masthamnens nordligaste del fylldes igen 1729.

Map drawn in 1747 for an application to build a sugar refinery on the reclaimed surface that had been created when the northernmost part of the Masthamnen harbour was filled up in 1729.

Riksarkivet (PDM)

1782 byggdes Sahlgrenska lasarettet (senare Sahlgrenska sjukhuset) mellan masthamnen och fortifikationens materialgård där det var i drift fram till 1823. Sydöst om masthamnsområdet fanns även ytor som på kartorna benämns "stadens tomter". Här verkar kring mitten av 1700-talet stadens packhus och auktionshus ha legat och 1806 inrättades här i fattigvårdens



regi ett arbetshus i vad som tidigare varit garnisonens baracker. Vid masthamnen ska det även ha funnits ett skjutskontor vid den här tiden.

I tidningsnotiser från sent 1700-tal kan vi också läsa att det på stadens tomter vid masthamnen bland annat funnits bodar och rum att hyra, de senare främst tänkta för ungarlar. Här fanns också diverse varor att köpa. Tidningarna nämner även en och annan lokal höna som sprungit bort eller blivit stulen.

Under senare delen av 1700-talet kom många av de soldater som tjänstgjorde i staden att inkvarteras bland stadens fattigaste invånare, huvudsakligen på eller invid Kvarnberget,

▲ Detalj från karta som visar området intill Kvarnberget, efter eldsvådan 1793 då trähusen uppe på berget brann ner. Nedanför berget syns bland annat norra delen av masthamnen och Sahlgrenska lasarettet som uppfördes 1782.

Detail of map showing the surroundings of Kvarnberget after the fire in 1793 when all the timber houses on the hill burnt down. The northern part of the Masthamnen harbour and the Sahlgrenska hospital, built in 1782, can be seen below the hill.

Riksarkivet (PDM)

i närheten av tyggården. År 1793 brann de små trähusen på Kvarnberget ner och soldaterna fick inhysas på andra platser i staden.

År 1790 omnämns ”den nya ridbanan vid masthamnen” som verkar ha lockat mycket folk till platsen. Denna ska ha legat i den södra delen av området vid den så kallade *Franska tomten*. Här kunde publiken se på uppvisningar i ridkonst. I en tidningsnotis från 1819 kan man även läsa att diverse utländska djur gick att beskåda på ridbanan, däribland ett afrikanskt piggsvin, en dromedar och en grupp dansande hundar.

Vad gäller *Franska tomten* så ska den ha tillkommit i samband med att Sverige och Frankrike ingick ett handelsavtal 1784. Sverige fick den västindiska ön Sankt Barthélemy där slavhandel bedrevs, i utbyte mot att Frankrike fick nederlags- och frihamnsrätt på diverse franska varor på en plats vid masthamnen. Den exakta platsen är något osäker, men på kartor från första halvan av 1800-talet är *Franska tomten* utritad på den östra sidan av masthamnen, mot Norra Hamngatan, ungefär där Hovrätten ligger idag.

Uppgrundning och köbildning

Undan för undan grundades hamnbassängen ännu en gång upp, och den sägs ha börjat likna ett träsk. Även älvstranden utanför försvarsverket har liknats vid ett vassbevuxet träsk under 1700-talet och första delen av 1800-talet. Under varma dagar och vid lågt vattenstånd ska strandkanten ha spridit en vidrig stank.

Det sägs även att ”hela ligor av slödder” höll till kring Stora Hamnen och nedanför Kvarnberget, och vid bergets sydsluttning ska det ha funnits en grotkliknande fördjupning där ”Nordstadens pöbel” höll till, dag som natt. Detta ska ha gett bergssluttningen namnet *Röversidan*. Sanningshalten i beskrivningarna är svår att bedöma, men förmodligen har det periodvis inte varit särskilt angenämt att vistas

i området kring masthamnen vid den här tiden. Samtidigt så talar exempelvis placeringen av ridbanan vid masthamnen emot att platsen varit allt för motbjudande – i alla fall inte den södra delen närmare Stora Hamnkanalen.

Ett nytt klagomål rörande masthamnen inkom 1804. Det gällde in- och utgående båtar och timmerflottar som blockerade infarten, vilket hindrade kronans båtar som ibland fick vänta i timmar på att få komma in och lasta av sitt gods. Det bestämdes att hädanefter skulle sådant beteende ge böter. Även den som tog ner sitt åkdon eller sin häst i masthamnen för att rengöra, och i hästens fall låta den simma, skulle få böta. Det samma gällde den som på annat sätt belastade hamnen med smuts och orenlighet. Allt detta eftersom det bidrog till att bassängen alltmer grundades upp.

Samtidigt framgår det från en kungörelse som publicerades 1799, och därefter upprepades i några års tid, att i samband med snöröjning så var det tillåtet för de som bodde närmast masthamnen att dumpa snömassorna i bassängen. Sannolikt kom då diverse skräp med snön ner i vattnet vilket såklart inte förbättrade situationen.

Nya kajmurar och en misslyckad upphandling

I maj 1835 kom en insändare till *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* som argumenterade för nya packhus nära masthamnen. Det framhölls också att det fanns behov av ett skjul för lastade hemföarbåtar under regnväder, och att masthamnen borde muddras upp. Samma år argumenterade stadens sundhetsnämnd för att flytta fiskförsäljningen från Stora Hamnkanalen till masthamnen. Denna försäljning ägde rum på en stor träflotte i kanalen, ankrad framför Tyska kyrkan.

*Karta
Masthamnen och dess Område
Göteborg
Upprättad år 1836 af
H. Hallberg.*



Karta daterad 1836 som visar masthamnen och området omkring samt några av byggplanerna inför masthamnens upprustning 1837. Norr om bassängen syns tre bodar, byggda av staden men på kronans mark.

Map dated 1836 of the Masthamnen harbour and its surroundings including construction plans for improvements of the harbour in 1837. Three sheds can be seen to the north of the harbour basin, these were built by the town but on Crown land.

Krigsarkivet (PDM)





▲ På en karta från 1846 syns hur ett område (A och B) fyllts upp med mudder ut mot älven. På östra sidan av masthamnen kan man se Franska tomten och norr därom en tomt (K) där stadens fattigförsörjningsinrättning låg. Norr om masthamnen, på den tidigare igenlagda ytan, låg stadens materialbodar på kronans mark.

An area (A and B) by the riverside that was filled in with dredged material is visible on a map from 1846. Franska tomten (the French tenement) is situated on the eastern side of the Masthamnens harbour, and the town's poorhouse to the north of this plot of land (K). On the previously filled in area directly to the north of the harbour there were storage sheds belonging to the town, built on Crown land.



▲ Fotografi över Packhusplatsen, taget runt 1870- till 1880-talet. I förgrunden syns Stora Hamnkanalen och i bakgrunden Kvarnberget. På Packhusplatsen syns flera järnvägsspår och tågagnar. Där spåren försvinner bort ut bild kan man även skymta Sandgårdsbastionens kruthus som fortfarande stod kvar vid den här tiden. Till höger i bild, närmast berget, kan man se posthuset med sina tre torn.

Photograph of Packhusplatsen taken around 1870–1880; Stora Hamnkanalen in the foreground and in the background, Kvarnberget. There are several railway tracks and carriages at Packhusplatsen. The gunpowder magazine of the Sandgård bastion was still standing, just where the railway tracks disappear out of the picture. Posthuset (the post house) with its three towers can be seen to the right in the picture close to the hill.

Foto/Photo: Axel Lindahl. Göteborgs stadsmuseum (PDM)

Fiskflotten vid Tyska kyrkan ledde till trängsel i kanalen och den ska heller inte ha varit särskilt taltalande för vare sig öga eller näsa.

År 1836 upplät så kronan masthamnen till staden, i syfte att utföra några av de förbättringar som föreslagits. Magistraten lade ut uppdraget på entreprenadsauktion i augusti samma år, där den lägstbjudande skulle anförtrors arbetet. Den som vann anbudet för masthamnsbygget var en något udda men

mycket företagsam individ vid namn Carl Erik Lilja. Han var egentligen kopparslagarmästare och uppfinnare och saknade helt erfarenhet av kajbygge, men då han lade det lägsta budet fick han uppdraget. Innan bygget startade kunde man läsa i en notis i *Göteborgs Dagblad* i oktober 1836 att han bad ägaren till två sköljflottar som låg på grund i masthamnen att flytta dem därifrån innan månaden var slut, eftersom han sedan stänger utgången.

Intressant nog ger tidningsnotisen samtidigt en inblick i ytterligare en aktivitet som utförts vid masthamnen – nämligen tvättning och sköljning av kläder. Den antyder även ett fortsatt problem med grundsatta och övergivna flytetyg i bassängen.

Liljas kajbygge gick inte bra. Han hade missbedömt kostnaderna och dessutom skedde det en olycka på hösten 1837. Vid en storm som ledde till högt vattenstånd brast fördämningen mot Stora Hamnkanalen och delar av de nybyggda murarna rasade ner. Lilja sägs själv ha varit nära att omkomma i raset. De nedrasade stenarna skall ha fått ligga kvar i bassängen och platsen kom att kallas *Liljas*

grav – trots att han hade turen att överleva. Incidenten försatte honom dock i konkurs.

Under 1830 till 1840-talet hade samtidigt försvarsverket väster om masthamnen börjat rivas och utanför kurtinmuren hade man fyllt upp med muddermassor från älven för att erhålla mer yta. En karta från 1846 visar det uppfyllda området utanför försvarsverket, och på den östra sidan av masthamnen syns även *Franska tomten*. Norr om denna låg stadens fattigförsörjningsinrättning.

På platsen för den igenfyllda delen av norra masthamnen hade materialbodar byggts på 1830-talet, på vad som då fortfarande var kronans mark.

Masthamnen läggs igen och ger plats åt järnvägen

På 1850-talet verkar kronans intressen och verksamheter i området kring masthamnen alltmer flyttas ut till andra platser i staden.

En stor del av marken kring Kvarnberget och masthamnen uppläts till staden, men tomten med stadens materialbodar behölls i kronans ägo. Det gjorde även vissa förrådsbyggnader för garnisonens behov.

Under 1860-talet blir det i stället bland annat Statens Järnvägar som intresserar sig för platsen i och med byggandet av hamnbanan. I samband med detta fylldes masthamnen igen 1861. Över den forna bassängen lades

Vy över Packhusplatsen mot sydväst. Fotograf taget cirka 1885. Till vänster syns ett av tornen på posthuset och till höger skimtar en liten del av Tullpackhuset.

View over Packhusplatsen facing south-west. The photograph was taken around 1885. The towers of the post house can be seen to the left and a small part of the customs house can be discerned to the right.

Fotograf: okänd/Unknown photographer.
Göteborgs stadsmuseum (PDM) ▼





▲ Vy från Kvarnberget mot Tullpackhuset och Göta älv, cirka 1896.

View from Kvarnberget towards the customs house and River Göta Älv, around 1896.

Fotograf okänd/Unknown photographer. Järnvägmuseet (PDM)

järnvägsspår, och på den nybildade ytan utanför det forna försvarsverket lät staden bygga ett tull- och packhus.

De aktiviteter som försiggick på platsen vid den här tiden skilde sig egentligen inte så mycket från när masthamnen var i bruk. Varor skeppades som tidigare med båt till och från platsen, men nu kunde de även forslas med tåg via järnvägen. Runt 1870 byggdes även ett posthus nära Kvarnbergets södra fot, där på så vis även postväsendet kunde ta del av de gynnsamma kommunikationerna på Packhusplatsen.

Tips för vidare läsning

Fredberg, Carl Rudolf A:son. 1919–1922.

Det gamla Göteborg. Lokalhistoriska skildringar, personalia och kulturdag.

Del 1–3. Göteborg. [Elektronisk resurs] Tillgänglig på Internet:

<http://runeberg.org/gamlagot>

Ljungberg, Valdemar. 1924. *Göteborgs*

befästningar och garnison. Göteborgs

jubileumspublikationer VIII. Göteborg:

Göteborgs litografiska aktiebolag.

[Elektronisk resurs] Tillgänglig på Internet:

<https://gupea.ub.gu.se/handle/2077/70258>

Svenska dagstidningar. [Elektronisk resurs]

Tillgänglig på Internet: tidningar.kb.se

Tips för fler bilder och kartor

Carlotta. Göteborgs stadsmuseums

arkiv, bibliotek och föremålssamlingar.

[Elektronisk resurs] Tillgänglig på

Internet: <http://www.samlingar.goteborgsstadsmuseum.se/carlotta>

Riksarkivet, Sök i arkiven. [Elektronisk

resurs] Tillgänglig på Internet:

<https://sok.riksarkivet.se>

Vraken i kronans masthamn från fiskebåtar och fraktfartyg till utfyllnad

Anders Gutehall

ALLTSEDAN GÖTEBORG GRUNDADES

i början av 1600-talet har staden varit intimt förknippad med handelssjöfart. I dess hamnar och kanaler lastades och lossades varor och gods från när och fjärran. Under århundradena som gick växte staden. Områden som tidigare utgjorde hamnar fylldes igen och togs i anspråk för nya verksamheter. Det var vanligt att använda uttjänta fartyg som underlag vid utfyllnader, och kronans masthamn utgör inget undantag. Vid de arkeologiska undersökningarna har vi hittills dokumenterat tio vrak, vilka kan sägas utgöra en provkarta över några av de båt- och skeppstyper som kunde ses i Göteborgs hamnar och kanaler. I artikeln presenteras vad vi i nuläget kan säga om dessa vrak.

GOTHENBURG HAS BEEN CLOSELY

LINKED with mercantile shipping ever since the town was founded in the beginning of the seventeenth century. Goods from far and near were loaded and unloaded in the harbours and canals. The town expanded throughout the centuries. Earlier harbours were filled in and the land was used for other purposes. Old disused ships were commonly used as filling to reclaim land; Kronans masthamn was no exception. To date, we have recorded ten shipwrecks during the archaeological excavations of the area; these represent a range of boat and ship types that could be seen in Gothenburg's harbours and canals. The article presents the knowledge we have gathered so far about these shipwrecks.



Kronans masthamn och undersökningen

Kronans masthamn var ett viktigt nav i Göteborgs sjöväga handel från mitten av 1600-talet till mitten av 1800-talet. Hamnen hade sitt inlopp från Stora Hamnkanalen intill Stora Bommens bastion och sträckte sig nästan rakt norrut till foten av Kvarnberget. Under de tre år som de arkeologiska undersökningarna har pågått, har tio vrak i olika storlek, form och typ dokumenterats inom en yta motsvarande den västra tredjedelen av den ursprungliga hamnen. En mindre yta i nordväst har ännu inte undersökts, varför det totala antalet vrak kan bli större.

Vraken i kronans masthamn

I skrivande stund pågår en rad olika analyser av vraken. Resultaten kommer ge svar på när och var fartygen byggdes, om de reparerades eller byggdes om under tiden de brukades, vad de användes till och möjligen även vad de hade för last. Dateringarna från de dendrokronologiska analyserna, det vill säga årsringsdatering av virket som användes, av vrak 1–3 är således inte kompletta eller slutgiltiga. De dendrokronologiska proverna från vrak 4–10 har ännu inte analyserats, varför de nu dateras utifrån när den del av hamnen som de påträffades i fylldes igen. Vilka träslag som båtarna en gång byggdes med har än så länge bara bedömts med blotta ögat, men de pågående vedartsanalyserna kommer ge definitiva svar.

Norra delen av kronans masthamn fylls igen

År 1727 mottog stadens överkommendant Axel Gyllenkrok en anmälan om att borgerskapet i staden fyllt upp kronans masthamn, framför allt på den östra sidan, med uttjänta fartyg och vrak. En karta daterad 1729 visar en plan på att fylla igen den norra delen av hamnen och att anlägga en ny kaj av trä. Dendrokronologiska analyser från några av de pålar som ingått i denna konstruktion visar att virket fälldes vintern 1728/29, en datering som väl överensstämmer med den planerade ombyggnaden.

Inom ytan som fylldes igen omkring 1729 hittades vraken efter våra tre äldsta fartyg, vrak 1–3. De första dendrokronologiska dateringarna av vraken passar väl in med tidpunkten för utfyllningen, vilket innebär att fartygen byggdes mellan slutet av 1600-talet och början av 1700-talet.

Vrak 1 – med enkel bordläggning

Vrak 1 utgörs av lämningen efter ett klinkbyggt skepp, en nordisk byggnadstradition där borden överlappar varandra. Skeppet har troligen varit minst 18 meter långt och 4 meter brett. Sponten som används vid bygget av Västlänken hade delat det strax för om midskepps så endast cirka 8 meter av dess förliga del kunde dokumenteras.

Det kraftigt nedbrutna vraket hade köl, förstäv, spant och bord tillverkade av ek. Borden hade överlappande laskar, det vill säga att de överlappande ändarna på borden tunnades ut mot ändarna (så kallade bladlaskar). Av de tre bord som har analyserats dendrokronologiskt hade ett bord bevarad splint, det vill

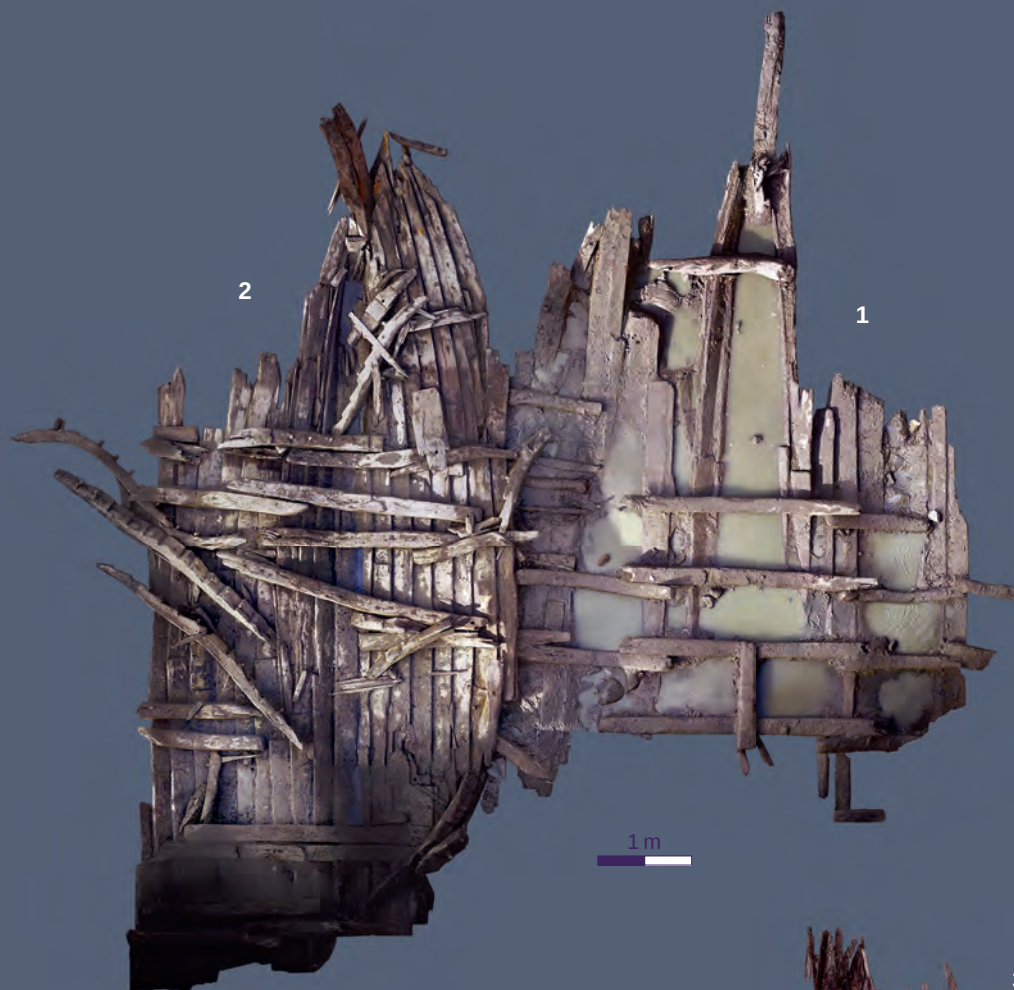
Detalj från en karta daterad 1645 som visar hamnens ursprungliga sträckning. På kartan är det arkeologiska undersökningsområdet markerat. Även de två ombyggnader som beskrivs i artikeln – träkajen från omkring 1729 och stenpiren från omkring 1837 – samt de tio vrakens placering är markerade.

Detail from map dated 1645 showing the original location of the harbour. The archaeological excavation area is marked on the map. Two additional constructions described in the article – the wooden pier from 1729 and the stone quay from around 1837 – are also marked, along with the positions of the ten shipwrecks.

Rektifiering/Rectification: Christina Rosén.
Riksarkivet (PDM)

-  Undersökningsområde
-  Masthamnsmur
-  Vrak
-  Träkonstruktion





De tre vraken var kraftigt nedbrutna. Styrbordssidan på vrak 2 hade delvis fallit ut över babordssidan på vrak 1. Akterpartierna på båda dessa vrak var avskurna av spanten som avgränsade arbetsområdet och ligger därför utanför undersökningsområdet. Vrak 3 hade även den avskuret akterparti, men detta skedde när stenkajen byggdes omkring 1837. Det saknas även spant på vrak 3 vilka troligen plockats bort vid samma tillfälle. Ortofoton exporterade från 3D-modeller.

The three shipwrecks were severely damaged. The starboard side of wreck 2 had partly collapsed over the port side of wreck 1. The after parts of both wrecks were truncated by the sheet piling that delimited the work area, and are therefore left outside the excavation area. The after part of wreck 3 was also truncated, but this had happened when the stone quay was built in 1837. Frames were missing in wreck 3; these were probably removed on the same occasion.

Orthophotograph exported from 3D-models:
Anders Gutehall för/for Arkeologerna (CC-BY)



säga trädets yttersta årsring. Analysen anger fällningsåret för virket till mellan 1668 och 1682 och visar att det växte i området kring Kattegatt och Skagerrak, det vill säga Norge, västra Sverige eller Danmark.

Trots att det saknades spår efter en mast är det troligt att fartyget framfördes med segel och kanske även roddes eller stakades fram på kanalerna. Vrak 1 tolkas ha använts för transport av gods.

Vrak 2 – med dubbel bordläggning i klink
Även vrak 2 hade skurits av genom den spont som används vid tunnelbygget. Det påträffades parallellt med det första vraket, med styrbordssidan utfallen över babordssidan på vrak 1. Den bevarade delen var cirka 8,2 meter lång och bestod av båtens förliga del. Under sin brukningstid bör båten ha varit minst 12 meter lång och 4 meter bred.

Kölen, förstäven och spanten var genomgående tillverkade av ek. En intressant konstruktionsdetalj är att båten hade dubbel bordläggning. Den inre bordläggningen var klinkbyggd och var tillverkad av ek och borden hade blad-

Till höger i fotot syns hur den spont som används vid bygget skar genom vrak 1 och 2. De gula horisontella stagen är den så kallade stämp som stadgade upp sponten, och som skapade problem när timren från båtarna skulle lyftas. Närmast i fotot syns vrak 2 vars styrbordssida var utfallen över babordssidan på vrak 1. Bakom sponten överst i fotot ligger den yta som ännu inte har undersökts.

The sheet piling that cut through wreck 1 and 2 can be seen to the right in the picture. Yellow horizontal braces supported the sheet piling; these caused problems when the timber from the wrecks was lifted out. At the front of the photo is wreck 2, with its starboard side collapsed over wreck 1. The area beyond the sheet piling at the top of the picture has not yet been excavated.

Foto/Photo: Marcus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY) ▼



laskar. Den yttre var även den klinkbyggd men tillverkad av både furu och ek och hade framför allt stumlaskar, det vill säga att borden inte överlappade varandra. Troligen fungerade den yttre bordläggningen som förhydnings, det vill säga ett skydd mot is eller angrepp av marina träborrande organismer. Alternativt kan det röra sig om omfattande reparationer, en så kallad förbyggnad av skrovet.

En första dendrokronologisk datering av ett av spanten som hade splint anger fällningsåret för virket till mellan 1705 och 1717. Virket som användes växte i västra Sverige.

Även vrak 2 saknade spår efter mast och årtullar, men troligen framfördes den med segel och roddes eller stakades. Den tolkas som en möjlig hemförarbåt eller strömbåt.

Vrak 3 – med dubbel bordläggning i klink och kravell

Vrak 3 bestod i stort sett endast av båtens förliga styrbordssida. Den bevarade delen var cirka 7,4 meter lång men ursprungligen var båten minst 14 meter lång och 5 meter bred. Den aktere delen av vrak 3 sågades troligen av när stenkajen anlades omkring 1836 (se nedan), och samtidigt togs även flera av de aktere spannten bort.

Kölen, förstäven och spanten var tillverkade av ek. Även vrak 3 hade dubbel bordläggning. Den inre var av ek och klinkbyggd och borden hade bladlaskar, medan den yttre var av furu och kravellbyggd med borden laskade stumt mot varandra. Mellanrummet mellan skroven var utfyllt av tunna ribbor av furu med triangulärt tvärsnitt. Om den yttre bordläggningen var en senare reparation eller ombyggnad, eller om den fungerade som förhydnings kommer förhoppningsvis de kommande dendrokronologiska analyserna ge svar på.

Genom vraket satt även nedslagna pålar som kan kopplas till den träkaj som anlades omkring 1729. Detta betyder att båten sänktes i hamnen senast detta år. De första dendrokronologiska analyserna av bord tillverkade av furu visar att virket fälldes efter 1646.

Som även var fallet med vrak 1 och 2 saknade vrak 3 spår av mast och årtullar, men den framfördes troligen både med segel och roddes eller stakades. Även denna båt tolkas som en möjlig hemförarbåt eller strömbåt.

Hela kronans masthamn fylls igen

År 1836 övergick ägandet av masthamnen från kronan till staden och magistraten beslutade om en omfattande upprustning. En plankarta från 1837 visar att träkajen i hamnens norra del, vilken byggdes omkring 1729, var tänkt att ersättas av en ny stenkaj med pirarmar, en konstruktion som de arkeologiska undersökningarna bekräftade.

Under 1860-talet påbörjades anläggandet av hamnbanan, en järnvägsförbindelse från Centralstationen via masthamnen till hamnanläggningarna vid Pustervik och Masthugget. Detta innebar slutet för masthamnen och 1861 var hela hamnbassängen igenfylld.

Inom ytan som fylldes igen omkring 1861 hittades sju vrak – vrak 4–10. Tack vare att de är yngre är de genomgående bättre bevarade än de tre äldre vraken 1–3. De dendrokronologiska proverna från vrak 4–10 är inte analyserade än, men då vraken har använts som underlag vid igenfyllningen kan man förmoda att de byggdes under första halvan av 1800-talet.

Vrak 8 – med mast och tre par åror

Vrak 8 var välbevarat och trots att akterpartiet var skadat hade den i stort sett behållit sin ursprungliga storlek och form. Båten var cirka



Vrak 8 och 9 var likartade i storlek och form. Vrak 8 hade två mastspår och tre par årtullar medan vrak 9 saknade mast och hade två par årtullar. Notera även de tunna vägarna och de två sittofterna i vrak 8 samt innergarneringen i vrak 9. Ortofoton exporterade från 3D-modeller.

Wrecks 8 and 9 were similar in size and shape. Wreck 8 had two mast steps and three pairs of oar-holes while wreck 9 did not have a mast but had two pairs of oar-holes. Note the thin stringers and the two thwarts in wreck 8, and the ceiling planking in wreck 9.

Orthophotograph exported from 3D-models: Anders Gutehall för/for Arkeologerna (CC-BY)

1 m



4,8 meter lång och 2,1 meter bred, klinkbyggd med en fyllig form och något rundad för.

Kölen bedömdes vara tillverkad av furu och för- och akterstäv av ek. I övrigt bedömdes båten till största delen vara byggd av furu. Borden var laskade stumt till varandra med invändig korta träplankor, så kallade laskbrickor, över bordskarvarna. Vrak 8 hade tunna vägare, asymmetriskt placerade längskeppsgående på styrbord respektive babord sida. Den hade två mastspår placerade i den första respektive den andra bottenstocken från fören räknat, samt tre par årtullar. Vrak 8 kunde således framföras både med segel och med åror. Två sittofter fanns bevarade varav den ena var placerad rakt över det förliga mastspantet. Antingen har båten byggts om eller så kunde toften flyttas när masten placerades i det förliga mastspåret. Vrak 8 användes troligen för fiske eller transport av mindre gods.

Vrak 9 – utan mast men med två par åror
Likt vrak 8 var vrak 9 välbevarat och hade i stort sett behållit ursprunglig storlek och form. Även den båten var klinkbyggd med en fyllig form, något rundad för och cirka 4,9 meter lång och 2,0 meter bred. Den bedömdes till största delen vara byggd av furu.

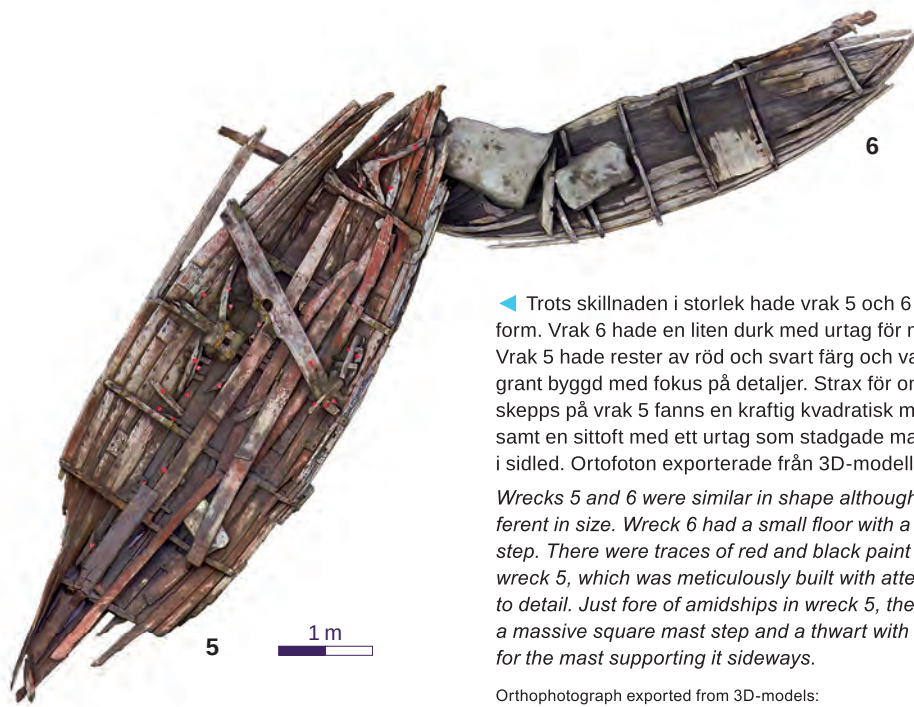
Likt hos vrak 8 var borden på båten laskade stumt och hade invändiga laskbrickor. Den hade innergarnering som täckte större delen

Fotot visar vrak 7 och 8 efter att innergarnering, spant och de övre bordgångarna har lyfts. Bakom spanten i övre delen av fotot är Stora Hamnkanalen där inloppet till kronans masthamn var.

The picture shows wrecks 7 and 8 after the ceiling planking, frames and upper strakes had been lifted out. The harbour, Kronans masthamn, was entered from the main canal, Stora Hamnkanalen, on the other side of the sheet piling in the upper part of the picture.

Foto/Photo: Marcus Andersson för/för Arkeologerna (CC-BY) ▼





◀ Trots skillnaden i storlek hade vrak 5 och 6 likartad form. Vrak 6 hade en liten durk med urtag för masten. Vrak 5 hade rester av röd och svart färg och var noggrant byggd med fokus på detaljer. Strax för om midskepps på vrak 5 fanns en kraftig kvadratisk mastkloss samt en sittoft med ett urtag som stadgade masten i sidled. Ortofoton exporterade från 3D-modeller.

Wrecks 5 and 6 were similar in shape although different in size. Wreck 6 had a small floor with a mast step. There were traces of red and black paint on wreck 5, which was meticulously built with attention to detail. Just fore of amidships in wreck 5, there was a massive square mast step and a thwart with a hole for the mast supporting it sideways.

Orthophotograph exported from 3D-models:
Anders Gutehall för/for Arkeologerna (CC-BY)

av båtens insida, förutom längst förut respektive akterut. Den saknade mast men hade två par årtullar.

Vrak 9 hade sannolikt liknande användningsområde som vrak 8, det vill säga för fiske eller transport av mindre gods.

Vrak 10 – bara tre timmer

Vrak 10 bestod endast av tre timmer – två spant och ett bord – samtliga bedömdes vara av ek. Även denna båt var klinkbyggd och utifrån timrens storlek och form tolkas vrak 10 vara från en liknande båt som vrak 8 och 9.

Vrak 6 – smäckert, med fint bearbetade timmer

Vrak 6 var cirka 4,9 meter långt och 1,6 meter brett och var något sämre bevarat än vrak 8 och 9. Båten var klinkbyggd med spetsigt för- och akterparti och timren var smäckra och fint bearbetade. Vrak 6 låg med babordssidan intill en stenkaj och i vraket hittades ett stort stenblock som möjligen kastats ner i båten i anslutning till rivningen av kajen.

Kölen, förstäven och spanten bedömdes vara tillverkade av ek medan borden bedömdes vara av furu. Borden sträckte sig över hela båtens längd, det vill säga de var inte skarvade. Vrak 6 hade ett mastspår intill den andra bottenstocken sett från fören. En liten durk med urtag för masten var bevarad. Övre bordgångarna och relingen saknades, så det är inte möjligt att avgöra om den haft årtullar.

Vrak 6 användes troligen främst för transport av människor eller mindre gods och kanske fiske.

Vrak 5 – smäckert, med fint bearbetade detaljer och målat i rött och svart

Till formen påminde vrak 5 om vrak 6 med sin spetsiga för och akter. Båten var även den klinkbyggd men något större, cirka 7,1 meter lång och 2,9 meter bred och sämre bevarad i för- och akterpartiet, samt på babords sida. Den hittades med fören mot stenkajen, strax intill vrak 6.

Målning från 1850-talet över Stora Hamnkanalen med Gustaf Adolfs torg till höger. Utmed kajen syns olika typer av båtar, vilka kan sägas motsvara några av de som påträffades i kronans masthamn.

Painting from the 1850s showing the town canal, Stora Hamnkanalen, and the square Gustaf Adolfs torg to the right. Various types of boats can be seen alongside the quay, these can be said to be equivalent to the boats discovered in the old harbour, Kronans masthamn.

Konstnär/Artist C. Dehloff. Göteborgs stadsmuseum (PDM)





Kölen, förstäven och spanten bedömdes vara tillverkade av ek och borden av furu. Borden var laskade stumt och hade invändiga laskbrickor. Till skillnad från de övriga båtarna fanns det rester av röd färg på insidan och utsidan samt av svart färg på relingarna.

Ytterligare en skillnad mot övriga båtar i masthamnen är att den var byggd med mer fokus på detaljer. Skeppstimren var fint bearbetade och flera hade en tunn dekorlinje ristad längs långsidorna. Den hade en kraftig, kvadratisk mastkloss placerad strax för om midskepps. Intill denna låg en nedfallen sittoft, vilken var fint bearbetad med rundade kanter och med uttag för masten. På vardera sida om kölen fanns en långskeppsgående planka med tre fotstöd utplacerade, vilket tyder på att det fanns plats för tre årpar.

Den bör ha skilt ut sig i jämförelse med de enklare byggda båtarna i Göteborg så det är möjligt att den främst användes till persontransport, kanske av ämbetsmän eller mer välbärgade handelsmän.

Vrak 7 – kraftigt byggt med fyllig form

Vrak 7 var cirka 9,6 meter långt och 4,1 meter brett, kraftigt byggt med tätt placerade spant. Båten var klinkbyggd och trots att den var skadad i fören hade dess fylliga form till största delen bevarats. Troligen har sidorna fallit ut något i och med det skadade förpartiet varför den ursprungligen bör ha varit något smalare.

Borden som bedömdes vara tillverkade av furu var laskade stumt och hade invändiga laskbrickor. Vrak 7 hade innergarnering som täckte större delen av båtens insida, förutom i för- respektive akterpartiet. I vraket påträffades ett löst liggande skott vilket har varit placerat där innergarneringen avslutades i aktern. I den förliga delen av båten fanns ett kölsvin med ett mastspår inpassat mellan innergarneringen.

Det fanns inga spår efter årtullar och denna typ av båt antingen seglades eller stakades.

Innergarneringen tillsammans med skottet gör det troligt att vrak 7 användes för transport



▲ Större delen av vrak 7 hade innergarnering och i förliga delen av denna syns kölsvinet med sitt mastspår. I aktern syns ett löst liggande skott, vilket har avgränsat lastutrymmet. Ortofoto exporterat från 3D-modell.

There had been ceiling planking in most of wreck 7, and in the fore of the wreck the keelson and mast step can be seen. A single loose bulkhead is visible in the stern, which had been a dividing wall in the cargo space.

Orthophotograph exported from 3D-model:
Anders Gutehall för/for Arkeologerna (CC-BY).



Av vrak 4 låg endast omkring fyra meter av dess förliga del inom undersökningsområdet. Över den utfallna babordssidan ligger en hög med tegelstenar vilka utgjorde kabyssens eldstad. Rester av däckets syns också spritt över vraket. Ortofoto exporterat från 3D-modell.

Only around four metres of the fore section of wreck 4 were located inside the excavation area. The remains of the galley fireplace can be seen as a heap of bricks on top of the collapsed port side of the wreck. Parts of the deck are spread over the shipwreck.

Orthophotograph exported from 3D-model:
Anders Gutehall för/for Arkeologerna (CC-BY)



av varor och gods mellan större fartyg som låg på redan och Stora Hamnkanalen.

Vrak 4 – med kabyss och kompass

Vrak 4 påträffades med styrbordssidan lutandes mot de pirar som anlades omkring år 1837. Sponten som avgränsade undersökningsområdet skar dessvärre tvärs igenom vraket, varför endast omkring 4 meter av förpartiet gick att undersöka. Vrak 4 utgör lämningen efter ett klinkbyggt fartyg som troligen var mellan 20 och 24 meter långt och mellan 5 och 6 meter brett.

Kölen påträffades inte då den troligen presats ner i marken när sponten sattes. Förstävben och de knäben som stadgade upp däcksbalkarna bedömdes vara tillverkade av ek medan spanten bedömdes vara tillverkade av både ek och furu. Borden, innergarneringen, däckben, skottet och däcksbalkarna bedömdes vara tillverkade av furu. Borden var laskade stumt och hade invändiga laskbrickor.

I den bevarade delen av vraket fanns en kabyss, det vill säga ett utrymme för matlagning. På babords sida i denna fanns en eldstad byggd av tegelstenar och med tunna skifferplattor som skydd från värme och gnistor. Spritt i kabyssen fanns även en del utrustning för matlagning såsom en tekanna, några tallrikar, en träsked och ett litet krus. På styrbordssidan hittades en kompass, en skoläst och ett fint snidat träskrin som innehöll personliga ägodelar. Skeppet hade ett däck med en lucka, genom vilken man klättrade ner i kabyssen. På det skott som delade av kabyssen från last-

utrymmet fanns stegpinnar bevarade. I däckben fanns även ett hål för rök från eldstaden.

Eftersom de övriga vraken som påträffades i kronans masthamn var mer eller mindre fyndtomma, sticker vrak 4 ut. Det är osannolikt att man medvetet sänkte ett fartyg med så mycket personlig utrustning kvar ombord, så kanske sjönk skeppet plötsligt efter att ha sprungit läck. En annan tolkning är att något hände ägaren och att fartyget därmed övergavs förtöjt i hamnen och så småningom sjönk.

Att vrak 4 hade en kabyss för matlagning och att det påträffades en kompass tyder på att detta var en skuta avsedd för längre resor, och då inte enbart kustnära utan även på öppet hav. Ett fartyg av denna typ hade en besättning på några få man.

De nordiska klinkbåtstraditionerna på Unescos kulturarvslista

Trots att fartygen i kronans masthamn byggdes vid olika tider, att de användes för olika ändamål och att de har olika form och storlek finns det en likhet – de är samtliga byggda på klink. I december 2021 skrevs de nordiska klinkbåtstraditionerna – som har sina rötter i vikingatidens klinkbyggda båtar och skepp – in på Unescos representativa lista över mänsklighetens immateriella kulturarv. I ljuset av detta har undersökningarna av vraken i kronans masthamn ett särskilt stort värde då de bidrar till att öka vår kunskap om de nordiska klinkbyggnadstraditionerna, deras utveckling över tid och de olika lokala och regionala uttryck de tagit sig.

Liten skeppsarkeologisk ordlista

Akter Bakre delen av ett fartyg.

Babord Vänstra sidan av ett fartyg tittades mot fören.

Bladlask En starkt uttunnad snedlask vid bordens längdskarvning.

Bord Plankor som bildar fartygets skrov.

Bordläggning Ytterskalet i ett träfartyg.

Bottenstock Del av spantet som ligger över kölen.

Durk Golv som ligger ovanpå bottenstockarna.

Däck Golv/tak i de olika våningarna i ett fartyg.

För Främre delen av ett fartyg.

Förhydning Skydd från nedbrytning av saltvatten eller marina organismer.

Hemförarbåt Båt som transporterade gods mellan fartyg på redd och Göteborg.

Innergärning Bräd- eller plankbeklädnad lagd ovanpå spanten.

Intimmer Spant, balkar och andra invändigt i skrovet placerade förstärkningstimmer.

Klink Byggnadssätt där borden sammanfogas med överlappande kanter.

Kravell Byggnadssätt där borden sammanfogats kant i kant.

Köl Långskeppstimmer i botten av fartyg.

Kölsvin Långskeppsgående timmer som ligger ovanpå kölen och bottenstockarna i mitten av båten.

Laskbricka Träbit fastspikad på skrovets insida över stumlask.

Mastfot Nedersta delen av en mast.

Mastspår Urtag för mastfoten i kölsvin eller spant.

Skott Vägg som delar av olika utrymmen i ett fartyg.

Spant Tvärskeppsförstyvande intimmer i ett klinkbyggt fartyg.

Splint Den yttre delen av ett träds stam som ger en datering närmare året för fällning.

Strömbåt Båt som transporterade gods mellan fartyg på redd och upp i älven.

Stumlask Längdskarvning av två timmer "stunt" mot varandra, det vill säga utan överlappning.

Styrbord Högra sidan av ett fartyg tittades mot fören.

Vägare Långskeppsgående förstärkningstimmer på insidan av skrovet; i vissa fall underlag för tvärbalkar.

Årtull Fäste för åra i relingen.

Läs mer om undersökningen i kronans masthamn på vår blogg Skeppen i masthamnen på [Arkeologerna.com](https://www.arkeologerna.com)

Tips för vidare läsning

von Arbin, Staffan & Olsson, Andreas.

2006. En båt från 1600-talets Göteborg.

I: Bramstång, Carina (red.) *Fästningen*

Göteborg. Samlingar till stadens arkeologi.

Mölndal: Riksantikvarieämbetet.

Unesco. 2020. *Pressmeddelande: Unesco*

upptar nordisk båtbyggnadstradition

på kulturarvslista. [https://unesco.](https://unesco.se/pressmeddelande-unesco-upptar-nordisk-batbyggnadstradition-pa-kulturarvslista/)

[se/pressmeddelande-unesco-upptar-](https://unesco.se/pressmeddelande-unesco-upptar-nordisk-batbyggnadstradition-pa-kulturarvslista/)

[nordisk-batbyggnadstradition-pa-](https://unesco.se/pressmeddelande-unesco-upptar-nordisk-batbyggnadstradition-pa-kulturarvslista/)

[kulturarvslista/](https://unesco.se/pressmeddelande-unesco-upptar-nordisk-batbyggnadstradition-pa-kulturarvslista/) (Hämtat 2022-03-12).

Vrak sju undersöks.

Wreck seven is being excavated.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for
Arkeologerna (CC-BY)









Livet ombord ett vrakfynd i kronans masthamn

Fredrik Lundgren och John Evan Skole

DE VRAK SOM HITTADES vid undersökningen av kronans masthamn har troligen medvetet sänkts som en del av igenfyllnaden av hamnen när de blivit uttjänta som fartyg. Det finns dock ett undantag, ett vrak som sticker ut ur mängden. I detta fartyg, som troligtvis var ett handelsskepp, fanns kvarlämnade föremål som tyder på att det hastigt förlist innan man hunnit tömma båten på dess innehåll. Vrakets läge i hamnen gör att vi kan datera båten till 1800-talets första hälft. Trots att endast en liten del av båten undersökts har en stor mängd föremål grävts fram som berättar om livet till sjöss.

THE SHIPWRECKS THAT WERE DISCOVERED during the archaeological excavation of Kronans Masthamn were sunk on purpose when they were too old to sail. They became part of the material used for reclaiming land in the old harbour. However there is one exception, one wreck which is different. In this vessel, which was probably a merchant's ship, personal belongings had been left aboard, as if the craft sank unexpectedly and without time to empty it. Its position in the harbour means that we can date the ship to the first half of the nineteenth century. Even though only a minor part of the ship was excavated, a large number of artifacts have been recovered, which can tell us about life onboard.



Manskapet ombord

Att segla *för om masten* är ett gammalt uttryck som syftar på tjänstgöring som vanlig enkel sjöman ombord på ett fartyg. Begreppet används främst för att beskriva social hierarki mellan besättningsmän. Manskapet på större handelsfartyg hade sina kojor i fören framför stormasten, den del av båten som var trängst och påverkades mest av havets vågor, medan befäl och kaptenen bodde akterut.

På mindre handelsfartyg var dock hierarkin ombord inte lika utpräglad. Vrakfyndet vi ska berätta om har närmast varit en skuta med kanske endast tre man ombord, och möjligen har kaptenen också varit ägaren. De kvarlämnade föremålen som alla hittades i kabyssen

tyder på att den var en gemensam plats för hela besättningen, varför det är troligt att de sjömän som seglade med skutan var väl kända med kaptenen och kanske till och med familj eller släkt.

Vraket under utgrävning. Endast fören av båten låg inom utgrävningsområdet. Den aktre delen ligger troligtvis kvar under gatan på andra sidan spanten vid Packhusplatsen.

The archaeological excavation of the wreck. Only the fore was in the excavation area. The aft part of the ship is likely still intact on the other side of the sheet piling, under Packhusplatsen.

Foto/Photo: Anders Gutehall för/for Arkeologerna (CC-BY) ▼





▲ Kompasshus och lock är av svarvat trä med rester av en, troligtvis, täckande bemålning. Färgskiktet är svart på huset medan botten insida och locket har en beige nyans. Glasets har varit fastkittat på huset och rester av kitt och röda färgspår finns bevarat. I mitten i bild syns kompasshuset med det mässingsstift där kompassnålen suttit.

The wooden compass housing and lid were likely completely painted. Traces of black pigment have been found on the outer surfaces, while beige paint has been noted on the interior. The glass was set in caulking and bordered with red paint, a portion of which has been preserved. In the middle of the compass housing the brass pivot can be seen on which the compass needle was placed.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

Wrakfyndet ger oss en inblick i hur sjömännens liv ombord tillsammans kunde se ut. Samtliga föremål är hittade på styrbordssidan vilket antyder att detta varit ett förvaringsutrymme för att stuva undan föremål under färd. Ett viktigt fynd är den kompass som hittades här. Kompassen tyder på att man inte bara seglat inomskärs där man kunnat följa en kustlinje, utan även gjort längre resor där man behövt navigera på mer öppet hav. Endast fören låg inom utgrävningsområdet men vi räknar med att hela fartyget haft en längd på mellan 20 och

24 meter, en bredd på mellan 5 och 6 meter och varit tvåmastad.

Matlagning i kabyssen

Att båten seglat längre sträckor stöds även av fyndet av kabyssen, skutans köksdel. Det visar att man behövt laga mat ombord då man inte haft möjlighet att gå iland och äta. Kabyssen var i regel ett trångt utrymme, ofta inte större än en liten skrub. Läget i främre delen av båten innebar att utrymmet var format efter båtens skrov, som kraftigt smalnade av ju längre mot fören rummet sträckte sig. Rummet var 2,5 meter som längst och strax under 5 meter som bredast. Man fick röra sig hukandes då takhöjden inte var mer än 1,5 meter, och en plan yta att stå på fanns bara i rummets mitt. Ingången till kabyssen var en lucka i fördäcket och spår av små trappsteg var fortfarande synliga i kabyssens skott, den skiljevägg som delade av köksdelen från lastutrymmet akterut.

Större fartyg hade vanligtvis en utsedd kock, inte sällan en pojke i yngre tonåren som fått plats som jungman/lärning. Jungmannen stod lägst i rang ombord. Det var många gånger svårt att laga till välsmakande måltider ombord



◀ Luckan i fördäcket var tillverkad av fyra hopfogade brädor med tillhörande gångjärn och öppnades från styrbordssidan. Detta var den enda ingången till kabyssen.

The hatch in the foredeck was made of four joined boards. It opened from the starboard side with two iron hinges. This was the only entrance down to the galley.

Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)

och maten kunde bli en bidragande faktor till osämja. Matvaror blev lätt dåliga ombord på grund av begränsade förvaringsmöjligheter. Smör härsknade, bröd och mjöl kunde fort bli maskätet och kött kunde surna om det inte var tillräckligt saltat. Det låg i kaptenens intresse att hålla matkostnaderna nere då det inte var ovanligt att en del av hans lön skulle gå till provianten ombord. Om kaptenen valde att köpa in billiga, sämre råvaror blev kockens uppgift att laga något aptitligt ännu svårare. Rovor, väl-ling och salt sill stod ofta på menyn. Den som klagade kunde dessutom bli bestraffad med att få klara sig på endast vatten och bröd. Var det vindstilla tog resan längre tid än beräknat och maten kom då att ransoneras. På en skuta som det undersökta vraket bör dock rangordningen ombord varit mindre påfallande och köks- sysslan kan ha varit gemensam.

I vrakets kabyss hittades en mängd kvarlämnade köksgeråd som använts vid måltider: tallrikar, skålar, ett litet krus i keramik, en järn-gryta, en träsked, en kopparkittel och en pipa i

porslin. Kabyssen var oftast den enda plats där tobaksrökning var tillåten ombord på grund av brandrisken. I däcket ovanför kabyssen fanns ett litet hål som fungerat som en röklucka. Trots detta måste det ha varit mycket rökigt. Förutom det lilla hålet ovanför eldstaden fanns det ingen luftcirkulation, så röken från eld och tobak blandades med den genomträngande doften av tjära som täckte båtens bordläggning. Lukten av stillastående havsvatten som hade samlats under durken i botten av fartyget karaktäri-serade också miljön.

Värme, ljus och brandrisk

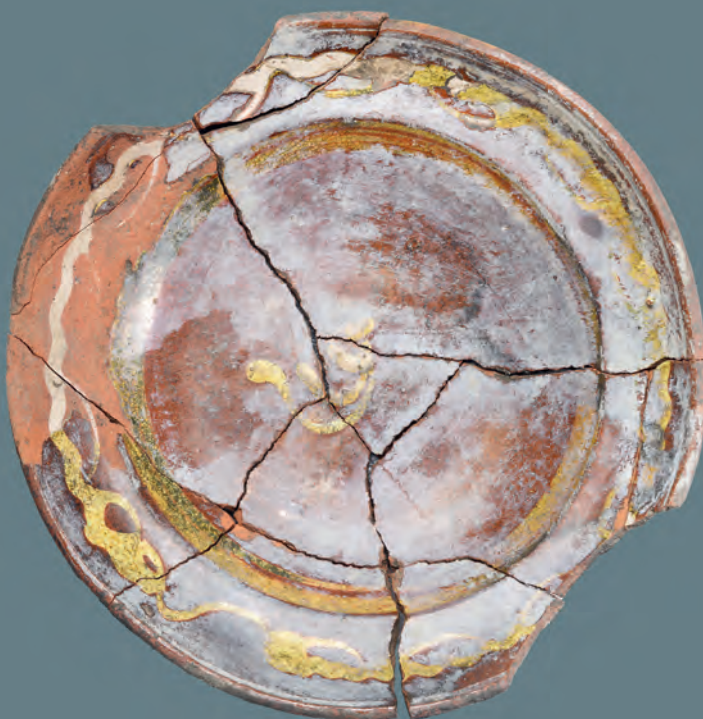
Att laga mat ombord på ett träskepp innebar en stor brandrisk. Skeppet kunde komma i gungning av väder och vind och man föredrog därför om möjligt att lägga till vid kaj eller ankra i någon naturhamn innan maten bered-des. Själva eldstaden var ofta uppbyggd av tegelstensväggar inuti en trälåda fylld med sand. Man satte sedan ett kokkärl över elden. I kabyssen hittade vi den raserade eldstaden



▲ Några av de köksgeråd som fanns i kabyssen tillsammans med en porslins-pipa.

Some of the kitchen utensils from the galley along with a porcelain pipe.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)



◀ Tallrik i rödgods med glaserad insida ingick i servicen ombord.

A plate of red earthenware, glazed on the inside, was part of the set of crockery onboard.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)



◀ Däcksplankorna hopplöckade och rekonstruerade i fält. Längst upp i bild på däckets bordsida syns den lilla rökluckan som användes för att leda ut röken ur kabyssen.

Planks of the deck, reassembled and reconstructed at the site. At the top of the picture on the port side of the deck, the small opening for conducting smoke out of the galley can be seen.

Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)

Kabyssen under utgrävning. I mitten syns den raserade eldstaden bestående av tegelsten och skifferplattor. Bakom eldstaden sticker några skottplankor upp, vilka utgjort en skiljevägg mellan kabyssen och lastutrymmet akterut.

Archaeological excavation of the galley. The remains of the fireplace, consisting of brick and shale, can be seen in the centre of the picture. A few planks of the bulkhead are visible behind the fireplace, this constituted the dividing wall between the galley and cargo space further aft.

Foto/Photo: Anders Gutehall för/for Arkeologerna (CC-BY) ▼



◀ Den vanligaste typen av eldstad i små och medelstora fartyg från 1600- till 1800-talet.

A common type of fireplace in small and medium sized ships from the 17th to the 19th century.

Illustration: Margaretha Leide Jonson (PDM)



som bestod av tegelstenar och skifferplattor. Skifferplattorna har troligtvis fungerat som gnistskydd som skulle skydda durken från att fatta eld. I kabyssen fanns också brännmärken på durken runt eldstaden vilket visar riskerna med att tillaga mat ombord.

Eldstaden användes inte enbart till matförberedelser. Tjära och olja för fartygets underhåll behövde värmas. Detta kunde lätt koka över och orsaka brand. Många hamnar hade eldningsförbud eftersom en brand där lätt kunde sprida sig till andra fartyg och närliggande bebyggelse.

Vi hittade inga spår efter ljuskällor såsom stearinljus eller oljelampor, men någon slags lykta bör ha funnits. Ju fler levande ljus, desto högre brandrisk. Kabyssen var annars en mörk plats där endast glöden från eldstaden och de strålar från solen som hittade vägen genom rökluckan i däckets lyste upp den rökiga miljön i rummet. Kabyssen var samtidigt en nödvändig värmekälla, och vid kyligare väder kanske därför ändå en av de behagligare platserna ombord.

I *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* från 19/6 1863 har skepparen Sven Larsson från Köpstadssö ansökt om att upphäva förbud mot eldning ombord på fartyg i Göteborgs hamn innanför Stora Bommen. Denna text ger oss några beskrivande ledtrådar till hur sjömanslivet kunde vara, och bekräftar kanske också bilden av sjöbusen som rumlar runt på hamnkrogar. Här kan vi läsa:

...”Såsom skäl härför hade af sökanden anförts, att det under hösten och vintern, då ett mindre fartyg ofta någon längre tid måste qvarligga för lossning och lastning, vore skadligt för besättningens helse om eldning ej finge ega rum ombord; äfvensom att besätt-

ningen, då matlagning ej kunde företagas ombord, nödgades anlita spisqvarter, hvilket menligt inverkade på dess sedlighet, helse och arbetsförmåga.”...

Av stycket framgår behovet av en plats att värma sig, men också kaptenens farhågor över att besättningen skulle gå iland och roa sig på hamnens krogar varpå arbetsförmågan skulle bli lidande. Fartyget var besättningens hem och därför skulle även maten lagas och ätas ombord. Säkert fanns också en oro över att sjömännen skulle finna lycka i land och mönstra av från fartyget, vilket skulle innebära att kaptenen behövde rekrytera ny arbetskraft.

En annan sida av sjömanslivet

På styrbordssidan i vad som tolkats som ett förvaringsutrymme i kabyssen påträffades en skoläst, en form i trä för lagning och tillverkning av skor i en given storlek. Här fanns även ett antal ladersulor. Precis intill lästen låg ett träskrin med skjutlock som genom karvsnittsteknik dekorerats med blommönster, två hjärtan, en nyckel och ett ankare. Skrinet är graverat med initialerna A.G.S.O. tillsammans med datum och årtal 1841. Dekoren är tidstypisk; karvsnittets popularitet ökade under 1800-talet med nationalromantikens framväxt. Blommönster var populärt eftersom dessa cirkelmönster är relativt enkla att skapa.

Vad dekoren symboliserar är öppet för tolkning. Ankaret kan stå för hoppet, en fast punkt att hänga fast i vid storm. Men det kan också representera en sjöman och hans erfarenhet till sjöss. Hjärtan som symbol förekom redan under senmedeltiden och bär på ungefär samma betydelse som idag, nämligen kärlek. Nyckeln som symbol kan ha flera betydelser, men ofta representerar den tro eller integritet.



▲ Skosulor och läderdetaljer tillsammans med skolästen som använts för att tillverka och laga skor. Just den här lästen var avsedd för personer med skostorlek 42 med dagens mått räknat.

Soles of shoes and leather details, and a last for making and mending shoes. This particular last was for people with the modern shoe size of 42.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

Då symbolerna används tillsammans står de ofta för tro, hopp och kärlek, vilket även var ett populärt tatueringsmotiv hos sjömännen. En annan möjlig tolkning är att symbolerna representerar ett giftermål, där de två hjärtana står för parets kärlek, ankaret för livet till sjöss, nyckeln för livet där hemma och datumet årsdag för vigseln.

Skrinet visade sig innehålla olika sybehör som nålar, tråd, en syring, dekorerade knappar i mässing och glas, tillsammans med andra personliga tillhörigheter som ett smycke, en slipsten, en nyckel till en kronometer som användes vid navigation och ett sigill med

samma initialer som på skrinet. Årtalet på skrinet tyder på att båten förlist efter år 1841 och senast mot slutet av 1850-talet då den delen av hamnen där vraket låg började fyllas igen för att ge plats åt den planerade järnvägen.

Vi har idag en bild av att sjömännen levde ett hårt och riskfyllt liv till sjöss där man vid dåligt väder fick arbeta både natt och dag med livet som insats, och så var också många gånger fallet. Besättningen levde på båten. De arbetade, åt och sov ombord, och var ansvariga för att sköta om allt från segling till lastning och lossning av handelsvaror. Men arbetsuppgifterna för sjömännen innebar inte enbart tungt kroppsarbete. Fynden från kabyssen vittnar om den andra sidan av livet till sjöss. Det fanns även tid för vila och andra göromål då man till exempel väntade på tjanlig vind eller på att nya varor skulle komma in i en hamn. En sådan syssla kunde vara att laga kläder och skor. Ute till sjöss var det viktigt att klä sig rejält eftersom det var kallt och dragit samtidigt



▲ Sigill med initialerna AGS som även fanns på träskrinet. Kanske är det kaptenens namn som representeras?

A seal with the initials AGS, which could be seen on the wooden box too. Maybe the initials of the captain?

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

Nyckel som använts till att vrida upp en kronometer, ett skeppsur som anger en exakt tid och därför kan användas vid navigation för att räkna ut longituden. Tillsammans med ett annat instrument, sextanten, kunde man även räkna ut latituden och därigenom få en exakt position var på kartan man befann sig.

A key used to wind up a chronometer, a ship's clock, which showed the exact time and could therefore be used for navigation to calculate the longitude. Together with another instrument, a sextant, the latitude could be calculated, providing an exact position on the map.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY) ►

▲ Träskrin dekorerat genom karvsnittsteknik med blommönster, ankare, hjärtan och nyckel tillsammans med initialerna A.G.S.O. och datum D 21 J 1841. Framför skrinet ligger en del av dess innehåll. Från vänster: slipsten, kronometernyckel, syring, smycke, synålar, sigill, mässingsknappar.

A wooden box with a carved pattern of flowers, anchors, hearts and key along with the initials A.G.S.O. and the date D 21 J 1841. Some of the contents are lying in front of the box. From the left: whetstone, chronometer key, sewing ring, jewelry, sewing needles, seal, brass buttons.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)



som vattnet kylde. Kläderna behövde vara hållbara då de blev nötta av arbetet ombord. Klädedräkten var därför en dyrbar investering och eftersom alla bar sina egna kläder och skor ombord, var man själv tvungen att laga dem. Bilden av besättningsmän som tillreder mat, sitter och lagar skor eller försöker sy en lapp på ett par trasiga byxor är sällsynt bland våra moderna skildringar av sjömanslivet, men dessa var likväl vanligt förekommande sysslor i det förflutna livet till sjöss.

Tips för vidare läsning

Jakobsen, Björn M, Ahlm, Mona, Rosborn, Sven & Westerdahl, Christer (red.) (1996). *Marinarkeologiskt utbildningsmaterial*. Foteviken.

Edberg, Rune & Eriksson, Niklas (red.) (2020). *Aktuell marinarkeologi: texter från ett seminarium på Vasamuseet och Sjöhistoriska museet, Stockholm, 13–14 maj 2019; bilaga: Carl Olof Cederlunds publicerade arbeten*. Stockholm: Institutionen för arkeologi och antikens kultur vid Stockholms universitet. Tillgänglig på Internet: <http://urn.kb.se/resolve?urn=urn:nbn:se:su:diva-184030>
Kring kajutlampan 2, Svensk sjöfarts tidnings förl., Göteborg, 1980
 Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning (1832–1985) Tillgänglig på Internet: <http://tidningar.kb.se>
Bli sjöman i början av 1900-talet. Sjöhistoriska museet: Tillgänglig på Internet: https://www.sjohistoriska.se/globalassets/sjohistoriska-museet/pdf/skola/tatueringar_fordjupning_sjomansyrket.pdf





Konservatorn och Västlänken med nedslag i vrakfynden

Inger Nyström Godfrey

KONSERVERING AV arkeologiska fynd är en nära knuten del av den arkeologiska undersökningen och kan ge såväl mer information om föremål som ett fortsatt bevarande. Här berättar vi lite om detta och om ett spännande skrin som hittats i ett av vraken vid Kvarnberget.

CONSERVATION OF the archaeological finds is an integrated part of the archaeological excavation, providing additional information about the finds while preserving them for the future. Here, we will give a more detailed account of a box that was discovered in one of the shipwrecks at Kvarnberget.



Konservering – kunskap och bevarande

Den arkeologiska undersökningen av en forn-lämning kan sägas fortsätta hos konservatorn fast nu i ateljén, under arbetsmikroskopet och med hjälp av olika typer av analyser. I alla fall i den mån där det finns föremål som hittas på platsen. I fält är det inte alltid möjligt att avgöra vad ett föremål är för något, av vad eller hur det är tillverkat. Ibland kan detta avgöras hos konservatorn. Konservatorns roll är därför inte bara att bevara för framtiden utan också att bidra till kunskap kring föremålen som hittas vid en undersökning.

I Västlänksprojektet har Studio Västsvensk Konservering (SVK) varit nära kopplad till undersökningarna, i någon mån i fält, men framför allt genom omhändertagande av fynd och prover och genom fortsatt undersökning av föremålen i ateljén.

Det är ju ingen nyhet att de yttre förhållandena förändras dramatiskt när ett arkeologiskt fynd grävs fram. Det möter en miljö med så mycket mer tillgång på syre än vad det hade i jorden, och en luftfuktighet som varierar betydligt mer än tidigare. I marken bryts föremålen också ned. Takten på nedbrytningen beror på många faktorer och kan var både snabb och mycket långsam. Säkert är dock att förändringar i miljön påskyndar nedbrytningen. Det är därför viktigt att ta hand om fynden på ett så bra sätt som möjligt fram till dess att en konserveringsprocess kan starta, men ju fortare konserveringen kan ske desto bättre är det.

I Västlänksprojektet har alla fynden förvarats i kylrum eftersom kemiska och biologiska processer går långsammare när det är kallt.



▲ Inger Nyström Godfrey omhändertar föremål på konservatorsateljén, Studio Västsvensk Konservering (SVK).

Inger Nyström Godfrey treating finds in the conservation laboratory, Studio Västsvensk Konservering (SVK).

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

Då fynden kommer från våta eller fuktiga miljöer förvaras de i vatten eller fuktig jord för att de inte ska torka ut och riskera sprickor och materialbortfall. Det är särskilt viktigt för alla organiska material men även för nedbrutet glas. För att bromsa den fortsatta korrosionen på metallfynd förvaras fynden i förslutna fyndpåsar för att minska syretillgången något.

Alla metallfynd, än så länge nästan 800, har röntgats för att vi ska få en bättre förståelse för

dem. Bilderna utgör sen både dokumentation av fynden och en grund för beslut om fortsatta åtgärder. När röntgenbilderna inte räcker till har vi undersökt fynden och delvis preparerat fram dem under arbetsmikroskop för att leta detaljer om sådant som material och dekor. Inte minst gäller det ett stort antal mynt som är viktiga för datering av lager och kontexter. Röntgenbilden är ju en sammanslagen bild av hela föremålet, så när det gäller mynt så avtecknas präglingen av både fram- och baksidan på bilden, vilket kan göra det svårtolkat och då utgör handen och ögat ytterligare hjälp. Konservatorns alla upplysningar kopplas sedan till fyndregistreringen.

Västlänksprojektet är fortfarande i full gång och kommer så att vara ett bra tag till. Långa projekt kan vara komplicerade på flera sätt. Ett problem är att urvalet av vilka fynd som ska konserveras är svårt att göra innan man har en översikt av allt som har kommit fram. Budgeten är begränsad och valen viktiga. Ett delprojekt där konserveringen dock har kunnat starta och till delar avslutats är fynden som hittades i samband med undersökningen av skeppsvraken vid Kvarnberget, framför allt från vrak 4.

Föremålen från vraken

Gamla masthamnen vid nuvarande Packhusplatsen byggs på 1600-talet, men har vid 1800-talets mitt spelat ut sin roll. Fram till dess har den trafikerats av rodd- och mindre fraktbåtar. De senaste åren har tio vrak hittats och undersöks här. Ombord på ett av dessa vrak, nummer 4, daterat till tidigt 1800-tal, hittades en hel del fynd.

Föremålen är både av mycket personlig karaktär, som ett litet träskrin med innehåll, och mer vardagliga fynd från byssan som träskålar, en träsked, en kopparkittel och en gjutjärnsgryta. En kompass och några block berättar om båten och seglandet.

Ett träskrin från kabyssen

Låt oss titta lite närmare på skrinet. Det har formen av ett långsmalt pennskrin med skjutlock. Alla sidorna och locket är vackert dekorerade med karvsnitt. Ena långsidan har även skuren dekoration av två hjärtan, en nyckel och ett ankare. Här finns också initialerna AGSO (eller möjligen ett D) och vad som ser ut som ett datum och ett årtal, D21J 1841 (den 21 juni/juli 1841).



◀ Kompassen som hittades antyder att båten inte enbart har trafikerat älven.

The recovered compass suggests that the boat did not only sail on the river.

Efter konservering/After conservation.
Foto/Photo: Markus Andersson
förför Arkeologerna (CC-BY)



◀ Detaljbild på skrinets dekor och initialer, efter konservering.

Detail of the decoration and initials on the box, after conservation.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

Röntgenbilden av skrinet visar tydligt att det innehåller många små saker.

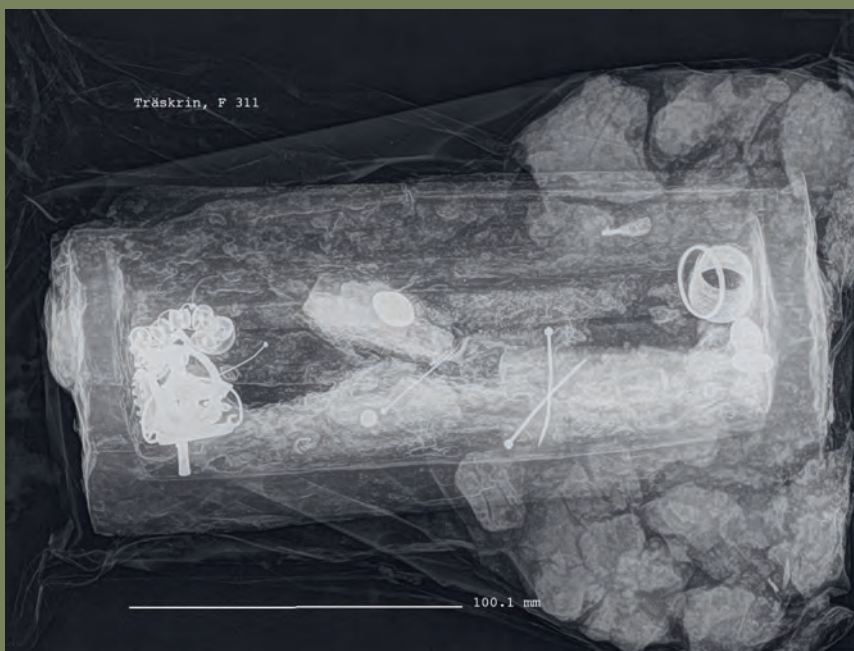
X-ray of the box shows distinctly that it contains a number of small items.

Foto/Photo: SVK (CC-BY) ►

Fynden i skrinet gick inte så lätt att lyfta som vi hade hoppats.

The objects in the box were not so easy to lift out as we had hoped.

Foto/Photo: SVK (CC-BY) ▼



Skrinet är tilltryckt, lätt deformerat och har en kraftig spricka i locket. Korrosionskrustor syns på utsidan och träet är missfärgat av järnutfällningar. Träet ser välbevarat ut så till vida att form och ytor finns kvar, däremot är träet mjukt rakt igenom. Träcellerna är alltså kraftigt nedbrutna och hålls uppe på grund av att de är vattenfyllda.

Konserveringsarbetet inleds med att skrinet röntgas. På bilden syns nålar, vad som ser ut som en ring och föremål som inte kan identifieras direkt. Vi hoppas att allt ska bli tydligt när locket lyfts av, men tyvärr är nästan all små fynd inkapslade i en hård krusta av järnkorrosion blandat med en svart sörja. Några små mässingsknappar kan vi försiktigt lösgöra och det vi tror är en fingerring och en syring, men för att få ut resterande fynd måste järnkorrosionen bort. Men varför finns det så mycket järnkorrosion? Det visar sig senare att det finns små spår av vad som troligtvis varit en kniv. Den har helt korroderat och korrosionen lagt sig som en krusta över skrinets alla föremål.

För att befria såväl föremål som skrinet från korrosion och missfärgning lägger vi det i ett

vattenbad med en komplexbildare. En kemisk komplexbildare har förmåga att lösa upp metallföreningar och allt eftersom veckorna går och badet byts kan fler och fler föremål frigöras. Till slut står vi med 20 fynd. Alla numreras och markeras ut på röntgenbilden.

Flertalet av dessa små föremål hänger samman med att sy och laga; vi hittar fyra knappnålar av mässing, fyra knappar av mässing och en av tenn, en liten slipsten för att skärpa nålar och mindre knivar med samt härvor av tråd. Vid mikroskopisk analys visar det sig att tråden är av bomull.

Knapparna är små, runda med öglor och tillverkade av plåt med en tryckt dekor. Vi ser bland annat det bildliga uttrycket för tro, hopp och kärlek – kors, ankare och hjärta. På baksidan av två mässingsknappar syns en något otydlig text, men som sannolikt bör läsas BEST GILT, dvs "Gilding metal" eller "Gilt" som är en mässingslegering med hög halt av koppar och låg halt av zink. Den är gyllene och har använts bland annat i smycken för att likna guld. På grund av engelskan i stämpeln är det högst sannolikt att tillverkning har skett

På bilden syns delar av tråden in situ. Tråden ligger i en viss struktur och har förmodligen varit nedlagda i skrinet som tråddockor.

The picture shows parts of the thread in situ. The thread is structured in a particular way implying that it was probably placed in the box in skeins.

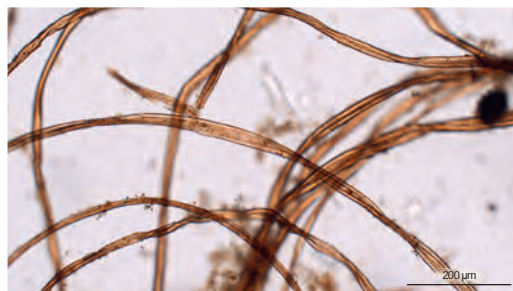
Foto/Photo: SVK (CC-BY) ▼



Vid mikroskopisk analys visar det sig att tråden är av bomull.

The thread is identified as cotton through microscopic analysis.

Foto/Photo: SVK (CC-BY) ▼





i Storbritannien eller i USA, men huruvida de importerats eller köpts utomlands är ju tyvärr omöjligt att säga.

Ringen av mässing var den första vi plockade upp. Först trodde vi det var en fingerring men vi har ändrat uppfattning, dels är den väldigt tunn, dels låg den intill syringen som dessutom saknar en kant. Ringen passar vid syringens underkant så det är troligt att det är där den hör hemma. En syring är en öppen fingerborg och används vid lite tyngre sömnad som skradderi. Syringen i sig är stor och passar mer en mans än en kvinnas finger. Till området sömnad kan man troligtvis också föra de ynka små rester av järnföremål som gissningsvis har varit en eller två knivar eller kanske en sax. Utöver detta finns en liten lila glaspärla/knapp, och ett litet skuret stavformat träredskap, som kan ha använts för att linda upp tråd på.

Några andra fynd förefaller lite mer officiella och med en annan och mer borgerlig status. Här finns en sigillstämpel med initialerna AGS,

▲ Skrinet efter konservering, med alla fynden (förutom bomullstrådarna och järnresterna) ungefär som dom låg placerade när skrinet hittades.

The box after conservation with all the finds (apart from the cotton thread and traces of iron) in their approximate positions when the box was discovered.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

som på skrinet fast utan den sista bokstaven. En liten rosa rest av sigillack finns kvar och en mässingskedja som avslutas med stor berlock med infattat glas (transparent glas på en rödmålad yta). Till gruppen kan man kanske även föra en urnyckel av mässing och det är troligt att denna har hängt på mässingskedjan och bildat en klockkedja.

Konservering av skrinet

Konserveringen kunde nu fortsätta med såväl mekanisk som kemisk rengöring av smuts och krutor från föremålets ytor för att få fram så mycket av originalytorna som möjligt. Instabila

skikt på metall och glasfynden säkrades och en ytbehandling gjordes så att de bättre kan hanteras i framtiden. För att undvika krympning och sprickbildning på träskrinet och det lilla träverktyget impregnerades dessa med polyetylenglykol (PEG) som hjälper till att hålla träets cellväggar så att de inte kollapsar när föremålen sedan torkas. Torkningen skedde med hjälp av vakuumfrystorkning, vilket är en skonsam torkningsmetod där det frysta vattnet avgår i form av ånga (sublimering) och avsätts i en kondensor. Konservering av arkeologiska fynd kan ta lång tid. Det gäller förvisso också rensning och frampreparering av ytor, men framför allt behöver impregnerings- och torkningsfasen lång tid. Från början till slut har det tagit ca 10 månader att konservera det lilla skrinet.

Vems är skrinet?

Nu finns ju ett skuret årtal på skrinet, men det är ändå lite intressant att se om det går att datera något annat av fynden i skrinet. Tittar man lite närmare på mässingsknapparna och jämför med en knappkronologisk studie så verkar en trolig datering vara 1830- till 1850-tal och därmed sammanfaller dateringen med den av skrinet.

Mässingsknapparna är tillverkade av två metallplattor och sättet att fästa öglan genom bottenplattan börjar bli populärt på 1820-talet och ungefär samtidigt blir knappar av "gilding metal" också moderna. Sättet att tillverka knappar av två metallstycken utvecklades i slutet av 1700-talet och fortsatte under 1800-talet, men sker, när det gäller föremål av "gilding metal", framför allt mellan 1830 och 1850.

Vem är då ägare av detta skrin, vem är AGS och vad står O för? Vi får nog tänka oss en man, dels med tanke på syringen som passar en mans



▲ Sigillstämpeln med initialerna AGS.

A seal with the initials AGS.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

finger mer än en kvinnas, dels på grund av de mer "officiella" fynden, sigillstämpeln, klockkedjan och urnyckeln. Dessa var trots allt mer manliga än kvinnliga ting under 1800-talet. En man alltså, som både kunde bli tvungen att själv laga sina kläder, och hade en position som krävde att dokument behövde stämplas. En första gissning landar på båtens kapten eller ägare.

Utgår vi från AGS på sigillstämpeln och tittar i "Göteborgs stads borgarelängd" mellan åren 1780 och 1860 finns bara en person med initialerna AGS, nämligen Anders Gustaf Sundell. I längden är han upptagen den 4 mars 1825 och står som minuthandlare, dvs detaljhandlare. Därmed är det naturligtvis inte säkert att vi har hittat ägaren av skrinet. Vidare undersökning får ge svar på om det går att koppla ihop Sundell med datum och årtal på skrinet eller om det går att hitta någon med initialerna AGS i något annat register, till exempel avseende kaptener och sjöfart. Fortsättning följer.

Tips för vidare läsning

Marcel, S. E. (1994). *Buttoning Down the Past: A Look at Buttons as Indicators of Chronology and Material Culture*.

Chancellor's Honors Program

Projects. https://trace.tennessee.edu/utk_chanhonoproj/42

Untracht, Oppi (1975). *Metal Techniques for Craftsmen*. Doubleday &

Company Inc, New York.

Långström, E. (utg. 1926). *Göteborgs stads borgarelängd 1621–1864*. Skrifter utgivna av personhistoriska föreningen äldre Göteborgssläkter. Göteborg.



Att dokumentera ett vrak gamla träfartyg möter digital teknik

Anders Gutehall

ATT DOKUMENTERA en så komplex lämning som ett vrak är i sig en utmaning. Att sedan göra det på kort tid och inom en liten yta med byggarbete runt omkring gör det inte mindre utmanande. För inte länge sedan var det framför allt penna, papper och måttband som vi använde. Men med den snabba utvecklingen inom digital teknik har vi nu tillgång till en palett av digitala metoder. De metoder som vi valde att använda när vi dokumenterade vrak i kronans masthamn var fotogrammetri av den sammanhållna fartygskonstruktionen under utgrävning och laserskanning av enskilda skeppstimmer efter utgrävningen.

TO RECORD complex remains such as shipwrecks is a challenge in itself. It is no less demanding when time is limited, and in a confined space with construction work going on all around. It was not so long ago that our main equipment was pencil, paper and measuring tape. However, the rapid development of digital technology now offers a selection of available digital methods. The methods we have chosen for recording the shipwrecks in the old harbour, Kronans masthamn, include photogrammetry of the full structure of the wrecks during the excavation, along with post-excavation laser scanning of separate ship's timbers.





Fotogrammetri av vrakkonstruktionen

Fotogrammetri innebär att man skapar en digital 3D-modell med fotografier som underlag. Beroende på vilken typ av fartyg som undersöks, och hur välbevarat det är, dokumenterar vi mellan fyra och sju olika nivåer där varje nivå tar cirka en timme att fotografera.

Inför varje nivå finremsar vi fartygslämningen, varefter vi fotograferar från olika vinklar och avstånd. Omkring vraket placerar vi unika markörer som Agisoft Metashape (3D-programmet som vi använder) kan registrera automatiskt. Markörernas x-, y- och z-koordinater mäter vi in med en GPS vilket

gör att 3D-modellen blir georefererad. Detta innebär att när vi importerar den i Intrasis (en GIS-baserad relationsdatabas) placeras den på exakt rätt plats i förhållande till de övriga objekt som vi mäter in.

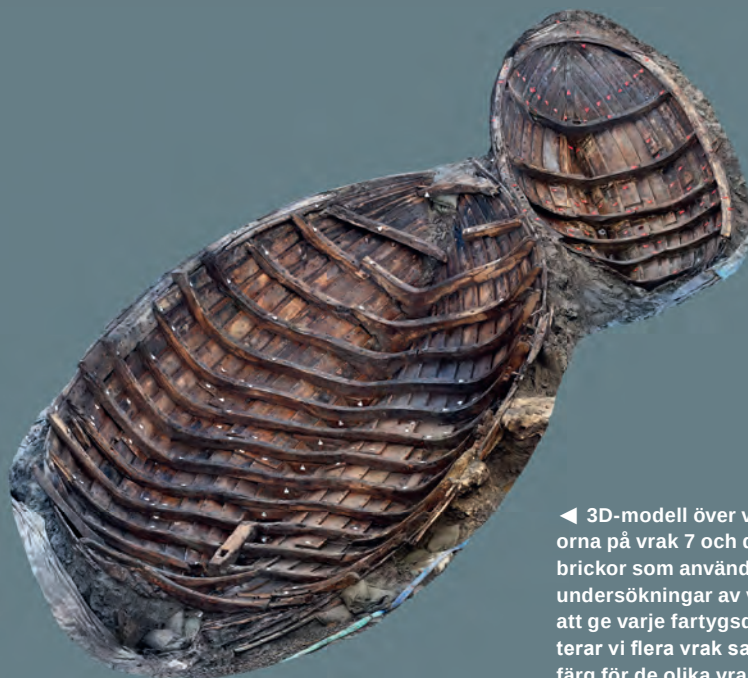
Fotografierna, tillsammans med de inmätta koordinaterna, importerar vi i Metashape. Programmet skapar sedan en 3D-modell genom att först identifiera pixlar med samma färg

Runt vraket placerar vi unika markörer som Metashape känner igen.

Individual markers recognised by Metashape are placed around the shipwreck.

Foto/Photo: Anders Gutehall för/for Arkeologerna ▼





◀ 3D-modell över vrak 7 och 8. De små vita brickorna på vrak 7 och de röda på vrak 8 är samma typ av brickor som används för att märka till exempel kor. Vid undersökningar av vrak använder vi dessa brickor för att ge varje fartygsdel ett unikt id i Intrasis. Dokumenterar vi flera vrak samtidigt använder vi brickor i olika färg för de olika vraken.

3D-model of wreck 7 and 8. The small white labels on wreck 7 and the red on wreck 8 are the same as the tags used for marking, for example, cows. We use these tags when excavating shipwrecks to provide each part of the wreck a unique id-number for use in Intrasis. If we are recording several shipwrecks, we use different coloured labels for each wreck.

3D-model: Anders Gutehall för/for Arkeologerna

i de olika fotografierna. Därefter sammanfogar Metashape fotografierna och skapar ett 3D-punktmoln över vraket. Från punktmolnet bygger programmet en 3D-modell och lägger till texturen från fotografierna. Den färdiga 3D-modellen kan vi lägga upp på hemsidor och i bloggar, eller spara som en 3D-pdf. Eftersom 3D-modellen är georefererad kan vi även mäta detaljer i den.

I Metashape skapar vi även ett ortofoto av 3D-modellen, det vill säga ett foto av vraket sett rakt ovanifrån. Ortofotot använder vi dels som det är, dels som ett underlag när vi gör skalenliga ritningar av vraken.

Laserskanning av enskilda fartygstimmer

Som beskrivits ovan dokumenterar vi de sammanhållna fartygskonstruktionerna i flera nivåer. Efter att en nivå är fotograferad lyfter vi timren och flyttar dem till vattenfyllda bassänger i en lagerlokal där nästa steg tar vid – laserskanning.

De enskilda timren laserskannar vi var för sig med Artec Leo (en handhållen laserskanner). Vi placerar timren på lastpallar och skannar de tre synliga sidorna, sedan vänder vi timret och skannar igen. Även här skapas ett punktmoln, vilket är i skala så vi kan mäta



◀ Ortofoto som är exporterat från
3D-modellen av vrak 7 och 8.

*Orthophoto that has been exported
from the 3D-model of wreck 7 and 8.*

Ortofoto/Orthophoto: Anders Gutehall
förför Arkeologerna



Laserskanning av ett timmer. Samtidigt som Artec Leo skannar timret tar den även fotografier som används för att skapa 3D-modellens textur.

Laser scanning of a timber. While scanning the timber, Artec Leo simultaneously takes photographs that are used to create the texture for the 3D-model.

Foto/Photo: Marcus Andersson för/for Arkeologerna ◀ ▶



detaljer. Därefter importerar vi de två punktmolnen i Artec Studio (skannerns programvara). Här redigerar och sammanfogar vi de två punktmolnen och skapar en 3D-modell. Skannern tar även foton samtidigt som den skannar, och dessa använder programmet till texturen. Ett timmer tar cirka en timme att skanna, därutöver tar det ytterligare någon timme att skapa 3D-modellen i Artec Studio.

Den färdiga 3D-modellen importerar vi slutligen i Rhino 3D (ett 3D-program där vi bearbetar 3D-modeller). Utifrån en fördefinierad lista över skador, infästningar, verktygsspår med mera gör vi digitala kommentarer i form

av linjer direkt på 3D-modellen. Syftet är att vi på detta sätt förtydligar viktiga iakttagelser och detaljer i timret.

Även 3D-modellerna av de separata timren kan vi förmedla via hemsidor och bloggar, exportera som 3D-pdf eller ortofoto, och använda som underlag för skalenliga ritningar. Rhino 3D kan även exportera 3D-modellen sedd från dess olika sidor.

Vi återuppbygger även vraket digitalt genom att importera samtliga skannade timmer i Rhino 3D. Vi använder de infästningar och detaljer som vi tidigare kommenterade och lägger till timmer för timmer tills hela vraket är

Förstäven från vrak 4 sedd från dess fyra sidor. Till vänster med textur och till höger med textur och digitalt kommenterad.

The stempost of wreck 4 viewed from four sides. To the left with texture and to the right with texture and digitally annotated.

3D-modeller/3D-models: Arkeologerna ▶



återuppbyggt. Som stöd i detta skede använder vi även de 3D-modeller av den sammanhållna fartygskonstruktionen som vi gjorde genom fotogrammetri. När hela vraket är klart kan vi återskapa saknade partier digitalt och slutligen har vi en rekonstruktion som visar hur fartyget ursprungligen kan ha sett ut.

Nyttan med digital dokumentation

I projekt som Västlänken, där hela undersökningsområdet är en byggarbetsplats, är det extra viktigt att vi kan visa upp vraken digitalt eftersom det inte är möjligt att ha offentliga visningar. Ofta har vi också begränsat med

tid när vi dokumenterar. Fotogrammetri är som beskrivits en mycket tidseffektiv dokumentationsmetod vilket är en stor fördel vid utgrävningen jämfört med till exempel att rita med penna och papper. Genom att kombinera fotogrammetri av den sammanhållna fartygskonstruktionen med laserskanning av separata timmer dokumenterar vi helheten såväl som detaljerna.

Dessutom är arkeologin destruktiv, det vill säga att vraket grävs bort i samband med undersökningen. Men tack vare de olika 3D-modellerna sparas en digital modell – som även kan skrivas ut som en skalenlig modell med en 3D-skrivare – för eftervärlden att studera och beskåda.

Göteborg från älvsidan. Göteborgs stadsmuseum (PDM 1.0) ▼

Läs mer om undersökningen i kronans masthamn på vår blogg *Skeppen i masthamnen* på Arkeologerna.com

Tips för vidare läsning

Gutehall, Anders. 2016. Hand drawing versus photogrammetry: A comparative case-study of two techniques for archaeological documentation. I: Larsen, Nicolai Garhøj & Pilati, Matteo (red.), *Why3D?* Aarhus: Aarhus University Press, 51–62.

Ottosson Berggren, Åsa & Gutehall, Anders. 2018. From analogue to digital: A study of documentation methods during an excavation of the neolithic flint mines at Pilbladet, Sweden. *Current Swedish Archaeology* vol. 26:119–158.

Van Damme, Thomas, Auer, Jens, Ditta, Massimiliano, Grabowski, Michal, Couwenberg, Marie 2020. *The 3D annotated scans method: A new approach to ship timber recording*. *Heritage Science* 8:75.



Dokumentation med laserskanner

Bengt Westergaard

Arkeologer arbetar ständigt med metodutveckling och testar nya tekniska hjälpmedel. Laserskanner med totalstationsfunktion är ett mätinstrument som kan vara ett användbart verktyg vid arkeologisk dokumentation, särskilt på lite svårtillgängliga ytor.

Laserscannern arbetar, likt fotoskanning, med täta punktmoln som omvandlas till ytor och 3D-modeller. En inbyggd kamera bidrar med färgsättning och textur vid modellbyggandet.



▲ Det första skiktet laserskannas på vrak 1 och 2.

Laser scanning of the first layer of shipwreck 1 and 2.

Foto/Photo Markus Andersson
för/for Arkeologerna (CC-BY)

Arkeologen kan direkt granska det skannade resultatet i handenheten.

The archaeologist can immediately check the result of the scanning in the hand-held scanner

Foto/Photo Markus Andersson
för/for Arkeologerna (CC-BY) ►



Kapare och sjörövare i 1700-talets Göteborg

Fredrik Lundgren och John Evan Skole

IDAG ANVÄNDS ORDEN kapare och sjörövare ofta synonymt, men under 1700-talet var det olika företeelser. Kapare hade ett officiellt uppdrag av sin regering att angripa och plundra fiendens fartyg, vare sig det rörde sig om örlogsskepp eller fredliga handelsfartyg, medan sjörövare riskerade dödsstraff. Kaparverksamheten i Sverige kom under 1700-talet att bli centrerad just till Göteborg.

THESE DAYS we do not really distinguish between different kinds of pirates, but during the eighteenth century there was a great difference between pirates and privateers. While pirates risked a death sentence, privateers were commissioned by their government to raid enemy ships, either warships or peaceful merchant ships. In Sweden, privateering came to be based in Gothenburg during the eighteenth century.





Göteborg som kaparstad

Redan på 1500-talet seglade kapare på nordiska farvatten. För svensk del var kaparna koncentrerade till Östersjön där Erik XIV anlät kapare för att blockera den ryska handeln, som ett led av krigföringen under det nordiska sjuårskriget (1563–1570). Kapare användes senare under flera krig på 1600-talet men det var först på 1700-talet, under det stora nordiska kriget (1700–1721) som kaperiverksamheten nådde sin höjdpunkt under Karl XII:s regeringstid. Kaparverksamheten som Karl XII stod bakom var ett led i krigföringen för att störa fiendestaternas sjöfart, men också ett billigt och effektivt sätt att förstärka den svenska flottan,

även om verksamheten främst var inriktad på handelskrig. Eftersom Göteborg var viktig för utrikeshandeln, men samtidigt hade en svag flotta som krävde förstärkning, kom kaparverksamheten att koncentreras hit.

För att få bedriva kaperi i kronans tjänst behövdes ett så kallat kaparbrev, ett skriftligt dokument som gav innehavaren laglig rätt att bedriva sin verksamhet. Kapade man ett fartyg utan giltigt intyg riskerade man att anklagas för sjöröveri och straffas genom hängning.

Iscensatt på Ostindiefararen Götheborg.

Staged onboard the ship Götheborg of Sweden.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY) ▼





Det fanns även speciella regler som kaparna måste följa. Den tillfångatagna besättningen skulle betraktas som krigsfångar och behandlas därefter, och det kapade bytet skulle fördelas mellan kronan, kaparredaren, kaptenen och kaptenens besättning. För att locka fler att ge sig in i branschen kunde kronan ibland avstå från sin andel varpå kaparna fick behålla hela bytet.

Man hade endast tillåtelse att kapa fartyg som tillhörde fiendenationer eller på något sätt gynnade fienden genom handel, medan neutrala skepp skulle lämnas ifred. För att bedöma om ett fartyg var neutralt eller inte skulle varje handelsskepp kunna uppvisa ett så kallat sjöpass. Här skulle fartygets hemort, skepparens namn, redarnas namn samt destinationsort

◀ Karl XII (1682–1718). Kungen stod bakom kaperiet och uppmanade allt fler att ge sig in i verksamheten i syfte att förstärka den svenska flottan i krig mot fiendenationer.

Karl XII (1682-1718). The king supported privateering and urged more people to become privateers in order to reinforce the Swedish navy in the wars against enemy nations.

Nationalmuseum (PDM)

framgå. Även lasten skulle vara specificerad och stämma överens med det skeppet fraktade, vilket innebar att ett nytt sjöpass måste upprättas inför varje resa. Även om alla papper var i sin ordning skulle kaparna kontrollera lasten för att se om den stämde överens med vad som angetts som frakt i sjöpasset. Om ingen förfälskning skett skulle fartyget ej hindras från att segla vidare. Vid minsta tveksamhet kapades fartyget och fördes hem som pris. För att säkerställa att enbart fientliga skepp kapades skulle varje kaparredare lämna en borgen på 600 riksdaler silvermynt som säkerhet för att neutrala skepp inte skulle kapas, eftersom detta kunde skada diplomatiska förbindelser med allierade nationer. Om man trots detta angrep ett neutralt skepp skulle borgen tillfalla kronan.

Amiralitetsrätten i Göteborg hade upprättat en prisdomstol för att värdera och fastställa regelrätta priser på det kapade bytet. Det var även prisdomstolens uppgift att bedöma om bytet var neutralt eller tillhörigt fienden och det var ofta svårt att dra gränser vad som skulle betraktas som ett godkänt pris. Kaptenen skulle se till att lastluckorna på ett kapat skepp omedelbart förseglades. När bytet väl förts in i Göteborgs hamn hade tullen i uppgift att försegla lasten ytterligare en gång. Det fanns naturligtvis möjlighet för kaparna att förse sig med dyrbarheter innan ärendet kommit upp i amiralitetsrätten, men detta var inte helt risk-



▲ Den tillfångatagna besättningen skulle betraktas som krigsfångar. Iscensatt på Ostindiefararen Götheborg.

The captured members of the crew were to be regarded as prisoners of war. Staged onboard the ship Götheborg of Sweden.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

◀ Kaparbrev från 1808. Här ges skepparen E. Berg på fartyget Bringaren tillåtelse att "med nödig armering utlöpa och til Svenske hamnar upringa Ryske, Danske och Norrske fartyg."

A letter of marque and reprisal from 1808. This gives Captain E. Berg of the ship Bringaren permission to 'with necessary armament sail out and take Russian, Danish and Norwegian ships to Swedish harbours'.

Landsarkivet i/in Göteborg/Gothenburg (PDM)



fritt eftersom den tillfångatagna besättningen kunde hämnas genom att avslöja dem.

Under speciella förhållanden kunde ett kapat skepp "ransoneras" ute till sjöss, vilket innebar att den kapade besättningen var tvungen att betala en lösensumma för att komma ur kaparnas grepp och segla vidare. Detta fick enbart utföras om väder och vind hindrade en säker transport in till Göteborgs hamn. Man upprättade då ett ransonsbrev, där det framgick att fartyget och dess last skulle värderas och säljas när fartyget nådde hamn, och att redaren för det kapade skeppet var ansvarig för att betala lösensumman i efterhand. För att försäkra sig om detta tog man gisslan från det kapade fartyget. Gisslan kunde vara kaptenen eller andra framträdande personer som man visste att redaren var beredd att betala lösen för att få frisläppta.

Lars Gathe – kunglig kapare eller kriminell sjörövare?

Den utan konkurrens främste kaparredaren i Sveriges historia verkade i Göteborg och hette Lars Gathe, även känd som Lasse i Gatan. År 1710 köpte han ett hus vid Lilla Torget i Göteborg, ansökte om ett kaparbrev, rustade skepp och påbörjade sin karriär som kaparredare. Lyckade kapningar med rika byten gjorde att han redan året därpå kunde investera i ytterligare fem fartyg. Vapen och ammunition kvitterades ut från kronans förråd för att rusta skeppen. Hans kaparverksamhet växte snabbt och snart kom han att bli den största affärsmannen i branschen. Vid sin död 1718 ägde han inte mindre än en tredjedel av alla svenska kaparfartyg.

Gathe var dock girig, tog varje chans att tjäna pengar och hade sällan rent mjöl i påsen. Han skapade goda kontakter med samhällets toppskikt, samtidigt som han fick många



▲ Bilden är en tolkning av en strid den 16 juli 1714. Den danska fregatten Løvendals Galley, under befäl av Tordenskjold, mötte den svenskägda engelska kaparfregatten De Olbing Galley utanför svenska västkusten. Under striden sköt det danska fartyget slut på krutet till sina kanoner, och efter en skål mellan befälhavarna skiljdes fartygen åt.

Depiction of a battle 16 July 1714. The Danish frigate Løvendals Galley under the command of Tordenskjold encountered the Swedish-owned English privateer frigate De Olbing Galley off the Swedish west coast. During the firing of the canons, the Danish ship ran out of gunpowder, and after the captains had raised a toast to each other, the ships parted.

Målning/Painting: Christian Mølsted (PDM)

ovänner bland Göteborgs handelsmän som var avundsjuka på hans framgångar. Som kaparredare var han oftast i land och skötte affärerna, men det hände att han i egen hög person seglade ut med något av sina fartyg. Vid ett tillfälle år 1713 befann han sig ombord på skeppet La Revange. I lasten fanns ett parti beck som smugglades ut från Göteborg för att undgå tullskatten. Tullen fick dock vetskap om Gathes smuglingsförsök och stoppade skeppet



◀ Porträtt av Lars Gathenhielm (1689–1718).

Portrait of Lars Gathenhielm (1689–1718).

Sjöfartsmuseet Akvariet (PDM)



▲ Galjonsfigur i trä som eventuellt kommer från Lars Gathenhielms kaparfartyg Vinthunden eller Sjöhunden.

Figurehead of wood, possibly from one of Lars Gathenhielm's privateer ships, either Vinthunden or Sjöhunden.

Sjöfartsmuseet Akvariet (CC-BY 4.0)

i hamninloppet genom att ta hjälp av soldaterna på Nya Älvsborgs fästning. Skeppet och lasten beslagtogs och Gathe fängslades. Han lyckades emellertid fly sin fångenskap tillsammans med en stor del av sin besättning. De återtog La Revange och satte kurs mot Frankrike. Troligtvis var det Gathes inflytelserika kontakter som hjälpt honom att rymma.

Inte långt efter Gathes flykt kapades ett fartyg utanför Onsalahalvön som var på väg med last från Lübeck till Göteborg. Vid kapningen följdes inte några kaparregler utan den kapade besättningen plundrades på både kläder och personliga ägodelar och sattes i en båt för att ro i land bäst de kunde. Kaparna som bestod av en svensk-fransk besättning förde bytet till en prisdомstol i Frankrike där det dömdes som pris, trots att kapningen utförts på klassiskt sjörövarmanér. Vad som också var märkligt

var att kaparkaptenen aldrig visat sig på däck, vilket annars var regel vid kaperi. Omständigheterna gjorde att misstankarna riktades mot Gathe som nu kom att anklagas för sjöröveri av amiralitetsrätten i Göteborg. Gathe var dock tvungen att återvända till Göteborg redan samma år för att fortsätta driva sin verksamhet. Efter att Gathe förhörts i domstol kom alla anklagelser mot honom att läggas ner, utan vidare förklaring. Ännu en gång hade Gathes mäktiga kontakter fått honom frikänd från alla brott.

Affärerna blomstrade och Gathes framgångar med att störa fiendens handel gjorde att Karl XII lät adla honom Gathenhielm år 1715. Gathe hade vid denna tid blivit en av de rikaste borgarna i staden. Året därpå blev han högsta befäl över alla Sveriges kaparfartyg och kungen lät honom disponera kronans



▲ Gathenhielms kapare utanför Vinga. Kaparen har sedan den fått två mindre holländska fartyg att stryka flagg upptagit striden med tre danska fartyg.

Gathenhielm's privateers off Vinga. After having forced two smaller Dutch ships to strike their flags, the privateer ship engaged in battle with three Danish ships.

Oljemålning/Oil painting Jacob Hägg.
Sjöfartsmuseet Akvariet (CC-BY 4.0)

Adelsbrev undertecknad av Karl XII år 1715.

"Gathe upphöjs genom denna handling i adligt stånd och värdighet under namnet Gathenhielm". På vänstersidan syns Gathenhielms tilldelade vapensköld.

Charter of nobility signed by Karl XII in 1715. "Gathe is raised in accordance with this act to nobility and dignity under the name of Gathenhielm." Seen to the left is the coat of arms conferred on Gathenhielm.

Göteborgs stadsmuseum (PDM) ▼





örlogsfartyg och dess hamn Gamla Varvet vid Stigberget i sin verksamhet. Kaperiet hade nu växt i sådan omfattning att allt fler gick över till rent sjöröveri genom att även kapa neutrala skepp. Det tuffare klimatet ledde till att allt fler omkom under kaparstriderna, vilket i sin tur ledde till att det blev svårt att få tag i erfarna sjömän.

Gathe, som ju tidigare anklagats för smuggling, blev nu administratör för tullhanteringsimport och export av varor. Trots detta fortsatte Gathe sina skumma affärer i ett försök att smuggla ut kopparplåtar till Nederländerna. Han blev dock påkommen och stod återigen anklagad för smuggling. Vid denna tid var Gathe svårt sjuk i en långt gången bentuberkulos och 1718 dog han endast 28 år gammal

▲ Gathenhielmska huset vid Stigbergstorget i Göteborg. Huset står på den tomt som Ingela Gathenhielm förvärvade 1718. Det var dock först på 1740-talet som huset byggdes av Johan Busck, som var gift med Lars syster Anna Thalena Gathe.

The house of Gathenhielm at Stigbergstorget in Gothenburg standing on the plot of land bought by Ingela Gathenhielm in 1718, but not built until the 1740s. It was built by Johan Busck, who was married to Lars Gathenhielm's sister Anna Thalena Gathe.

Foto/Photo: Markus Andersson
för/for Arkeologerna (CC-BY)

innan målet hann avgöras i rätten. Istället riktades rättegången mot dödsboet och Gathes hustru Ingela. Målet lades slutningen ner på befallning av Karl XII som var vänligt inställd till den Gathenhielmska släkten och mån om den fortsatta kaperirörelsen.

Ingela Gathe tar över verksamheten

Ingela Gathe, som varit insatt och arbetat i kaperirörelsen redan under Lars levnad, tog nu själv över verksamheten. Hon laddade nu upp inför 1719 års kaparsäsong och köpte in nya skepp. Ingela lyckades också med kungens hjälp få rätten att bedriva diverse verksamheter som repslugeri och segelmakeri på ett nytillkommet område i Majorna. Här upprättades även det Gathenhielska huset som står kvar än idag vid Stigbergstorget. Men redan 1719, efter Karl XII:s död, beslöts att Gamla Varvet där Gathenhiels kaparverksamhet bedrevs skulle återlämnas till kronan. Då Sverige och Danmark slutit fred den 3 juli 1720 upphörde större delen av kaparnas aktiviteter. Ingela fick dock behålla området söder om Gamla Varvet med repslugeriet och tillhörande bodar och magasinshus.

Madagaskarpiraterna och Karl XII

Ett av de mest anmärkningsvärda inslagen under 1700-talets kaparkrig var Sveriges planer på att alliera sig med pirater från Madagaskar i kampen mot fiendnationer. Sjöföröret var väl utbrett i stora delar av världen i början av 1700-talet, men förhållandena på Madagaskar var speciella. Här fanns ett piratsamhälle med fasta konturer som kan liknas vid en lös form av stadsbildning, och där många sjörövare hade sina familjer. I Europa hade madagaskarpiraterna vid denna tid redan Bretagne och Saint-Malo som hemmabaser.

De statliga flottorna utgjorde ett allt större hot, och man var rädd för att råka lika illa ut som i Västindien där mängder av pirater nyligen avrättats. Madagaskarpiraterna var därför intresserade av statligt beskydd och uppfattade Sverige som en lämplig skyddsmakt.

År 1714 fick Sverige erbjudandet från Madagaskar att omkring 1400 sjörövare fördelade på 25 skepp skulle ställa sig till kungens förfo-gande mot ersättning. Sverige lockades även med att få etablera en koloni på Madagaskar och på ön Sainte Marie, vilket skulle ge både status och resurser till kronan. Karl XII, som var personligt engagerad i frågan, såg det som en chans att stärka den svenska kaparverksamheten i kampen mot fienden som nu utövade ett allt hårdare tryck längs västkusten. Han visste samtidigt att priset var att acceptera att ett stort antal brottslingar införlivades i den svenska krigsinsatsen. Man var också medveten om riskerna med att etablera en piratbas i Väst-sverige då det inte fanns några garantier att piraterna skulle följa några kaparregler, utan även ge sig på neutrala skepp.



▲ Porträtt av Ingela Gathenhielm (1692–1729).

Portrait of Ingela Gathenhielm (1692–1729).

Sjöfartsmuseet Akvariet (CC-BY 4.0)



▲ Karta över Stigberget och Gamla Varvet 1727. Längst upp i bild syns Göta älv och i mitten den landsväg som fortsätter i nordöstlig riktning in till staden. A) Gamla Varvet med dess bebyggelse där Lars och Ingela bedrev sin kaparverksamhet. B) Det område som Ingela förvärvade och där hon bedrev sina olika affärsrörelser. Här syns repslagarbanan som Ingela drev på 1720-talet (och som även gett namn till dagens Bangatan). Strax norr om repslageriet, söder om landsvägen, kom Gathenhielmska huset senare att byggas. C) Platsen för den tänkta sjörövarbasen i Majorna, ungefär där Carl Johans kyrka ligger idag.

Map of Stigberget and Gamla Varvet from 1727. At the top of the picture is River Göta Älv, and in the middle, the old main road that continued to the north-east towards the town. A) Gamla Varvet (The Old Shipyard) with its buildings where the privateer business of Lars and Ingela Gathenhielm was based. B) The land that Ingela bought and where she ran her various businesses. The ropeyard run by Ingela in the 1720s is seen here (after which the present-day street Bangatan was named). The house of Gathenhielm was later built just to the north of the ropeyard and south of the main road. C) Site of the probable pirate nest in Majorna, approximately where Carl Johan's Church stands today.



▲ Gravsten från piratkyrkogården på ön Sainte Marie utanför Madagaskars östkust. Ön var ett populärt tillhåll för pirater under 1600- och 1700-talet och ett stort antal pirater blev begravda här. År 1717 erbjöds Karl XII att etablera en svensk koloni på Sainte Marie i förhandlingar med Madagaskarpiraterna.

Gravestone from the pirate cemetery on the island of Sainte Marie off the east coast of Madagascar. The island was often frequented by pirates in the seventeenth and eighteenth centuries, and a large number of pirates were buried there. In negotiations with Madagascar pirates in 1717, Karl XII was offered to establish a Swedish colony on Sainte Marie.

Foto/Photo: Antony Stanley Wikimedia Commons (CC-BY, SA 2.0)

Flera svenska ämbetsmän arbetade för att detta skulle förverkligas då piraterna utlovade en riklig betalning till de personer som hjälpte dem att sluta ett sådant avtal. Man utsåg Kungsbacka som lämplig stationeringsort för sjörövarflottan, men det hela drog ut på tiden och frågan föll.

Madagaskarpiraterna gjorde emellertid ett nytt försök med sina svenska kontakter. Förhandlingar inleddes 1717 med piratledaren William Walton och snart verkade frågan vara löst. Man funderade nu på om sjörövarbasen skulle placeras på Marstrand eller i den nya stadsdelen Majorna, vid platsen där Carl Johans kyrka senare kom att byggas. Men med Karl XII:s död 1718 avbröts slutligen planerna om en svensk piratbas och följande år avvecklades även kaparverksamheten.

Tips för vidare läsning

Ericson Wolke, Lars (2006). *Lasse i Gatan: kaparkriget och det svenska stormaktsväldets fall*. Ny utökad utg. Lund: Historiska media

Bengtsson, Rickard (2006). *Bland smugglare, kapare och obstinata köpmän: Göteborg genom tiderna ur ett tullperspektiv*. Stockholm: Carlsson

Fredberg, Carl Rudolf A:son (1919-1924). *Det gamla Göteborg* [Elektronisk resurs] lokalhistoriska skildringar, personalia och kulturdrag. Göteborg: Tillgänglig på Internet: <http://runeberg.org/gamlagot/>



◀ Piratsamhälle på ön Sainte Marie utanför Madagaskars östkust. Rekonstruktion efter samtida beskrivningar från tiden då piratkaptenen William Kidd besökte ön år 1698.

Pirate village on the island of Sainte Marie off the east coast of Madagascar. Reconstruction based on contemporary accounts from the pirate captain William Kidd's visit on the island in 1698.

Utdrag ur målning av/Part of painting by William Gilkerson
(© Gilkerson Art)

Spåren efter tullen arkeologi vid masthamnen

Karolina Müller och Nora Hansson

DET GAMLA TULLHUSET nära Stora Hamnkanalens inlopp revs redan i början av 1600-talet. Ett nytt tullhus byggdes på platsen nedanför Stora Bommenbastionen i slutet av samma århundrade. Tullhuset har vi nu undersökt arkeologiskt. Det fanns dock inte mycket kvar av de fysiska lämningarna på tullområdet. När vi undersökte platsen hittade vi rester av husgrunder, stenlagda ytor, kajkanter och några kvarglömda föremål. Men, tillsammans med arkivmaterial kan vi berätta en del om det tullområde som låg mellan Stora Bommenbastionen och masthamnen.

THE OLD CUSTOMS HOUSE near the entrance to the canal, Stora Hamnkanalen, had been demolished even by the beginning of the seventeenth century. At the end of the same century, a new customs house was built on the site below the Stora Bommen Bastion, where an archaeological excavation has now been conducted. There were hardly any physical traces left of the customs area. When we excavated the site, there were only some remaining foundation walls of buildings, paved surfaces, edges of quays and a few left-over objects. However, adding the archive material we can piece together an account of the customs area between the Stora Bommen Bastion and the Masthamnen harbour.

Grund Riktning till Tullhuset vid Stora Bommen

Tullområdet

Exakt var den första tull- och packhusbyggnaden låg vet vi inte. Från 1630-talet finns skriftliga källor och historiska kartor som berättar om tullverksamhet vid inloppet från Göta älv till Stora Hamnkanalen. I samband med de omfattande fortifikationsarbetena i området – då bland annat masthamnen och Stora Bommenbastionen byggdes – omlokaliserades tullverksamheten till en plats mellan bastionen och masthamnens inlopp. Det äldsta kartmaterialet som tyder på att platsen var bebyggd är från 1680-talet, men troligen låg tullhuset där redan i slutet av 1640-talet.

Endast delar av tullområdet låg inom ytan för undersökningen. Tullplatsen har sträckt sig både längre västerut mot bastionen och längre

söderut mot Stora Hamnkanalen. Den södra delen kommer att undersökas i ett senare skede och förhoppningsvis finns bland annat kajmurar, trappor och spår efter byggnader bevarade i marken.

Under 1800-talet revs stora delar av tullområdet och bastionen och masthamnen fylldes igen för att ge plats åt järnvägen. Den betydande ombyggnationen har inneburit att få spår av tullplatsen finns kvar.

Tullplatsen blir till

Masthamnen upprättades i en naturlig vik som låg intill Kvarnbergets sydvästra fot. Platsen mellan masthamnen och Göta älv fylldes upp med lera och diverse annat material som befästningsverket sedan anlades på.



◀ Utsnitt ur en karta från 1682. Den ljusgröna rektangeln inom den lila cirkeln markerar tullområdet eller själva tullhuset.

Section of a map from 1682. The light green rectangle within the purple circle marks the customs area or the actual customs house.

Karta/Map Krigsarkivet (PDM)

Undersökningsområdet med bakgrundskarta från 1837. På kartan syns masthamnen, tullområdet och Stora Bommenbastionen.

Excavation area with a background map from 1837. The Masthamnen harbour, the customs area and the Stora Bommen Bastion can be seen on the map.

Map from Regionarkivet (PDM).
Rektifiering/rectification Karolina Müller





◀ En rustbädd är en konstruktion av timmer, ofta korsvis lagda, som fungerar som en grundförstärkning till en konstruktion. På bilden syns masthamnsmurens rustbädd i korslagt virke förstärkt med nedslagna pålar.

A mattress is a timber construction, where the timber is often placed crosswise, supporting the foundation of a structure. The picture shows the mattress of the harbour wall with a criss-cross of timber and a reinforcement of piles.

Foto/Photo Arkeologerna (CC-BY)

Bilden visar de tvärgående stockarna i rustbädden efter att arkeologerna har lyft dem. Stockarna var väl förankrade med de längsgående stockarna. På stockarnas undersida har man huggit ut snitt som passar stockarna de vilar på och även sammanfogat med dymlingar. En dymling är en sorts träplugg.

The picture shows the transverse timbers of the mattress after they had been lifted out by the archaeologists. The timbers were well lodged together with the longitudinal beams. Incisions were hewn in the underside of the timbers to fit the underlying timbers, and they were also joined with dowels. A dowel is a type of wooden peg.

Foto/Photo Arkeologerna (CC-BY) ▼



När platsen undersöktes arkeologiskt hittades kraftiga rektangulära träpålar. Pålarna har troligen slagits ner i leran för att öka stabiliteten i marken inför byggandet av tullplatsen och Stora Bommenbastionen. Dendrokronologi – ett sätt att datera virke med hjälp av årsringar – visar att träden fälldes kring 1620-talet. En annan möjlig teori är därför att pålarna har varit en del av en äldre pålspärr som funnits i viken.

Öster om området anlades masthamnsmuren, det vill säga kajkanten till masthamnen. Hur hög muren var från början vet vi inte, men den bit av muren som fanns kvar kring tullplatsen var cirka 3 meter hög. I det här området vilade muren på en rustbädd. Virket i rustbädden dateras även det till 1620-tal. Både rustbädden och de rektangulära pålarna har med andra ord en datering som ligger cirka 20 år tidigare

än när området bebyggdes. Detta behöver inte vara så konstigt, virke återanvändes ideligen.

Tullhuset

Vid något tillfälle kan marken ha förstärkts ytterligare. Vid undersökningen hittades en pålad som gick i nord-sydlig riktning i mitten av tullområdet. Dendrokronologi visar att pålarna troligen har avverkats kring åren 1708–1709. Från det skriftliga källmaterialet vet vi att det första tullhuset var i mycket dåligt

Bilden visar både masthamnsmuren (i förgrunden) och tullmuren. Under tullmuren skymtar man dess rustbädd.

The picture shows the harbour wall of Masthamnen (in the foreground) and the customs wall. The mattress underneath the customs wall is visible.

Foto/Photo Arkeologerna (CC-BY) ▼



Tullmurens rustbädd.
Jämfört med masthamnsmurens rustbädd är denna något enklare byggd.

The mattress of the customs wall. This is of a simpler construction compared with the mattress of the harbour wall.

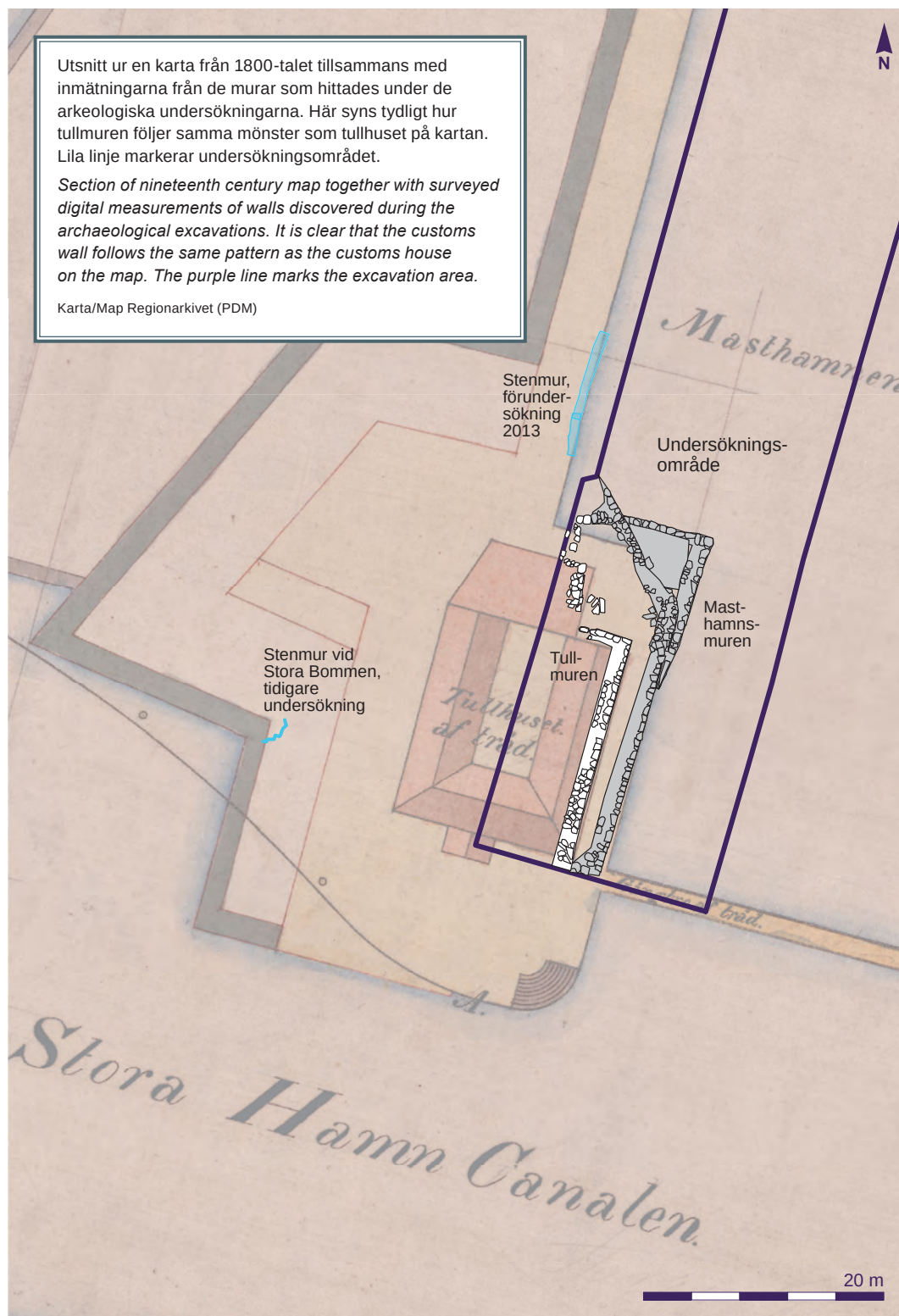
Foto/Photo Arkeologerna
(CC-BY)



Utsnitt ur en karta från 1800-talet tillsammans med
inmätningarna från de murar som hittades under de
arkeologiska undersökningarna. Här syns tydligt hur
tullmuren följer samma mönster som tullhuset på kartan.
Lila linje markerar undersökningsområdet.

*Section of nineteenth century map together with surveyed
digital measurements of walls discovered during the
archaeological excavations. It is clear that the customs
wall follows the same pattern as the customs house
on the map. The purple line marks the excavation area.*

Karta/Map Regionarkivet (PDM)



skick. Tullskrivaren Anders Collman klagar upprepade gånger till Göteborgs magistrat över hur huset knappt går att bo och verka i. De första klagomålen från Collman inkommer omkring 1709. År 1714 klagar han igen hos magistraten och i det brevet går det att läsa ”[...] lidit ej allenast stor skada uti huset, utan den pålningen, som den Ädla Magistraten behagat låta göra utanför Tullhuset (varpå jag med egen bekostnad låtit göra inplankningen till det lilla gårdsrummet med mera) så undan-

sköljd att ej allena jag av det lilla gårdsrummet kan hava ingen nytta utan och står själva huset i stor fara [...]” (stavningen i citatet är moderniserad). Kanske är pålraden som vi hittade den

Översiktsbild över masthamnsmuren, tullmuren och den stenlagda ytan. På bilden syns även den lilla tegeltrappan och spisfundamentet.

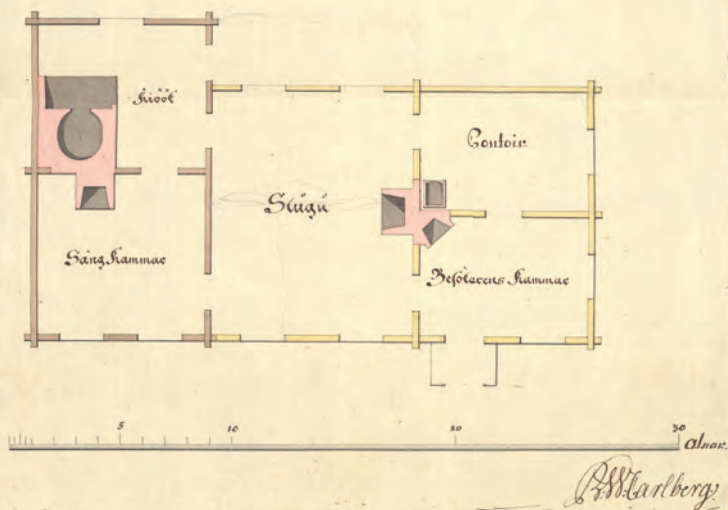
Aerial view of the harbour wall, customs wall and the paved surface. The brick steps and the foundation for a fireplace can be seen in the picture.

Foto/Photo Arkeologerna (CC-BY) ▼



Exhib. 922 Decemb. 1729.

Grund Ritning till Tullhuset vid Stora Tommen

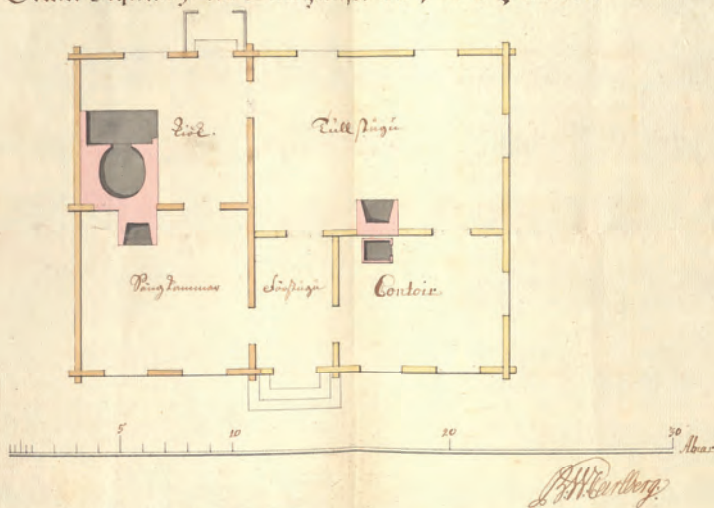


◀ Carlbergs ritningar över tullhuset. Den till vänster är från 1729 och den nertill från 1730.

Carlberg's plans of the customs house, dating from 1729 to the left and 1730 below.

Ritning/Plan
Riksarkivet (PDM) ▼

Exhib. 922 Dec. 1730.
Grund Ritning till Tullhuset vid Stora Tommen





◀ Utsnitt från en karta daterad 1803. Kartan visar de hus som blivit uppbyggda efter 1746, 1758 och 1793 års eldsvådor. Tullhuset som ligger ensamt och en bra bit ifrån resten av stadens byggnader har möjligen sluppit undan elden.

Section of map dated 1803, showing houses that were rebuilt after the fires in 1746, 1758 and 1793. The customs house was in an isolated position away from the rest of the town buildings and may have been untouched by the fires.

Karta/Map Regionarkivet (PDM)

pålning som magistraten lät göra efter de första klagomålen 1709, men som inte tycks ha hållit måttet vid storm och översvämningar.

Omkring 1730 byggs ett nytt tullhus på platsen. Det är stadsingenjör Bengt Wilhelm Carlberg som designar den nya byggnaden. I ett "Hörsambst Memorial" från samma år skriver Carlberg bland annat att det nya tullhuset kommer få en hög och stark murfot och att det på området kommer byggas en ny stenmur som en förstärkning mot masthamnen. Tanken är också att man ska fylla på med lera och barlast så att marken sluttar en aning ner mot hamnen. Både stenmuren och sluttningen på marken ska hjälpa till att förhindra att vatten kommer upp och in i huset.

Vid undersökningarna hittades ytterligare en mur öster om masthamnsmuren som fick arbetsnamnet tullmuren. Den låg högre än masthamnsmuren och var försedd med en enklare variant av rustbädd. Muren kan möjligen vara den stenmur som Carlberg omtalar.

Mellanrummet mellan dessa två murar var cirka 1,5 meter och utrymmet var uppfyllt med sand och småsten. Eventuellt är utrymmet mellan murarna den sluttning som Carlberg nämner. I den norra delen var sluttningen mellan dessa murar märkbar, från tullmuren hade mindre stenar lagts ner mot masthamnsmuren som här rundats in mot bastionen. Även tullmuren svängde åt väster men i ett sicksackmönster. Mönstret känns igen från en del kartor över tullplatsen. Kartorna är dock från slutet av 1700-talet och början av 1800-talet, det vill säga minst 30 år yngre än Carlbergs skrivelse.

Innanför tullmuren hittades rester av en byggnad. En fin stenlagd yta – antingen en gårdsplan eller ett stenlagt golv – med rester av en liten trappa i tegel vid stenläggningens norra kant. Bortom trappan och i hörnet av muren fanns rester från ett spisfundament. I området hittades även en träbinge. Prover från bingen visade spår efter avfall och latrin som innehöll bland annat vindruvor, smultron, blåbär eller

lingon samt en hel del fiskben från bland annat torsk, näbbgädda och abborre. Det fanns också ben från större djur, så som ko och svin, med tydliga märken efter slakt. Träet i bingen daterades till 1703–1728, kanske är det spår efter vad tullskrivaren Anders Collman och hans familj har ätit?

Om dessa lämningar är spår efter Carlbergs tullhus eller ej är något vi i skrivande stund försöker reda ut. På en karta från 1740-talet syns tullhuset som en vinkelbyggnad, vilket inte

riktigt stämmer med Carlbergs ritningar. På ytterligare en karta från 1803 syns fortfarande vinkelbyggnaden men med två mindre byggnader i direkt anslutning till den. Karttexten berättar att vinkelbyggnaden var uppbyggd i trä och den andra, lite mindre, byggnaden i korsvirke och tegel. Den tredje tillbyggnaden benämns som en bod i korsvirke. Möjligen är åtminstone delar av byggnaden den som Carlberg ritade, eller så byggdes tullhuset om helt en gång till några decennier senare.







Tullhuset vid Stora Bommen människoöden och ett fallfärdigt hus

Karolina Müller

LIVET VID STORA BOMMENS

TULLHUS var inte alltid så lätt. Genom det historiska källmaterialet får vi en liten inblick i hur människorna hade det och hur tullhuset kan ha sett ut. Det blir en berättelse om ett hus med ruttnande syllar och trasiga ugnar, och en tullskrivare som med sin familj försöker arbeta och bo i detta fallfärdiga hus.

LIFE AT THE CUSTOMS HOUSE

was not always easy. The historical sources provide us with a brief insight into people's lives and what the customs house was like. This is a story about a building with a rotting foundation and cracked ovens; and a customs clerk with his family who were trying to cope with work and life in this ramshackle house.



Tiden före masthamnen

Från historiska kartor och skriftliga källor står det klart att det funnits byggelse och tullverksamhet vid inloppet till Stora Hamnkanalen under 1600-talets första hälft. Norr om Stora Hamnkanalen gick en vik in från Göta älv, intill Kvarnbergets sydvästra fot. Troligen fanns det redan från början någon form av tullverksamhet i området. I de historiska källorna går det att läsa att omkring 1630 löser kronan in två hus tillhörande en holländsk änka för att kunna bygga ett tull- och packhus för Stora sjötullen. Byggnaden tycks dock ha rivits drygt tio år

senare för att ge plats åt befästningen. Möjligen låg det första tull- och packhuset någonstans i närheten av viken. Efter att masthamnen och

Från de skriftliga källorna får vi en målande historia som beskriver hur förutsättningarna var för tullskrivaren Anders Collman och hans familj att leva och arbeta i tullhuset vid Stora Bommen.

Written sources provide us with a vivid picture of work conditions at the customs house at Stora Bommen, and what life was like for the customs clerk Anders Collman and his family who lived there.

Isensatt på/Staged at Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY) ▼





◀ Utsnitt från en karta över Göteborg omkring 1624. På kartan syns viken där bland annat masthamnen och Stora Bommen senare kom att byggas.

Section of map of Gothenburg from around 1624. The bay where the Masthamnen harbour and Stora Bommen later came to be built can be seen on the map.

Krigsarkivet (PDM)

Utsnitt ur en karta från 1645. Den svarta ringen markerar var tullplatsen kom att ligga efter att masthamnen och Stora Bommen byggts.

Section of the 1645 map. The black ring marks the site of the customs house after the construction of the Masthamnen harbour and Stora Bommen.

Markering av/Marking by: Arkeologerna.
Krigsarkivet (PDM) ▼





◀ En tullskrivare, eller tullnär, var en statlig tjänsteman som hade skrivareuppgifter i samband med tulluppbörden. Interiör som visar hur det skulle kunna ha sett ut i tullhuset.

A customs clerk was a customs officer whose task it was to keep records and accounts of customs duties. The interior view shows what things might have been like in the customs house.

Isensatt på/Staged at Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

Stora Bommen byggs lokaliserades tullen till ett område mellan dessa.

Under första halvan av 1600-talet tillhörde området rote 28. I den äldsta borgarlängden, som är från 1637, redovisas 20 hushåll i den roten. Här nämns skeppare, båtförare, en bryggare, en smed, en skräddare och folk som bedrev handel av olika slag. Någon tullnär nämns inte, men det är kanske inte så konstigt. Alla boende redovisades inte och om tullnären tillhörde kronans tjänstemän så räknades denne troligtvis inte in bland borgarna. Vad de första tullnärerna vid Stora Bommen hette vet vi tyvärr inte, men i slutet av 1600-talet omnämns Anders Björnsson Winbom som tullskrivare vid Stora Bommen.

Tullskrivaren Anders Collman

Under 1700-talets första hälft var Anders Collman verksam som tullskrivare vid Stora

Bommen. Livet där tycks inte ha varit helt lätt. 1709 skriver Collman till Göteborgs magistrat, det vill säga stadens styrelse, att tullhuset är i ett förfärligt skick. Han beskriver det som att huset var livsfarligt att vistas i när det var hårt väder. Syllarna var tydligen så förmultnade att hela huset kunde rasa samman och när vattnet steg för högt så svallade det under golven. Collman påpekar också att tullhuset är för litet. Hela byggnaden ska ha varit 14 alnar lång och 9 alnar bred, vilket motsvarar ungefär 44 kvadratmeter. På den ytan fanns ett rum där folk kunde anmäla sig och deklarera tullen, ett litet rum där tullmedel och handlingar förvarades och en kammare, på cirka 10 kvadratmeter, med ett litet kök som var familjens bostad. Collman beskriver vidare hur det i princip inte finns någon bakugn eller spis (de var brandfarliga), inget visthus och ingen källare. Tullhuset var helt enkelt obeboeligt. Att hyra en annan bostad

åt familjen fanns inte på kartan, tullskrivaren hade för låg lön för att ha råd med det. Collmans klagan får visst gehör, magistraten lovar att laga den trasiga bakugnen.

Källarstölden

Collman verkar ha löst problemet med att inte ha en källare genom att bygga en själv. Den ska ha varit placerad under batteriet som låg strax bredvid tullhuset. Ett batteri var en uppställningsplats för kanoner, Collmans källare låg med andra ord i direkt anslutning till Stora Bommenbastionen.

Lyckan över att nu ha en källare blev dock inte långvarig. I november 1709 märker pigan att låset till källaren är borttaget och att endast krampan sitter kvar. Collman skyndar dit och upptäcker att en mängd mat har stulits, tjuven har bland annat tagit en hop med bröd, en stor bytta med smör, gryn, några köttstycken och

sex gåshalvor. Han går då till en närliggande vaktpost och ber vakten hålla uppsikt om någon obehörig skulle närma sig källaren igen.

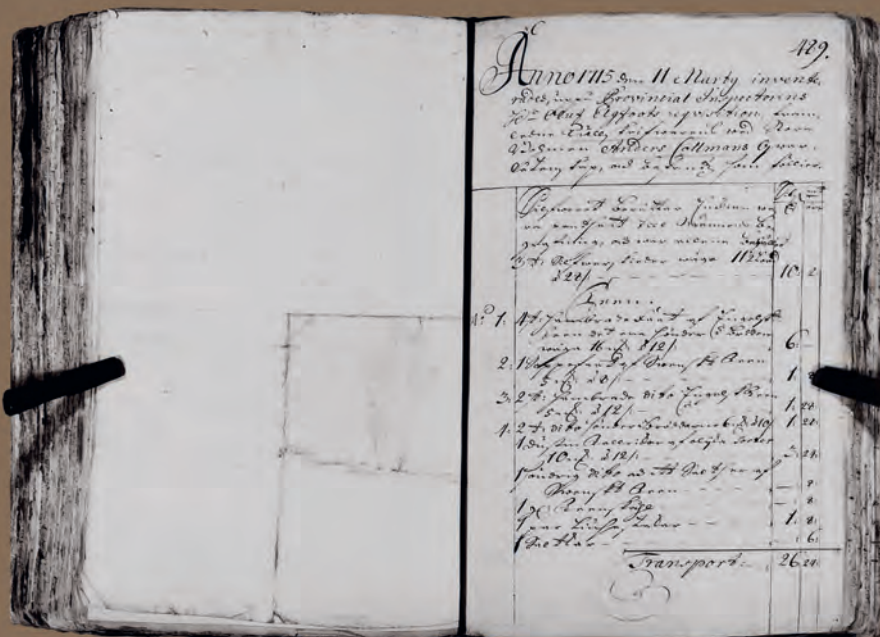
Samma kväll griper vakten en båtsman vid namn Sven Jonsson som kommit tillbaka för att hämta ett par köttstycken som han och hans kumpaner hade kastat ifrån sig i snön intill boden. Jonsson erkänner att han, Jörgen Mattsson och Sven Håkansson har stulit mat från Collmans källare. Maten de stulit hade

Något som ofta förekommer i arkiven är anmälda stölder. Ett klagomål beskriver hur tullskrivaren Collman blir bestulen på mat förvarad i hans nybyggda matkällare.

Reports concerning theft often occur in the archives. One complaint was about theft of food that had been stored in customs clerk Collman's newly built storage cellar.

Isensatt på/Staged at Äskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY) ▼





▲ Delar av Anders Collmans bouppteckning. I bouppteckningen listas bland annat olika husgeråd i tenn, koppar, glas och trä samt möbler och olika textilier så som kläder, bordsdukar och gardiner.

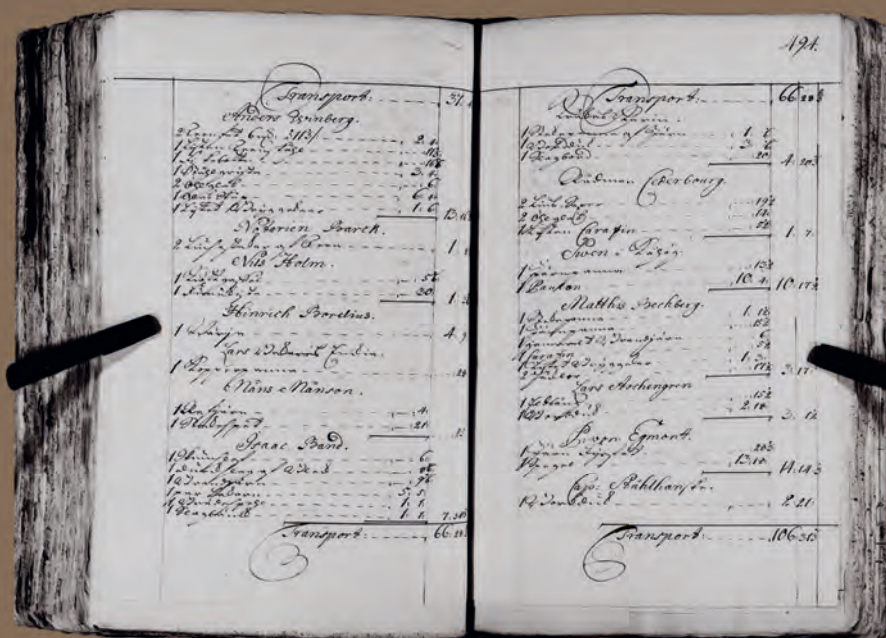
Parts of Anders Collman's estate inventory. The estate inventory lists items such as household utensils of pewter, copper, glass and wood, as well as furniture and various textiles including clothes, tablecloths and curtains.

Riksarkivet (PDM)

Collmans kvarlåtenskap auktionerades ut och auktionen hölls vid Stora Bommen. Jämför man auktionsprotokollet med bouppteckningen märker man att de flesta sakerna såldes.

The property of Collman was sold at an auction, which was held at Stora Bommen. In a comparison of the records of the auction and the estate inventory, it can be seen that most of the items were sold.

Riksarkivet (PDM) ▼



de lämnat hos en Britta Andersdotter, men till henne hade de sagt att maten var inköpt. När några soldater kommer hem till Britta för att hämta maten så förnekar hon att hon har tagit emot något mat. Varför hon förnekar det vet vi inte, kanske var hon rädd för att hamna i trubbel? Collman tycks därför inte återfå all sin stulna mat, men han får i alla fall tillbaka de två köttstyckena som hade slängts i snön.

Stormväder och slutet för Collman

Omkring fyra år efter källarstölden verkar ett förfärligt stormväder ha härjat Göteborg. Collman klagar ännu en gång till magistraten, stormen har åsamkat stor skada både inuti tullhuset och utanför. Skadorna är så pass illa att huset riskerar att rasa ihop om de inte blir reparerade i tid.

Om Collman fick gehör hos magistraten vet vi inte, men troligen genomgick inte tullhuset några större reparationer under hans tid. Collman gick bort 1715 och bouppteckningen skvallrar om att familjen inte besatt några rikedomar. För att ha råd med sin mans begravning blev Collmans fru tvungen att pantsätta allt silver de ägde, förutom tre skedar. Silverskedarna ihop med nästan allt annat från bohaget auktionerades ut bara några veckor senare. Troligen behövde Collmans fru få in pengar för att ha råd att inhysa sig någonstans. I tullhuset fick hon antagligen inte bo kvar eftersom det var avsett för tullskrivaren. Hennes namn är tyvärr för oss okänt, efter Collmans död är hon omnämnd som Collmans änka. Att gifta kvinnor, även änkor, inte benämndes med sina namn utan endast som någons hustru eller änka var mycket vanligt.

Var hon tog vägen mellan åren 1715 och 1723 är något oklart. Men vi vet att hon 1723 bodde i rote 10, i hörnet Spannmålgatan och Torggatan. Hon beskrivs som fattig och ägde

Stora och lilla tullen

Stora sjötullen eller Stora tullen var en tull på de import- och exportvaror som från 1500-talet till 1700-talet transporterades sjövägen i Sverige. Det var endast så kallade stapelstäder som fick bedriva handel med utlandet. År 1636 fanns det sju stapelstäder: Göteborg, Stockholm, Nyköping, Norrköping, Söderköping, Västervik och Kalmar. Motsvarande tull för inhemska varor kallades Lilla tullen. Den infördes 1622 och betalades när varorna fördes in i en stad. Än idag kan vi se spår efter tullverksamheterna, framför allt i form av namn på platser i städer som har orden "tull" eller "port" kopplade till sig, som till exempel Kungssportsplatsen i Göteborg.

inte huset själv, utan var inneboende hos Mats Skräddares änka Kerstin Andersdotter – som även hon beskrivs som fattig. Det var rätt vanligt att änkor delade bostad och Kerstin tycks ha hyrt ut rum till flera personer.

Vart familjen Collmans barn tog vägen är också oklart. Kanske flyttade de med sin mamma, kanske gifte de sig och flyttade någon annan stans eller så fanns de inte längre kvar i livet. Deras namn har än så länge inte gått att hitta i de historiska källorna och därför har deras öde inte gått att spåra i de skriftliga källorna.

Vad hände med Tullhuset?

Omkring 1730 är Johan Beijer verksam som tullnär vid Stora Bommen. Även han skriver till magistraten angående det förfallna tullhuset. Han skriver bland annat att "syllarna där under är alldeles förruttnade" och att huset har sjunkit ihop så mycket att "en karl av någon hög statur inte kan hålla sig rak under bjälkarna". Av hans brev till magistraten förstår man också att vattnet från masthamnen vid storm



fortfarande stiger så pass högt att det flödar in i huset.

Bostadsdelen tycks dock ha stått något högre än resten av byggnaden. 1728 lägger stadsingenjör Bengt Wilhelm Carlberg fram ett förslag till magistraten om att man ska behålla bostadsdelen men bygga om och ut de andra delarna, samt reparera eldstäderna, lägga nya takpannor och laga fönstren. Carlberg får i uppdrag att rita det nya tullhuset och i ett "Hörsambst Memorial" från 1730 skriver Carlberg bland annat att "denna byggnad nu alldeles av nyo att uppbyggas och vändas på ett annat sätt än det gamla Tullhuset står, nämligen med fronten emot hamnen i linje med kvarteret på

andra sidan om masthamnen" (stavningen moderniserad). Det är lite svårt att utläsa om Carlberg syftar på den nya utbyggnaden eller ett helt nytt tullhus (där man även rivit bostadsdelen). Hur det än blev så tycks det nya tullhuset vara färdigställt och besiktigt 1731. Enligt besiktningsmännens berättelse fattades det bland annat en liten stigtrappa till vinden.

Masthamnen, Stora Bommenbastionen och tullområdet kom under mitten av 1800-talet att fyllas igen och rivas för att ge plats åt järnvägen. På den plats där bastionen en gång legat byggdes ett nytt tull- och packhus. Den byggnaden finns kvar idag och känns igen som casino Cosmopol på Packhusplatsen.



Smuggling och korrupta tullare med folklig välsignelse

Fredrik Lundgren och John Evan Skole

ÅR 1636 reformerades det svenska tullväsendet vilket innebar att tull-taxorna kraftigt höjdes och Göteborg försågs med en tullkammare. Det land som kunde sälja för mer än det köpte stärkte rikets välstånd på andra nationers bekostnad. Därför ansågs konsumtionsvaror som te, kaffe och dyrbara tyger som onödiga lyxartiklar och var belagda med en hög tullskatt. Tidvis rådde även importförbud av vissa varor. Detta var grogrunden till en omfattande och mycket lukrativ smuggling, en egen näring som tidvis stod för en stor del av importen av vissa varor.

IN 1636 the Swedish customs system was reformed, which meant that customs duties increased considerably, and a customs house was established in Gothenburg. Countries that could sell more than they bought reinforced the wealth of the nation at the expense of other nations. Consequently, items like tea, coffee and expensive cloth were classed as luxury consumption and high duties were levied. At times, import of such goods was forbidden. This became an incentive for extensive and extremely profitable smuggling, a business that periodically took over a large part of the import of certain products.



Smuggling med folkligt stöd

Tulltjänstemän var i regel illa omtyckta i kontrast till smugglare, som försåg invånarna med efterlängtade varor samtidigt som de kämpade mot en orättvis statlig ekonomisk politik. Smuggling hade brett stöd i alla samhällsklasser som inte brydde sig om de statliga intäkterna. Den var omfattande och ägde rum året runt, över landsvägen, sjövägen och på vintern över isen. Utanför stadens murar fanns omlastningsplatser för smuggelgods. Här nämns Mölndal och Gamlestaden som smugglingsnästen i en källa från 1641. Men det var framförallt på öarna i skärgården som man

lastade av smuggelgods, som därefter fördes i små partier med fiskebåtar in till staden.

Mutor och korruption

Tulltjänstemännen var ofta fattiga och lågavlönade. Detta ledde till att flera av dem blev korrupta och tog emot mutor för att titta åt

Den omfattande smugglingen skedde inte sällan sjövägen och de importerade varorna var mycket efterfrågade. Iscensatt på ostindiefararen Götheborg.

In the large-scale smuggling, goods were quite often shipped by sea; this was highly coveted contraband. Staged on the ship Götheborg of Sweden.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY) ▼





◀ Utanför stadens murar fanns omlastningsplatser för smuggelgods. Bland annat nämns Mölndal och Gamlestad som smugglingsnästen. Iscensatt på Åskhult.

Outside the town walls there were places for reloading smuggle goods. Mölndal and Gamlestad are mentioned as smugglers' nests. Staged at Åskhult.

Foto/Photo:
Markus Andersson for
Arkeologerna (CC-BY)



◀ Tulltjänstemän var utplacerade vid stadsportarna för att kontrollera alla varor som fördes in i staden. Bilden visar Drottningporten vid nuvarande Drottningtorget sedd från utsidan och in mot staden med stadslivet omkring.

Customs officers were posted at the town gates to check all goods coming in to the town. The picture shows the town gate called Drottningporten, at the present-day square Drottningtorget, viewed from the outside in towards the town and the surrounding town life.

Göteborgs stadsmuseum
(CC-BY 4.0)

Strandridarna var beridna lägre tjänstemän inom det svenska tullväsendet. De hade i uppgift att patrullera längs kusterna i jakt på smugglare. Strandridarna ersattes 1832 av kustuppsyningsmän. Bilden visar en strandridare/kustuppsyningsman i 1833 års uniform.

The task of Riding Officers, a lower rank of officers in the Swedish customs service, was to patrol the coasts on horseback to hunt down smugglers. In 1832, the Riding Officers were replaced by Preventive Officers of the Waterguard. The picture shows a Riding Officer/ Preventive Officer of the Waterguard in the uniform of 1833.

Riksarkivet (PDM) ►



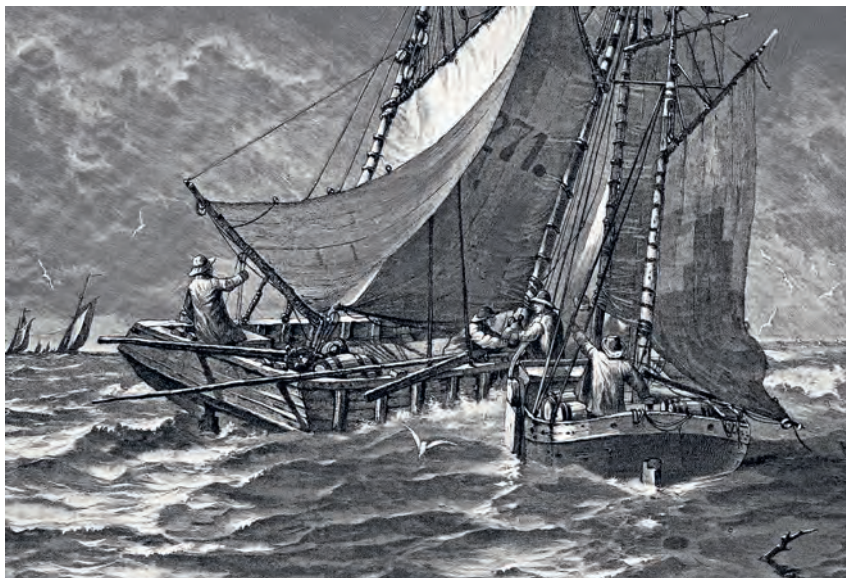
Oljemålning "Smugglare på vestra kusten" av Josef W Wallander 1855. Målningen skildrar flera män som nattetid lastat av smuggelgods från en roddbåt och för det vidare upp över stranden.

Oil painting from 1855, 'Smugglers on the Western Coast' by Josef W Wallander. The painting shows several men who have unloaded contraband from a rowing boat at night, and are bringing it further up the shore.

Litografi/Lithography: Arnz & Co. Düsseldorf (PDM) ▼

ett annat håll medan olika varor smugglades in i staden. I ett försök att bekämpa smuglingen placerade tullen ut så kallade strandridare, vars uppgift var att till häst patrullera längs stränderna. Men även strandridarna kunde låta sig mutas och likaså hände det att garnisonens soldater tog sin chans att tjäna pengar. De köpte





◀ Under 1800-talet var sprit-smugglingen via Bohuslän omfattande på Nordsjön.

Smuggling of spirits on the North Sea via Bohuslän was considerable in the nineteenth century.

Gravyr/Engraving
1888. IBL Bild
(PDM)

upp spannmål utanför stadsportarna och sålde det vidare till högre priser inne i staden, och under deras vaktjänstgöring smugglades stora mängder brännvin in genom stadsporten. Det finns flera exempel på hur smugglarna ertappades av tullen varpå slagsmål utbröt. Efter-som även stadsvakterna kunde ha ett finger med i insmugglingen till staden hände det att tullkontrollanterna fick fly hals över huvud vid konfrontation med stadsvakterna.

Tullväsendet gjorde dock ambitiösa försök att förhindra smugglingen. I älven patrullerade en tulljakt med tullmän från Nya Älvsborgs fästning och kontrollerade fartygens last. Innan visitationen var genomförd fick varken besättning eller fartyg närma sig land utan var tvungna att ankra i älven utanför Klippan.

Där kunde de få vänta i dagar på att tullen skulle göra sin besiktning. Detta betydde dock att det fanns tillfälle att smugla i land lasten medan tulljakten var i färd med att kontrollera andra fartyg. Lasten fördes genom Majornas

stränder som var bevuxna med hög vass. Genom vassen och upp bland bebyggelsen hade man anlagt hemliga stigar och brädgångar som ledde till magasin där godsen förvarades. Kompanjoner i land såg till att gömma undan varorna i väntan på vidare transport in till staden.

Tips för vidare läsning

Bengtsson, Rickard (2006). *Bland smugglare, kapare och obstinata köpmän: Göteborg genom tiderna ur ett tullperspektiv*. Stockholm. Carlsson.

Berggren, Jan (2002). *Från kask till basker: uniformer i Tullverket under 200 år*. Stockholm. Tullverket.

Fredberg, Carl Rudolf A:son (1919–1924). *Det gamla Göteborg. Lokalhistoriska skildringar, personalia och kulturdrag*. Göteborg. Tillgänglig på Internet: <http://runeberg.org/gamlagot/>

Åmningsmärken på mindre lastbåtar

Göteborgs sjöfartstrafik med större fartyg var till stor del koncentrerad till området vid Klippan i Majorna. Eftersom älven inte muddrats tillräckligt djupt kunde större fartyg inte fortsätta ända in i staden. Man lastade därför om varor på pråmar och hemförarbåtar som transporterade varorna in i Stora Hamnkanalen.

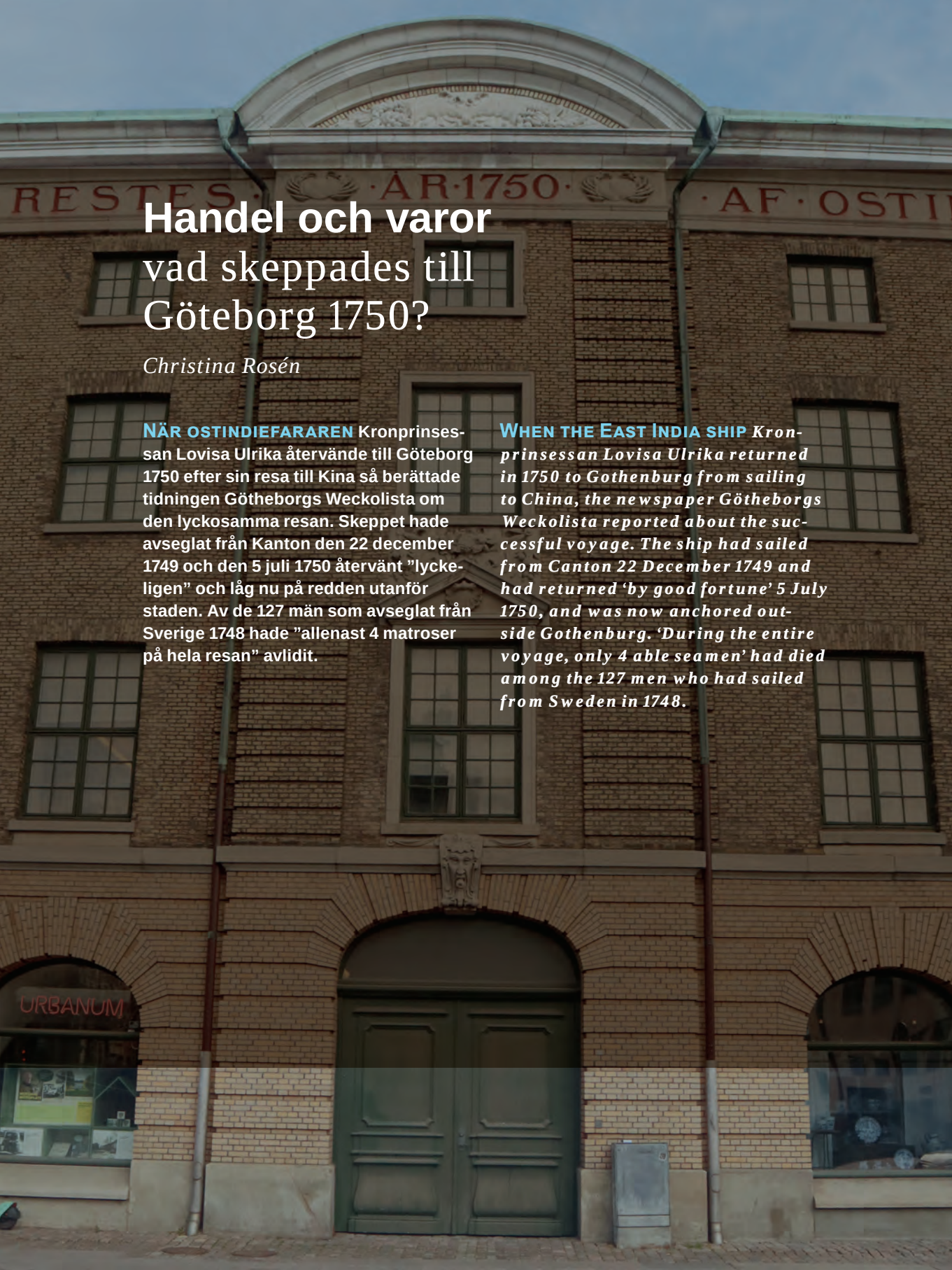
Några av de vrakfynd som gjorts vid utgrävningarna i masthamnen var just mindre lastbåtar, som strömbåtar och hemförarbåtar. På vraken kan man se markeringar längs med för- och akterstävarna. Markeringar av djupgående, ibland kallade åmningsmärken, användes för sjösäkerhet och var till för att kunna se hur djupt båten satt i vattnet. Med hjälp av markeringen, också kallat lastmärke, så kunde tullen även avgöra om dess last motsvarade vad den sagts innehålla. Ju mer last båten hade desto djupare satt den i vattnet. Tullhuset låg precis vid inloppet till masthamnen där tullarna kontrollerade de in- och utgående båtarna för eventuell debitering.



▲ Stävar från två av de vrak som grävts ut i masthamnen. Stävarna har olika markeringar som tullen kunde kontrollera. Då båten var fullastad var enbart de högre siffrorna/markeringarna synliga ovanför vattenytan. På så vis kunde tullen räkna ut regelrätt skatt på det fraktade godset. Vänster stäv tillhörande båt från masthamnens äldre fas. Höger stäv tillhörande båt från masthamnens yngre fas.

Stem posts from two of the shipwrecks excavated in Masthamnen. The stem posts have various markers that could be checked by the customs. If the ship was fully loaded, only the markers that were higher up were visible above the water level. Left: Stem post of ship from the earlier phase of Masthamnen. Right: Stempost belonging to ship of the later phase of Masthamnen.

Foto/Photo: Markus Andersson for Arkeologerna (CC-BY)



Handel och varor vad skeppades till Göteborg 1750?

Christina Rosén

NÄR OSTINDIEFARAREN Kronprinsessan Lovisa Ulrika återvände till Göteborg 1750 efter sin resa till Kina så berättade tidningen Götheborgs Weckolista om den lyckosamma resan. Skeppet hade avseglat från Kanton den 22 december 1749 och den 5 juli 1750 återvänt "lyckeligen" och låg nu på reddan utanför staden. Av de 127 män som avseglat från Sverige 1748 hade "allenast 4 matrosar på hela resan" avlidit.

WHEN THE EAST INDIA SHIP Kronprinsessan Lovisa Ulrika returned in 1750 to Gothenburg from sailing to China, the newspaper Götheborgs Weckolista reported about the successful voyage. The ship had sailed from Canton 22 December 1749 and had returned 'by good fortune' 5 July 1750, and was now anchored outside Gothenburg. 'During the entire voyage, only 4 able seamen' had died among the 127 men who had sailed from Sweden in 1748.



Ett skepp kommer lastat

Skeppet Kronprinsessan Lovisa Ulrikas last skulle försäljas på auktion den 27 augusti. Den bestod av olika sorters te, sidentyger, bomullstyg, porslin och en rad andra varor. Bland de senare kan vi notera den ingefärsliknande kryddan gallingal, sagogryn, pärlemor, rotting, rabarber och arrak. Av arrak bereddes punsch som kunde serveras i en bålaskål av porslin, också hitförd av kompaniet. Rabarber härstammar från bland annat Kina och när den först nådde Europa användes den som medicinalväxt mot förstopning och det var antagligen som sådan den hämtades hit från Kina.

Stora och små fartyg

En ostindiefarares återkomst var en stor händelse. Att varor av olika slag anlände till staden med fartyg var däremot vardagsmat. Idag fraktar vi varor till stor del med hjälp av fossila bränslen, men det har vi som bekant gjort endast under en mycket kort del av

Målningen visar hur fartyg ligger ankrade i kinahamn utanför vad som troligen är Kanton på 1700-talet. Kinahamn, okänd konstnär.

Painting of ships anchored in a China harbour, probably Canton in the eighteenth century. China harbour, unknown artist.

Sjöfartsmuseet Akvariet (PDM) ▼



Det Svenska Ost-Indiska Compagniets Skepp, kallat, Kron-Prinsessan, Lovisa Ulrika, som för: es af Herr Capitainen Erick Moréen, som afsceglade den 22. Decemb. 1749. från Canton i China, och den 7. Juli. 1750 om Skonen, på Götheborgs Redd, lyckeligen anlände. Hela Besättningen, som Åhr 1748: afsceglade, war in alles 127 Mann, däraf allernäst 4 Matroser på hris Resan äro med Döden afgångne. De derpå befintlige Herrar Super-Carguerer med andre flere, äro följande:

Nemligen:	
Super-Carguerer.	Petter Theodor König. Christian Tham. Carl Bratt. Elias A. Hillerström. Daniel Campbell. Nicolas Höver.
Assistent.	William Williams. Johan Holm. Nils Poies. Joh. W. von Gerden. Nicolas Lind. Joh. F. Schutzhalter. Joh. Hindr. Rofs.
	Styremänn.
	Präst.
	Öfver- & Källscher.
	Skepps-Skrifwaren.

Föredöende Skepps inbudsande Ladning, kommer den 27 Augusti nästkommande, under offentlig Auction, efter wanlige Conditioner, til den måstbiudande at förkäljas. Somi följur:

Thée.
 651957. Skålp. Thée-Bohé uti 1660. Rikter.
 33968. ditto - Congo uti 324. ditto
 34225. ditto - Soatchoun uti 396. ditto
 7859. ditto - Peckoe uti 92. ditto
 5528. ditto - Bing uti 86. ditto
 32670. ditto - Singlo uti 436. ditto
 5893. ditto - Hylan uti 79. Tubbs
 1946. ditto - diverse Sorter uti Canist.

Sidene Wärror.
 300. Skålp Poisses Dammask.
 60. ditto Meuble ditto
 65. ditto Padeboys
 4. ditto Blommerade ditto

45. ditto Satiner
 120. ditto Taffier
 15. ditto målade ditto
 8. ditto gulla Bomulls. Nankens

Diverse Wärror.
 8296. Skålp. Gallingsk.
 4487. ditto Sago
 32541. ditto Perlemohr
 8768. ditto Snur. Rötttinger
 3410. ditto R. barbar uti 20. Rikter.
 2. Gaff Attack

Porcellaine.
 uti 120. Rikter, 67. Tubb. och 1226. Bundlar.

◀ Göteborgs Weckolista berättade om ostindiefararen Kronprinsessan Lovisa Ulrikas hemkomst i juli 1750.

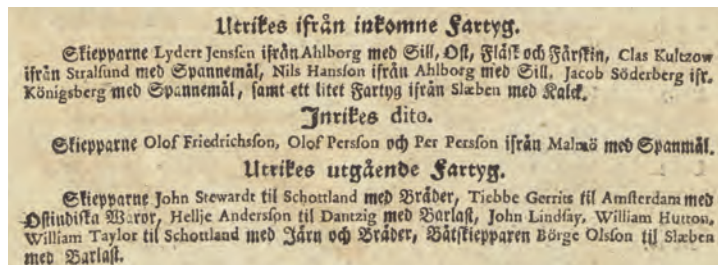
The newspaper Göteborgs Weckolista reported about the return of the East India ship Kronprinsessan Lovisa Ulrika in July 1750.

Segelfartyg från när och fjärran anlände Göteborg. De ankrade på redan och lasten fördes in till staden med mindre lastbåtar, också kallade hemförarbåtar. Isensatt på Ostindiefararen Göteborg.

Sailing ships from near and far came to Gothenburg. These ships anchored in the outer harbour and the cargo was transported into port in lighters, which were small cargo boats. Staged on the ship Götheborg of Sweden.

Foto/Photo Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY) ▼





◀ Stadens tidningar rapporterade om vilka fartyg som kom och gick. Här ett urklipp från Göteborgs Weckolista den 12 maj 1750.

The newspapers of the town reported about the comings and goings of the ships. An extract from the newspaper Göteborgs Weckolista dated 12 May 1750.

människans historia. 1700-talets varutransporter gjordes med vindkraft eller med dragdjurs och människors muskelkraft. Idag är det kanske svårt att föreställa sig vilken mängd varor som tidigare fraktades med segelfartyg. Göteborg var då som nu rikets största hamn och hit kom fartyg från när och fjärran med varor som skulle säljas i staden eller lastas om för vidare transport. De stora skeppen fick ankra ute på redan, ungefär i höjd med Klippan. Därifrån fördes deras last in till staden på mindre hemförlämningsbåtar. När varorna hade granskats och förtullats kunde det som inte skulle exporteras vidare säljas av stadens handlare. Särskilda yrkeskategorier sysslade med olika delar av transporterarna när de kommit i land. Vindragarna specialiserade sig på transport och buteljering av vin. Saltmätarna mätte upp salt som kom in till staden. Havet, älven och kanalerna var ådror i ett ständigt pulserande omlopp av stort och smått, vardagsvaror och lyx.

Tolagslängder och tidningar

I tolagslängderna, de listor som fördes över inkomna varor, ser vi att till Göteborg kom långt ifrån bara exotiska lyxvaror. Stadens tidningar rapporterade regelbundet om vilka fartyg som kom och gick och vilken last de förde och här får vi ögonblicksbilder in i den sjudande hamnverksamheten. Den 12 maj 1750, en ganska typisk dag, rapporterade

Göteborgs Weckolista om fartyg med sill, ost, fläsk och fårskins från Ålborg, spannmål från Stralsund, sill från Ålborg, spannmål från Königsberg (Kaliningrad) och kalk från Sleben i Norge. I början av april samma år kom fartyg från Aberdeen med tegelsten, från London med vetemjöl, ost, läder, tennplåtar och tobak. Ett fartyg kom med spannmål från Anstruther (Skottland), ett annat med bladtobak och spannmål från Montrose i Skottland.

Att en vara skeppades ut från en viss hamn betydde inte nödvändigtvis att den producerats i närheten. Vissa varor kunde transporteras och lastas om flera gånger innan de nådde sin slutliga destination. Tobaken från de engelska och skotska hamnarna kom från de amerikanska plantagerna och var en del i den handel som förde förslavade människor från Afrikas västkust till amerikanska plantager. Därifrån fördes sedan varor som socker och tobak till Europa och göteborgaren som stoppade sin pipa med nyss hemförd tobak blev därmed en liten del av den här globala slaveekonomin.

Matimporten

Stora mängder matvaror fördes till Göteborg. Städer har knappast någon gång i historien kunnat klara sin matförsörjning med egen produktion. De flesta svenska städer hade stadsjordar som användes av borgarna för odling och djurhållning. I Göteborg fanns landerijordarna



▲ Vin hämtades från Frankrike och medelhavsområdet. Göteborgarna avnjöt viner från bland annat Bordeaux, Malaga och Cagliari.

Wine was brought from France and the Mediterranean region. People in Gothenburg enjoyed wines from Bordeaux, Malaga and Cagliari among other places.

Foto/Photo Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

redan från stadens grundande på 1620-talet. De användes till stor del för höslåtter och bete och i mindre utsträckning som åkermark och för trädgårdsodling. Under 1700-talet började de också alltmer användas för industriell odling av framför allt tobak.

Så de införda matvarorna behövdes och de kom både från andra delar av riket och från utlandet. Det var ett ständigt inflöde av spannmål från framför allt skånska och baltiska

hamnar. Havre, havregryn, bovetegryn, korn och korngryn, råg och små mängder vete kom regelbundet till staden från bland annat Malmö, Ystad, Stralsund, Rostock, Landskrona, Danzig och Elbingen. Malt till ölbrygging var en återkommande vara, framför allt från skånska hamnar. Från Skåne kom också av och till saltade och rökta gäss, äpplen, kummin och fläsk. Vin hämtades från Frankrike och medelhavsområdet. Göteborgarna avnjöt viner från bland annat Bordeaux, Malaga och Cagliari. Råsocker och salt hörde också till de återkommande varorna.

Fisk av olika slag nådde Göteborg från flera håll. Från Bergen kom regelbundet "fiskvaror", som syftade på fisk i allmänhet, sannolikt ofta torsk och långa. Vidare kom skotsk sill, holländsk sill, salt kabeljo från Nordsjön,

Ett litet men viktigt arkeologiskt
fynd, en plomb

Anders Kjellin

Hur kan denna lilla sak besitta så mycket information? Jo den berör nämligen så viktiga områden för Göteborgs utveckling som handel och förtullning av varor. Under 1700-talet infördes tullavgifter och importförbud av vissa utländska textilier i försök att främja den inhemska nystartade textilproduktionen. Antalet produkter som förbjöds ökade succesivt med tiden och mot slutet av 1700-talet hade hundratal varor erlagts med importförbud. Detta nya tullsystem kom dock med en baksida, smugglingen ökade kraftigt.

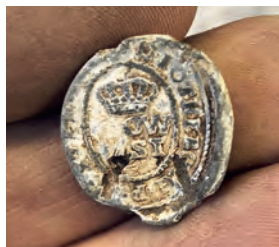
Plomben har suttit fäst på en tygbal som innehållit textil. Av inskriptionen på plomben framgår att varan besiktigats vid tullhuset på Packhusplatsen och i samband med det har plomben fästs på tygbalen. Plomberingen innebar en slags "garant" för att den importerade textilen var hederlig och att korrekt tullavgift hade erlagts till riket.

På ena sidan är plomben stämplad med ett porträtt av Fredrik 1 (regeringstid 1720–1751). På andra sidan ses inskriptionen Giötheborg-P(ackhus) och i mitten krönte bokstäver ??OW samt ?AST.

Plombens
inskrptionssida.

*The inscribed
side of the seal.*

Foto/photo:
Tom Wennberg,
Göteborgs stads-
museum (CC-BY)



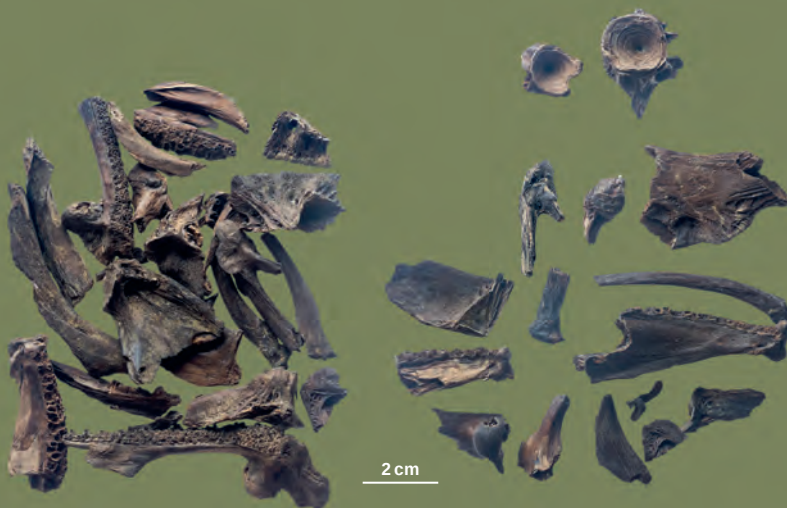
TYPVS ORBI

QVID EI POTEST VIDERI MAGNVM IN R
OMNIS, TOTIVSQUE MVNDI NO

S TERRARVM.



DIES.
EBVS HVMANIS, CVI AETERNITAS
TA SIT MAGNITVDO. CICERO:



▲ Mängder med fisk importerades till både Nya Lödöse på 1500-talet och senare till Göteborg. Här ser vi torskben från Nya Lödöse.

Large quantities of fish were imported to Nya Lödöse during the sixteenth century and later to Gothenburg. Picture of cod bones from Nya Lödöse.

Foto/Photo Markus Andersson
för/for Arkeologerna (CC-BY)

Under 1700-talet blev mönstrade tyger allt vanligare för dem som hade råd. På bilden bär Emma en mönstrad jacka i sammet.

Patterned cloth became more common during the eighteenth century, for those who could afford it. On the picture, Emma is wearing a patterned velvet jacket.

Foto/Photo Markus Andersson
för/for Arkeologerna (CC-BY) ►



flundror (ibland torkade) från Skagen och torkad gädda från Stockholm. Från Strömstad kom ibland hummer och ostron. Dessutom åt göteborgarna naturligtvis lokalt fångad fisk som makrill och vitling. I en avfallsbinge vid Stora Bommens tullhus fanns ben från abborre och näbbgädda. Mängden olika slags fisk som konsumerades ser vi paralleller till i Nya Lödöse, staden som lades ned 1624 när Göteborg grundades, där arkeologiska fynd av mängder med fiskben visar på en omfattande och varierad fiskkonsumtion.

Allt detta stannade förstås inte i Göteborg. Mycket transporterades vidare till andra städer. I Sverige hade vi sedan 1647 ett system där städer klassades antingen som stapelstäder eller uppstäder. Det var bara stapelstäderna som

fick bedriva utrikeshandel. Uppstäderna och landsbygden fick således skaffa sina importvaror via någon av stapelstäderna. I Västsverige var förutom Göteborg bland annat Kungälv, Lidköping, Uddevalla, Varberg och Halmstad stapelstäder.

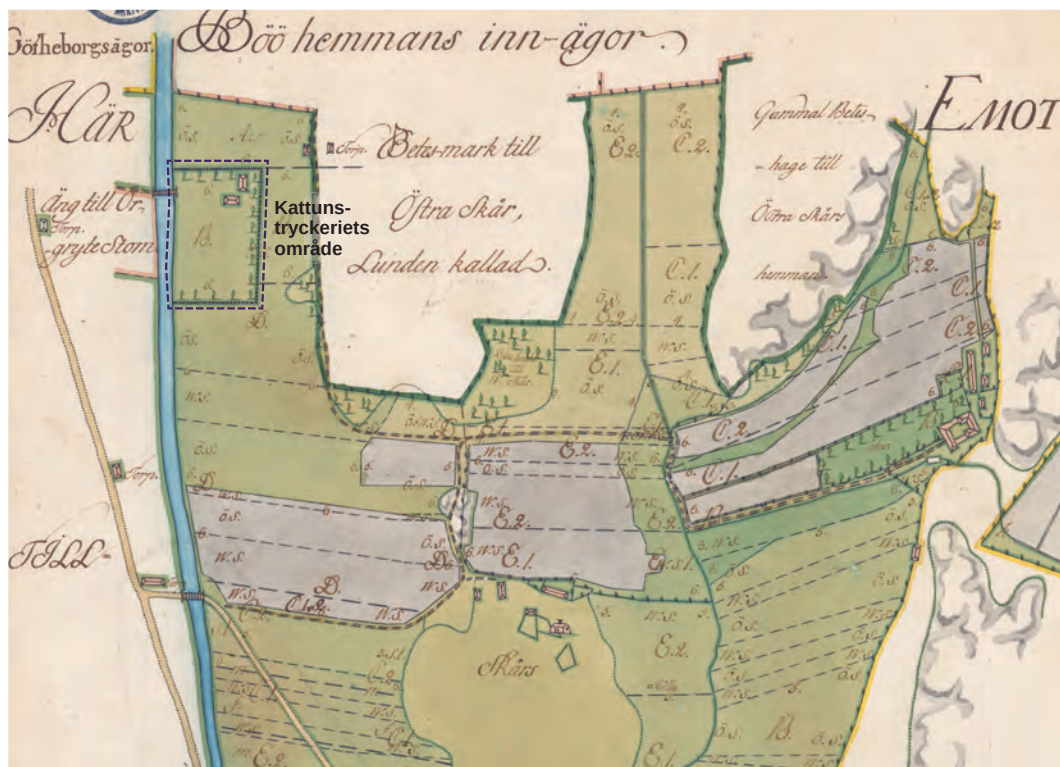
Tyger och kläder

1750-talets kläder var sydda av ull, lin och lite siden för den som hade råd. Under 1700-talet

På kartan över Skår från 1770 ser vi kattuns-tryckeriets område med två byggnader intill Mölndalsån.

On the 1770 map of Skår, the premises of the calico printers with two buildings can be seen close to River Mölndalsån.

Lantmäteriet (PDM) ▼



börjar man alltmer också använda bomull. Med ostindiska kompaniets fartyg kom inte bara sidentyger utan också bomullstyg från Nankin i Kina. Bomull odlades också i Spanien, som exporterade till stora delar av Europa. Tryckta bomullstyg, kattun, blev alltmer populära, men belagda med olika importrestriktioner under 1700-talet. Det gick däremot bra att använda tyger som tryckts i Sverige och i Göteborg fanns kattunstryckeriet Olbers & Schutz mellan 1735 och 1796 i Skår vid Mölndalsån.

Lin odlades i Sverige, men den inhemska produktionen täckte inte behovet. Lin och även en del ull importerades därför från Baltikum. En intressant notering från 3 augusti 1751 nämner att ett skepp hade ankommit från Hamburg med "levande Eijerstedtska får". Fåren, från Eidelstedt i Hamburgs närhet, skulle med all säkerhet användas i avel. De inhemska svenska fårraserna betraktades vid denna tid som mindre värdefulla och ullen ansågs svår att använda i den växande textilindustrin. Import

av utländska raser med bättre ull skulle förbättra situationen och på flera platser i landet anlades schäferier, gårdar för avel och uppfödning av får.

Byggnadsmaterial

Utöver mat kom det andra varor till staden, till exempel byggnadsmaterial. Kalk anlände från Visby och från Norge, tegel från skotska hamnar och från Amsterdam. Trävirke och järn behövde däremot inte importeras, tvärtom var de Sveriges viktigaste exportvaror.

Hos stadens handlare

En hel del mat producerades förstås också i stadens närhet, men grödornas fröer importerades ibland. År 1751, den 2 mars, utannonserades "allehanda slags sorter in- och utländska trädgårdsfrön för ganska billigt pris" hos trädgårdsmästaren Simson på Vallgatan. Överhuvudtaget är tidningarnas annonser guldgruvor för den som vill veta något om livet i staden. Det som annonserades ut och fanns att köpa berättar



◀ Bild på Ostindiska huset som är byggt av holländskt tegel.

Picture of the East India House built of Dutch brick.

Foto/Photo Ester Nannmark, Arkeologerna (CC-BY)



▲ Små flaskor som mycket väl kan ha innehållit något slags medikamenter eller elixir.

Small bottles which may well have contained some kind of medicament or elixir.

Foto/Photo Markus Andersson för/för Arkeologerna (CC-BY)



▲ Ett glas med sött importerat vin.

A glass of sweet imported wine.

Foto/Photo Markus Andersson
för/för Arkeologerna (CC-BY)

om göteborgarnas behov och vanor. Som när stadens auktionskammare försålde en rad varor som ankommit från Medelhavet: goda blå-russin, konfektrussin, söt-, lång-, bred-, krakmandel, lamberska nötter (ett slags hasselnötter), citroner, pomeranser, torra pomeransskal, fikon, anis, anjovis, oliver och salt samt diverse sorter viner, däribland "Mallaga". Här anar vi blivande sötsaker och kakor att intas tillsammans med ett sött vin i stadens salonger.

Strax före jul 1751 fanns hos handelsmannen Bagge på Södra Hamngatan till salu indigo, kaffebönor, jasmin, lavendelvatten, spanskgrönt (ett färgpigment), starkpeppar, bredmandel, pärlgryn, fin vit bomull, franskt fönsterglas, bomolja (till oljelampor), franska bössflintor, brunt kardianspapper och sagogryn. Kardianspapper kunde användas som tapet och målas med lim- eller oljefärg. Pärlgryn var skalade korngryn som kunde kokas till

gröt eller användas i soppor. Sagogryn är idag en sorts vetegryn, men vid den här tiden var de tillverkade av stärkelse från sagopalmen och fördes hit av ostindiska kompaniet, ibland som packningsmaterial i kistorna med porslin. Cajsa Warg har recept på sagogrynsoppa i sin kokbok från 1755. Där kokas sagogrynen med kanel och citronskal, smaksätts med vin, citronsaft och socker. När soppan är nästan klar lägger man i russin. Soppan serveras med stekta brödsivor beströdda med kanel och socker.

Handelsmannen Sigbrant Liedberg på Vallgatan avled 1751 och i hans bouppteckning förtecknades en rad varor han hade i lager. Bland mycket annat sålde han olika medikamenter, som liktornssmörja, Stogtons Elixier och något som bara kallades "elixir". Elixir var en slags patentmedicin som antogs vara allmänt stärkande och hälsobringande. Utöver socker, diverse kryddor och örter kunde de innehålla



alkohol, cannabis, morfin eller kokain. De kan nog utan tvekan ha upplevts som stärkande ibland! Liedberg sålde också ”kulor för wäggelöss”. Vad de innehöll och om de hjälpte är oklart, men de tycks ha behövts.

Årets gång

Idag är vi vana vid att kunna köpa det vi vill ha när som helst under året. 1700-talets människor var mer begränsade av årstider och väder, av odlingsårets och säsongernas gång. Hårt väder tvingade fartyg att vänta i hamn och i värsta fall förliste de med besättning och last. Den 19 januari 1751 meddelade Göteborgs Weckolista att en stark storm från sydväst hade brutit upp isen i Sundet, alltså Öresund. Idag är ett isbelagt Öresund något mycket ovanligt. Den 15 februari 1752 rapporterades

från Marstrand att ”Dageligen continuerar här variabelt wäder af snö, len och frost. Både Påsten och andra resande kunna nog komma ifrån fasta landet till Klöverön åkande, fast isen är ganska svag; men derifrån hit öfwer hamnen med Båt. Förleden wecka körde ned genom Isen wid Tjufkilshufwudet en Man, hemma på Elgön, och en Piga, hemma i Tjufkil”. Överhuvudtaget anlände mycket få fartyg till staden under januari och februari. Europa befann sig fortfarande i den köldperiod vi kallar lilla istiden med en medeltemperatur i Skandinavien som var omkring 2 grader lägre än idag. Det kan tyckas lite, men fick stora konsekvenser för både odling och sjöfart. Vi kan jämföra med de konsekvenser som befaras med en medeltemperaturhöjning på 2 grader med dagens klimatförändringar.

På kroppen i en kuststad kläder och mode i det tidiga Göteborg

Ester Nannmark

EN GOOGLING PÅ "kläder 1600-tal Sverige" ger i skrivande stund 571 000 träffar. En bildsökning med samma uppsättning ord resulterar i sida upp och sida ned med kungaporträtt, maskeradkläder och bilder på museiutställda adelsplagg. Det som visas upp är frodiga sidenklänningar med volanger, spets och broderier, stora pipkragar och peruklockar som kikar fram under vidbrättade hattar. Utan större problem kan man få en bild av modet i 1600-talets Sverige, dock lyser vardagliga kläder med sin frånvaro. Vad hade vanligt folk på sig? Och hur klädde sig människorna i den nygrundade kuststaden Göteborg?

GOOGLING THE WORDS 'clothes seventeenth century Sweden' gave 571,000 results at the time of writing. A search for pictures with the same words resulted in page after page of portraits of kings, fancy-dress costumes and pictures of clothes of the nobility exhibited at museums. What comes up on the screen is voluminous silk dresses with flounces, lace, fluted ruffs and curly wigs showing under broad-brimmed hats. Easily, we can form an impression of seventeenth century fashion in Sweden, but ordinary everyday clothes are conspicuously absent. What did ordinary people wear? How did people dress in the newly founded coastal town of Gothenburg?



Hur klädde man sig egentligen?

Ja, vad hade vanligt folk på sig? Och hur klädde sig människorna i den nygrundade kuststaden Göteborg? Ett kort svar på dessa frågor är; vi vet inte riktigt. Måhända kan svaret kännas nedslående, men frågorna i sig är spännande. Vad utmärkte Göteborg under den här tiden, och vad kan ha påverkat modet? Från var kan modeinfluenserna ha kommit? Skilde sig göteborgarnas kläder åt från de som bars av huvudstadens invånare?

Då textilier av syntetiska material är ett modernt påfund, var tygerna under tidigmodern tid enbart gjorda av naturfiber. Detta försvårar arbetet för oss arkeologer, då textil lätt bryts ned. Så vart vänder vi oss när det arkeologiska materialet inte finns?

Konst och skriftliga källor

1600-talets Europa karaktäriseras av krig. Vi vet ganska mycket om periodens konflikter och politiska skeenden, och vi har också rätt bra koll på hur kungligheter, adel och människor med makt klädde sig. För att få en uppfattning

Wolfgang Heimbachs "Arvehyldningen" visar människor från alla samhällsklasser. Folket har samlats på torget utanför Köpenhamns slott 1660 för att hylla Fredrik III. Kanske kan även göteborgarna sett ut så här under den här perioden?

Wolfgang Heimbach's painting 'Arvehyldningen' shows people from all levels of society. They have gathered to celebrate King Fredrik III at the square outside Copenhagen Castle in 1660. Perhaps this is what the people from Gothenburg looked like at about this time.

Utsnitt ur/A section of the painting 'Arvehyldningen' by Wolfgang Heimbach, Denmark (1660), Kongernes Samling Rosenborg ▼





▲ Knähöga strumpor hölls uppe av ett band knutet under knät.

Knee high stockings were held up by a garter tied below the knee.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna

om vanliga människors kläder, får vi försöka pussla ihop information från de källor som faktiskt finns.

Sveriges borgerskap och adel var kraftigt influerade av holländsk, tysk och senare fransk kultur. Vi kan med fördel rikta blicken mot dessa nationer, såväl som vi bör kika på närliggande länder som till exempel Danmark. Tyvärr är det ovanligt att konstverken föreställer människor som inte var av adlig eller kunglig börd, men det finns exempel.

En bra skriftlig källa för dräktstudier är bouppteckningar. Om vi utgår från Göteborgs

två första volymer av bouppteckningar (1663–1699, 1700–1710), och jämför med Stockholm där det finns bevarade bouppteckningar från hela århundradet, så kan vi få en uppfattning om vad människor i Göteborg hade på sig. Modet skilde sig antagligen åt mellan städerna, och detta ska vi givetvis ha i åtanke.

För det första fanns knappt någon adel i Göteborg. Det fanns en del lågadel, men avsaknaden av högadel lär ha påverkat klädkonsumtionen. Avsaknaden av detta samhällsskikt kan ha bidragit till en långsammare utveckling av modet, eller så kan modet ha utvecklats i en annan riktning. För det andra bör handeln mot väst ha påverkat all typ av konsumtion, och då även klädkonsumtionen. Det är till exempel möjligt att vissa trender anammades tidigt av göteborgarna, och att andra aldrig fick sitt fäste i staden.

Ett problem med det skriftliga materialet är att dräktterminologin är minst sagt luddig. Många termer som används har ändrat mening över århundradena. Namnen på olika klädesplagg tycks också variera beroende på om det var en man eller kvinna som bar plagget i fråga. Ibland är det tvärtom, samma ord används men betyder helt olika saker beroende på vilket kön som bar plagget. Det finns också en stor inkonsekvens i hur noggrant kläderna beskrivs, till exempel så nämns inte alltid plaggets färg. Inte heller kan vi räkna med att alla kläder kommit med i de bouppteckningar som faktiskt finns bevarade.

En fullständig bild av hur de tidiga göteborgarna klädde sig kommer vi inte få. Men om vi lägger ihop information från bouppteckningar, studerar samtida konst, och ser till de kulturer som påverkade Sverige i stort, vad får vi då fram? Låt oss måla upp en bild.

Vad kläderna var gjorda av

Ylletyger var med all säkerhet avgörande för att göteborgarna skulle kunna hålla värmen i det

Yllekläder i svart och brunt som bars över särk eller långskjorta i linnetyg var vanligt.

Black or brown woollen clothes that were worn over a shift or a long shirt of linen were common.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna ▼



ruskiga västkustvädret. Till exempel så har vadmal varit viktigt för vår överlevnad i Nordens kalla och fuktiga klimat. Tyget är både vindtätt och vattenavvisande, så det lär ha använts till flera typer av ytterplagg. Vadmal förekommer i bouppteckningar från både Stockholm och Göteborg, precis som flera andra ylletyger av olika kvalitet och sammansättning.

Material till underkläder och hushållstextilier verkar ha producerats till stor del i Sverige. I bouppteckningarna listas till exempel svensk-lärft (svenskt linne), västgötalärft (linne från Västergötland) och huslärft (linne tillverkat i hemmet), men importerat lin från till exempel Ryssland och Holland fanns också.

Silke verkar, trots dess status som lyxvara, ha varit ett förhållandevis vanligt material. Det användes med största sannolikhet flitigt av de som hade råd, men även de mindre bemedlade verkar ha haft tillgång till silkesplagg. Det är rimligt att anta att de kan ha haft råd med till exempel en tröja eller jacka där tygätgången inte var så stor.

I bouppteckningarna finns också flera olika materialblandningar listade, till exempel lin blandat med ull eller silke förekommer. Olika pälsar och skinn listas också. Skinn användes framför allt till mäns knäbyxor och västar, medan päls främst användes till foder. Både lyxigare och mer vardagliga tyger importerades, till exempel importerades en del vadmal. Ull, linne och skinn är alltså de material som tycks ha använts i störst utsträckning, men även silke verkar ha förekommit i förhållandevis hög grad.

Närmast huden

Under flera sekel förblev underkläder i stort sett opåverkade av modets växlingar. Från medeltiden fram till 1800-talet var särken och långskjortan de huvudsakliga underplaggen, och vi



Även om du hade lyxen att få hjälp med påklädning, var det en tidsödande process att få på sig alla lager.

It was a time-consuming process to put on all the layers of clothes, even if you had the luxury of assistance for dressing.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna





◀ Snörnålen användes för att trä band genom snörningar på kläder, till exempel på ett livstykke.

The lacing needle was used to thread lacing into clothes such as a bodice.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna

En snörnål som hittades vid grävningen på Sankt Eriksgatan.

A lacing needle found at the archaeological excavation of Sankt Eriksgatan.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna ▼



kan därför få en klar bild över vad göteborgarna hade på sig under kläderna.

Tanken var att underkläderna skulle täcka så stora delar av kroppen som möjligt. Det främsta syftet med de täckande underkläderna var att skydda andra kläder från kroppens svett och oljor, men de fyllde också funktionen att skydda huden från direktkontakt med grövre och inte lika bekväma material.

Kvinnor hade en längre särk, oftast gjord av vitt eller oblekt linnetyg. Finare varianter kunde vara gjorda av siden, och de kunde ha krage och muddar av spets.

Män hade långskjorta, som även den var av ljust linne. Skjortan kunde svepas kring skrevet och stoppas ned i byxorna och på så vis fungera som dagens kalsong. Det finns vissa belägg för att kalsonger fanns i högre ståndskretsar redan under 1600-talet, men det dröjde innan plagget blev känt och använt av den stora massan. Ordet ”kalsong” började användas i Sverige först under 1700-talet, och då användes det för att beskriva underbyxor för både kvinnor och män.

Då underkläderna krävde regelbunden tvätt, och de även användes som nattkläder, är det sannolikt att de flesta ägde minst två uppsättningar.

Under särken eller skjortan var man alltså helt bar, sånär som på sina strumpor. Under 1600- och 1700-talet användes knähöga strumpor, och strumporna var ett av få plagg som såg likadana ut för både kvinnor och män. Strumporna gick upp över knät, och troligen var de stickade eller sydda av tyg. Precis under knät knöt man ett band som kunde vara gjort av material som silke, ull eller läder. Ibland veks sockan ned över bandet.

I nästan alla bouppteckningar, oavsett tid och plats, så listas linneplagg separat från övriga plagg.

Livstycke och snörliv

Livstycket som eget plagg uppstod under 1500-talet, och seden togs i bruk av allmogen under slutet av 1600-talet. Snörliven syns dock främst i bouppteckningar från senare delen av 1600-talet, så en kortare överdel av dekorerat linnetyg kan ha använts över särken innan dess. Det kan också tänkas att flera lager linnetyg kunde sys ihop för att ge visst stöd, ett mindre stelt liv kan ha varit att föredra om tungt arbete skulle utföras. Det är lite oklart när snörliv och livstycke började förstärkas av skenor.

Forma och stödja

Modet föreskrev en kvinnlig kroppsform med en närmast konformad överkropp från bysten till midjan. Formen åstadkoms med ett snörliv som också stödde bysten. Ibland var det förstärkt med skenor, ibland gjordes det stadigt genom flera lager tyg. Snörlivet kunde antingen vara ett separat plagg, eller hopsytt med en kjol. Kombinationen liv plus kjol kallades ofta för kjortel.

Separata underkjolar användes också, ofta enkelt sydda av två rektangulära tygstycken som veckats fram och bak och fästs på ett midjeband. Kjolen kunde knytas med två uppsättningar band som satt fast i sidorna, detta gjorde plaggets storlek anpassningsbar vilket underlättade vid till exempel graviditet. Över underkjolen kunde ytterligare en kjol ha burits, och med tillhörande livstycke kallades den ibland för kjortel.

Snörningen på livet kunde sitta i sidan, bak eller fram, troligen var det att föredra att ha den fram eller i sidan då det var praktiskt om man inte hade hjälp med påklädning. För att ytterligare underlätta påklädning kunde en snörnål användas när bandet skulle träs genom snörningen.

En bröstplatta kunde sedan kilas in under snörningen för att fylla ut glappet, plattan gjorde plagget sedligt om övre lager behövdes tas av vid varmt väder eller tungt arbete.

Den flexibla kjorteln

Snörlivet med tillhörande kjol var ett flexibelt plagg som kunde fungera både som underplagg och ytterplagg. Med lösa ärmar som nålades eller knöts fast blev det ett yttre lager som man utan problem kunde visa sig ute med. Ett liv utan ärmar blev snarare en del av det undre lagret, då kvinnan i fråga troligen bar något över för att skydda undersärkens ärmar. Snörlivet kompletterades med en separat krage som fästes med nålar, löskragarna hade ibland också knytband som fästes under bysten. Kragen skyddade huden mot både kyla och sol.

Även män hade kjortel, den skilde sig dock från kvinnans dito. Kjorteln för män var ett rockliknande plagg som bars över klädningen, och plagget var ofta gjort av ylle. Ibland nämns koftan som ett mansplagg, den verkar ha varit en typ av jacka eller längre kofta med öppen front. Troligen användes detta plagg mer på landsbygden och av lägre arbetarklass, då den inte betraktades som moderiktig. En mer välbärgad man kan ha haft peruk, skjorta med krås och kläder i mer exklusiva material.

Tröjor, jackor och andra ytterplagg

Över en eller flera underkjolar kunde kvinnan bära ytterligare en kjol. Kjolen kan ha använts vid kallare väder, i så fall var den troligen gjord av ylletyg, till exempel vadmal. Det är rimligt att anta att arbetande kvinnor inte hade fotsida



◀ Mer välbeställda personer kunde ha råd med kläder i mer exklusiva material som sammet och siden. Män kan ha haft skjorta med krås och peruk och kvinnor mönstrad tröja eller klädning med accessoarer i spets.

Wealthy people could afford clothes of exclusive materials such as velvet and silk. Men wore wigs and shirts with ruffles and women wore patterned waistcoats or waistcoat and kirtle with lace trimmings.

Foto/Photo: Markus Andersson
förför Arkeologerna



kjolar, de bör ha slutat ovanför ankeln. Det var troligtvis av stor vikt att kunna röra sig fritt och inte behöva lyfta kjolen, då händerna behövde vara fria för arbete.

Oavsett hur många kjolar kvinnan bar hade hon ett förkläde över det yttersta lagret. Förklädet var en viktig del av kvinnans klädedräkt, även kvinnor från de lägre klasserna ägde minst två. Förklädet var oftast av linne, men det kunde också vara gjort av lättare ylletyg. Det fyllde flera viktiga funktioner utöver att skydda kjolen, till exempel fungerade förklädet som både handduk och grytlapp. Det var också praktiskt att bära till exempel vedträn eller matvaror i förklädet.

På överkroppen bar kvinnan det vi idag skulle kalla en midjekort jacka, i bouppteckningarna omnämns detta plagg ofta som "tröja". Utöver tröjor av ylletyg fanns det också stickade tröjor, de kan ha burits under livet som ett värmande mellanlager. Var tröjan av det

◀ Ett vanligt kvinnoplagg var en kort jacka i ylletyg kallad tröja.

Women commonly wore a short woollen jacket which was called a waistcoat.

Foto/Photo: Markus Andersson för/för Arkeologerna.

finare slaget kan den ha haft en fäll i ett lyxigare tyg som sammet. Skulle plagget användas vid arbete var ärmarna troligtvis kortare, kanske slutade de i höjd med armbågen. I dessa fall är det troligt att längre handskar bars till, speciellt vid kallare väder. Det fanns också lösa, tvättbara ärmarna som drogs över underarmen för att skydda tröjans ärmarna. Även hantverksfruar till bagare, mjölnare, skräddare och skomakare kunde ha råd med en jacka av finare material, då relativt lite tyg gick åt vid tillverkningen.

Termen "klädning" användes ibland i bouppteckningar för att beskriva matchande kjortel och tröja. Termen användes främst för att beskriva den övre borgarklassens kläder. Lägre klasser kunde äga matchande kjortel och tröja, kombinationen kallades dock inget speciellt. En längre kapp av lättare ylletyg kunde också användas av kvinnor som tillhörde hantverks- och arbetarklass, och kappan verkar ha använts som både inne- och ytterplagg.

Mäns klädning bestod främst av byxor och tröja gjorda av samma material. Plaggen var kroppsnära och bars under en rock. Knäbyxor användes i Europa på 1500-talet och kom till Sverige under 1600-talet, och de första byxorna var gjorda av sämskskinn. Byxorna slutade under knät så de tillsammans med de knä-höga strumporna täckte hela benet. Männens i Göteborg hade byxor av ull eller skinn, och de kunde fästas under knät med knappar av till exempel läder eller tenn. Då män inte hade kvinnornas motsvarighet till förkläde, är det troligt att byxorna slets ut snabbt. Arbetande män hade troligen ett extra par byxor som inte behövde matcha tröjan, och dessa bars rimligen vid arbete.

Ett alternativ till tröjan var jackan, och det är inte helt klart vad skillnaden var. Det är



inte säkert att det alls var någon skillnad, dock beskrivs det ibland att jackan kan användas över tröjan. Senare under 1600-talet kombinerades knäbyxorna med rock i stället för tröja, och ibland bars även en väst under. Västen kunde både vara ärmlös och ha ärm under 1600-talet, men tyvärr nämns sällan ärmlängd i bouppteckningarna.

Topp och tå

För att räknas som helt påklädd behövdes ytterligare två ting: en huvudbonad och ett par skor.

I bouppteckningar från både Stockholm och Göteborg nämns kvinnors huvudkläden, mössor, huvor och kvinnohattar, vilket visar på vikten av att bära någon typ av huvudbonad. För de riktigt moderiktiga och välbeställda

▲ Större sömnadsuppgifter utfördes av skräddare, medan lättare handarbete utfördes av kvinnorna i hemmet.

More complicated sewing was done by a tailor, while the women did simpler needlework at home.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna

kunde linnehättor som dekorerats med spets eller pärlor bäras, men det vanligaste var enkla linnehättor som användes för att skydda håret.

Sannolikt ägde både kvinnor och män någon typ av vidbrättad hatt, och den verkar oftast varit svart och fodrad med päls. Män kunde utöver vidbrättad hatt ha mössa, även mössorna var ofta fodrade. Fodret bestod av billigare päls såsom rävm eller lammskinn, för de rikare kunde även sobel och mård användas. Även björn-

skinnsmössor verkar ha varit populärt bland göteborgarna.

När det gäller skor så fanns det tre skotyper som dominerade skomodet från slutet av 1500-talet till slutet av 1700-talet. Dessa var slejfskon, halvtoffeln och stöveln. Slejfskon, som var en lågsko, var troligen den vanligaste typen av sko bland göteborgarna. Skon knäpptes med hjälp av snörning, remmar eller spännen.

Under 1600-talets början gjorde man generellt sett inte skillnad på höger- och vänsterskor, och det är svårt att veta när separata höger- och vänsterskor började användas. Samtidigt gjorde också klacken intåg i Sverige, innan hade skosulorna varit platta. Det är svårt att veta exakt när man började med klack, men troligtvis skedde det någon gång under 1600-talet.

Ett kulört mode?

Var det då ett färgglatt gäng som gick runt på stadens första gator? Nja. Bouppteckningar från Stockholm och Göteborg pekar på att det fanns en färg som var mer poppis än andra under 1600-talet: nämligen svart. En del personer verkar nästan enbart ha ägt svarta kläder, dock finns det oftast några fler färger representerade. För både kvinnor och män verkar svart, brunt och grått ha varit de vanligaste färgerna. I Stockholms bouppteckningar verkar det som att svart var vanligare bland de rikare borgarna, medan grått verkar ha varit hantverkarnas färg. Det finns en tanke om att svart i tidigmodernt mode var en färg för de mer välbeställda, och att det var dyrt att producera svart av god kvalitet. Så vad kan det komma sig att svart bars av hantverkare och arbetare i Göteborg? Det går att tänka sig flera anledningar. Till exempel så fanns det redan då en stor andrahandsmarknad. Det fanns försäljning av begagnade kläder, och det var också



▲ De mer välbeställda kunde bära linnehättor som dekorerats med spets eller pärlor.

Well-to-do people could wear linen bonnets trimmed with lace or beads.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna

vanligt att tjänstefolk fick ta över matmoderns avlagda kläder. Den här tidens plagg var gjorda så att de var lätta att sy om så storleken kunde lätt anpassas. Tillgången till färdigfärgad textil och skräddade kläder bör ha ökat i takt med att importen tog fart, och det kan ha bidragit till den eventuella skillnaden mellan modet i Göteborg och Stockholm. Det går också att tänka att Göteborgs avsaknad av högadel bidrog till att staden hade en något plattare klasshierarki, och att detta i sin tur avspeglade sig i modet. Det här är givetvis bara spekulationer, och bouppteckningarna ger som nämnt ingen fullständig bild av det tidiga göteborgsmode.

Utöver de mer sobra kulörerna finns det faktiskt också en del färg, även om användandet verkar ha varit sparsmakat. I första volymen bouppteckningar från Göteborg kan man läsa om en fiolbrun (lila) kvinnofolkskjortel, en grön mantel för barn, ett par gröna silkesstrumpor och ett par röda kjortlar och undertröjor. Färgen på plaggen nämns dock inte alltid, så inte heller här går det att få en helt rättvis bild.

...och hur var det nu med tvätt?

En återkommande diskussion när vi avhandlar medeltiden och följande århundraden, är den om hygien. Med våra mått mätt kan hygien i tidigmodern tid uppfattas som bristfällig. Däremot kan vi anta att människorna brydde sig om renlighet och gjorde vad de kunde efter de förutsättningar som fanns, även om just tvätt är svårt att spåra i det arkeologiska materialet.

Som vi konstaterat så användes underkläder som täckte stora delar av kroppen, och dessa tvättades regelbundet. Medan de yttre lagren tillverkades av skräddare, är det troligt att särkar och långskjortor syddes av kvinnorna i hemmet. Plaggen syddes med små slitstarka stygn som tålde slitage och frekvent tvätt.

Underkläder kunde tvättas eller sköljas i hemmet för att de skulle hållas fräscha,

och med jämna mellanrum lämnades hushållslinnet in till en vaskerska för en mer grundlig tvätt. Då linne blir grått efter frekvent användning kan det ha blekts med lut eller möjligtvis ammoniak.

När det gäller kläder av ull så klarar de av en sköljning i kallt vatten då och då. Det är dock troligt att detta gärna undveks, då kläderna kunde se urtvättade och dassiga ut när färgen blektes. Vi kan anta att man i stället punktbehandlade fläckar och vädrade plaggen för att fräscha upp dem. Med detta i åtanke känns det praktiskt att kläderna till största del verkar ha varit grå, svarta och bruna.



Skansar, batterier och redutter försvaret av Göteborg i dess omland 1619 till 1820

Mats Sandin och Tom Wennberg

FÄSTNINGSTADEN GÖTEBORG var ett av Sveriges största försvarsprojekt under 1600- och 1700-talen med ett ständigt krigshot från Danmark. Ett Sverige med stormaktsambitioner i svallvågorna efter förlusterna i Kalmar-kriget gjorde att det investerades enorma resurser för att försvara och expandera det svenska riket. En nyckelpunkt i det svenska riket var området vid Göta älvs mynning och här förlade man den nyanlagda staden Göteborg som förenklat blev en nystart av de tidigare stadsbildningarna Nya Lödöse och Göteborg på Hisingen. Båda nedbrända av dansken under Kalmarkriget.

WITH THE CONSTANT DANISH THREAT of war, the fortified town of Gothenburg was one of Sweden's main defensive projects during the seventeenth and eighteenth centuries. As a result of Sweden's ambition of being a nation of power, and the losses of the Kalmar War, huge investments were made to defend and expand the Swedish nation. The mouth of River Göta Älv was a key area for the Swedish nation, and this was where the new town Gothenburg was built. To make a long story short, the new town replaced the old towns of Nya Lödöse and the Gothenburg that had previously been founded on the northern side of the river. Both these towns had been burnt by the Danes during the Kalmar War.





Göteborg planerades efter sin tids absolut senaste principer inom stadsbyggnadskonst och ritades sannolikt ursprungligen av holländska ingenjörer. Huvudförsvaret blev den dubbelvall som omgav staden efter holländska förebilder. Detta kompletterades senare med en stenmur samt satellitskansarna Lejonet och Kronan samt deras föregångare Gullbergs skans och Juteskrämman.

Men trots att staden hade ett starkt närförsvär nöjde man sig inte med detta. Man ville hindra fienden innan den nådde fram

till staden. Därför byggdes ett antal mindre befästningsverk i stadens omland och särskilt i anslutning till Göta älv och Nordre älv. Möjligen är detta en av anledningarna till att Göteborg aldrig kom att bli belägrat.

Målning över danskarnas anfall på Nya Älvsborg i maj 1717.

Painting of the Danish attack of Nya Älvsborg in May 1717.

Målning/Painting av/by Jakob Hägg, Sjöfartsmuseet Göteborg (PDM) ▼





De danska krigen

Kalmarkriget, Torstensons krig, Stora nordiska kriget och Napoleonkrigen

Redan innan Göteborg anlades var områdena kring Göta- och Nordre älv ständigt inbegripna i oroligheter och strider. Denna del av Sverige var viktig med dess möjlighet till handel västerut utan att behöva betala tull till Danmark. För Danmark var Öresundstullen en stor inkomstkälla och de ville inte mista tullintäkter ifall Sverige kunde etablera egna handelsvägar. Man kan säga att en av anledningarna till alla oroligheter i och kring Götaälvs mynning och Göteborg ofta handlade om Öresundstullen och de västliga handelsvägarna. Tullen avskaffades slutligen i Öresundstraktaten 1857.

De krig som berörde Göteborg och dess närområde utspelades under 1600-talet och 1700-talets början liksom oroligheterna vid Napoleonkrigen i början av 1800-talet. Krigen avspeglar sig i landskapet runt Göteborg, oftast i form av lämningar efter fältbefästningar. I kronologisk ordning var dessa:

▲ Iscensatt anfall på Torpa stenhus.

Staged attack at Torpa stenhus.

Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna

Kalmarkriget 1611–1613

De huvudsakliga militära händelserna i fält innebar att Danmark-Norge erövrade Älvsborgs fästning och Gullbergs skans och brände Karl IX:s Göteborg samt intog Nya Lödöse. Sverige brände Kungahälla och återintog Nya Lödöse för att därefter bränna ner staden. Freden 1613 ledde till Älvsborgs andra lösen vilken Sverige slutbetalade 1619, samma år som nuvarande Göteborg börjar anläggas.

Hannibalfejden (del av Torstensons krig) 1643–1645

Detta är det krig vilket gett störst avtryck i landskapet runt Göteborg. De huvudsakliga militära händelserna i fält innebar blockad från havet där kung Kristian IV uppför en skans på Kyrkogårdsholmen i Göta älvs mynning, även kallad Gottenbrillen, senare platsen för

Charla af Svenske och Danske
 Rikingen samt medh Situationen näst
 omkringes Richebreich, Elsborg och Baginüs.

Regelrättste Roter.

JNLANDE PARS,



ELTNE FIOAD,

BOCKE
 FIOAD,

OCEANUS SEPTENTRIONALIS PARS,

WYCKE
 FIOAD.

Sven.

Hisingen,

Storres Elv,

Quellen.

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,

Storres Elv,



Nya Älvsborg. Den norska armén anföll i området kring älven för att avskära staden från förbindelser. Stridigheter sker på ömse sidor av Göta älv och en stor mängd befästningar och andra fortifikationer uppförs, som exempelvis förskansade fältläger, skansar, redutter, kanonbatteriplatser, sänkverk, tenaljer och fältbryggor. Försvaret runt Göteborg höll stånd och lyckades med tiden pressa tillbaka anfallarna.

Krabbefejden (del av Karl X Gustavs första danska krig) 1657–1658

De militära händelser som skedde var strider mellan Danmark-Norge och Sverige vid Tjurholmen, Gamlestadsbro, Nödinge och Hjærtum samt dansk-norska trupperörelser efter Göta älv och exempelvis byggdes en militärbro över Göta älv vid Jordfallet.

Gyldenlöwefejden (del av skånska kriget) 1675–1679

Främst pågick strider mellan Danmark-Norge och Sverige i området kring Vänersborg och Bohus fästning. Under perioden maj–juli 1678 belägrades Bohus fästning, som sedan 1658 var svensk, av den norske ståthållaren Gylden. Detta resulterade i att ett stort antal fältbefästningar återanvändes och nyuppfördes i området kring fästningen.

◀ En avbildning av Hisingen vars omflutna vattendrag Göta älv och Nordre älv blev centrala för försvaret av den nya staden Göteborg.

Depiction of the island of Hisingen surrounded by the rivers Göta Älv and Nordre Älv. The rivers became a central part of the defence of the new town Gothenburg.

Hisingen, äldre kartbild/ Historical map 1640–1645.
Krigsarkivet (PDM)



▲ Mats och Tom undersöker vallen på Ellesbo härläger.
Mats and Tom excavating the earthwork at Ellesbo military camp.

Foto/Photo: Ulf Ragnesten. Göteborgs stadsmuseum (CC-BY)

Stora nordiska kriget (del av), 1717 och 1719

Denna gång erövrade Danmark-Norge bland annat Karlstens fästning med Marstrand. De försökte även vid tre tillfällen anfälla strategiska mål vid Göta älvs mynning, Nya Varvet (1717 och 1719) och Nya Älvsborg (1719). Under och direkt efter detta krig förstärkte Sverige försvaret av Nordre- och Göta älvs mynnings- områden med Kippholmens skans och Arendals redutt.

Napoleonkrigen (1803–1815)

Stor upprustning sker vid Göta älvs mynnings- områden, främst av Lilla Billingen och Rya Nabbe som blir ett förstärkt älvåls utanför Nya Varvet. Napoleons kontinentalblockad gynnade Göteborg då dess hamn blev mycket viktig för engelsmännen. Det innebar också att Göteborg

blev ett mål och 1810 hotas staden av Napoleons flotta. Inga strider sker dock vid det tillfället.

Försvarsverken ute i landskapet

Vi känner till ett stort antal mindre försvars- anläggningar i Göteborgsområdet och de ligger främst utmed Göta älv och Nordre älv. Det stora hotet mot Göteborg kom vattenvägen och även truppförflyttningar gjordes längs kust- sträckor och dalgångar. De skansar, redutter och batterier som funnits runt Göteborg har nästan samtliga en kust- och älvnära placering. Några undantag finns med hänsyn till strate- giska fördelar i landskapet, exempelvis Skårs stjärnskans med en makalös utsikt över Norra Hisingen och Bohus fästning.

Ett stort antal av de skansar som byggdes under 1600- och 1700-talen syns på kartan. Några av dessa har valts ut och beskrivs när- mare för att de är representativa för den typen av försvarslämning samt att de i vissa fall är lättillgängliga besöksmål.

På kartan finns försvarsanläggningar och de platser som nämns i texten utmärkta.

Fortifications and sites mentioned in the text are marked on the map.

Karta sammanställd av/Map compiled by Mats Sandin och/and Tom Wennberg; redigerad av/
edited by: Henrik Pihl och/and Lena Troedson,
Arkeologerna. Terrängkartan, skala 1:120 000
(Lantmäteriet (CC0))



Fredrikshamns skans är en halvsluten stjärnformad skans, till synes mycket välbevarad. Den anlades troligen under Hannibalsfejden runt 1645.

Fredrikshamn Fort is a half-closed star-shaped fortification, seemingly very well preserved. It was constructed during the Hannibal Feud around 1645.

Ortofoto/Orthophoto: Göteborgs Stad (CC-BY)





◀ I det äldre kartmaterialet syns Fredrikshamns skans tydligt. Här visas ett utsnitt ur karta från 1682 över Göta älvs dalgång. Situationskarta av Göta älv mellan staden och Lärje gård.

Fredrikshamn Fort is clearly visible on the historical maps. This is a section of the 1682 map of the river valley of Göta Älv. Detailed map of the area around River Göta Älv between the town and the estate Lärje gård.

Infälld karta/Inset map. Krigsarkivet (PDM)

Fredrikshamns skans

En skansanläggning på Göta älvs västra strandkant, rakt öster om Backa kyrka och i 1600-tals landskapets "Danska Hisingen". Området kring lämningen är låglänt och ursprungligen väldigt sankt och har under en lång tid bestått av strandängar. Lämningen är känd i arkivens kartor och finns tidigast utritad på två kartor från 1677 och 1682, på den senare benämnd "Pülets Schanz". Anläggningen är av typen öppen skans vilket betyder att skansen är halvs-luten och har en öppen rygg, i detta fall mot Göta älv. Det råder viss osäkerhet om vilka som byggt skansen men den härrör troligen från Hannibalfejden 1644–1645 och är sannolikt uppförd av norska styrkor. Skansar och redutter kunde läggas strategiskt invid broförbindelser som försvar av dessa. Skansen är 110 gånger 90 meter stor och orienterad i nordsydlig riktning. Mot väster finns en 10 meter bred och upp till 1,5 meter hög vall med en vallgrav utanför. På insidan av vallen finns en större plan yta som vi idag inte vet hur den disponerats. Framtida undersökningar får utreda detta. Idag omgärdas skansen av moderna industribyggnader. Endast ett mycket litet oförstört naturrum närmast skansen finns kvar som har sin ursprungliga grundtopografi med strandängar.

Skårdals skans

En stjärnskans öster om Göta älv i höjd med Bohus fästning. Den kan knytas till Hannibal-fejden 1644–1645. Av de bataljer och skärmytslingar som skedde i Göteborgsområdet under detta krig så utspelade sig huvuddelen på Göta älvs östsida i området från Skårdal vid dagens Bohus, ner via Lärje och vidare genom Nya Lödöse och fram till Gullberg och Göte-

borg. Skansen ligger i området Skårdal, öster om Göta älv i höjd med Bohus fästning. Marken var i norsk ägo och låg som en enklav inklämd på den svenska sidan av älven. Skansen kom under kriget varierande att behärras av den danska armén och den svenska armén. Bland annat nämns att skansen vid ett tillfälle under mitten av kriget raserats av norska soldater. Men den byggs strax upp igen under kriget med



anledning av dess strategiska läge. Skårdals skans ligger i framkanten av bergets högsta platå. Platsen är den högsta punkten i landskapet med en hänförande utsikt över Göta älv dalen åt både söder och norr. Rakt fram åt väster syns Hisingens bergssluttning ned mot Nordre älv och Bohus fästning med bakomliggande Fontinberget i norr.

Skårdals skans ligger på den högsta höjden sydost om Bohus fästning. Härifrån har man en enastående utsikt. Fästningen syns centralt i bilden.

Skårdal Fort is situated on the highest point to the south-east of Bohus Castle, with a magnificent view. The castle can be seen in the centre of the picture.

Foto/Photo: Mats Sandin. RIO Göteborg (CC-BY) ▼





◀ På inmätning av vallarna vid Skårdals skans framträder stjärnformen väldigt tydligt. Skansen var en fyruddig stjärnskans vilken uppfördes av Danmark-Norge under Hannibalsfejden 1644–1645 och under krigets gång kämpade de svenska och de dansk-norska styrkorna om att behärska skansen.

Digital surveying of the earthworks at Skårdal Fort shows the star shape distinctly. The fort was a star-shaped fort with four bastions, constructed by Denmark/Norway during the Hannibal Feud in 1644–1645. Throughout the course of the war, the Swedish and Danish/Norwegian forces fought for the command of the fort.

Ortofoto/Orthophoto: Göteborgs stad (CC-BY)



▲ Skansen består idag huvudsakligen av tydliga vallar. Vid byggnationen drog man nytta av platsens bergstopografi för att på ett mindre arbetskrävande sätt få till vallarnas form. Vallarna är idag eroderade och var sannolikt mycket brantare när det begav sig och möjligen försedda med palissad.

The fort now mainly consists of distinctly seen earthworks. The builders of the fort took advantage of the rocky topography to save labour when constructing the earthworks, which are now eroded. They were probably much steeper at the time of use, and possibly reinforced by a palisade.

Foto/Photo: Mats Sandin. RIO Göteborg (CC-BY)



◀ Mynt präglat under drottning Kristina från grävningen på Skårdals skans.

A coin minted during the reign of Queen Kristina discovered during the excavation of Skårdal Fort.

Foto/Photo: Mats Sandin. RIO Göteborg (CC-BY)

Kippholmens skansar och batteriplatser
Skansarna och batteriplatserna ligger på strategiska platser på ömse sidor av Nordre älvs mynning. I kartarkiven är lämningarna tämligen okända men de bör kopplas till stora nordiska krigets slutskede och dess efterdyningar i slutet av 1710-talet. Kippholmen blev viktig i Sveriges bevakning av dansk/norska förehavanden i kustområdet kring Nordre älvs mynning efter att Sverige förlorade Karlstens fästning 1719. I litteraturen nämns att Rehnsköld ska ha låtit uppföra en skans här under perioden september till oktober 1719. Efter krigsslutet skall den ha fått förfalla. På en dansk situationskarta över området mellan

Nordre älvs utlopp var kraftigt befäst under slutet av 1710-talet i samband med stora nordiska kriget. Översikt över Kippholmens skans på Hisingen samt Nordre älvs mynningsområde.

The outlet of River Nordre Älv was massively fortified by the end of the 1710s during the Great Northern War. Aerial view of Kippholmen Fort on Hisingen and the surroundings of River Nordre Älv's outlet.

Foto/Photo: Mats Sandin. RIO Göteborg (CC-BY) ▼

Marstrand och Göteborg från våren 1719 så har Kippholmen markerats som plats där svenska skepp bevakar Nordre älvs inlopp.

Kipholmen finns bara avbildad på ett fåtal äldre kartor. Här på karta från 1811. Batterierna är inte redovisade. Karta öfver Situationerne kring Göteborg och Bohus. Stockholm den 24 april 1811.

Kippholmen can only be seen on a few of the historical maps, for example this map from 1811. The batteries are not depicted. 'Map of Locations Surrounding Gothenburg and Bohus. Stockholm 24 April 1811.'

N: Ledergren ritad/drawn by Carl Gustaf Gillberg'.
Krigsarkivet (PDM) ▼



Fiskarholmens redutt

Redutten finns omnämnd i litteratur och beskrivs vara uppförd av dansk-norska styrkor under Hannibalfejden 1644–1645. Fiskarholmen var tidigare en ö som låg i delningen mellan Göta älv och Nordre älv, strax norr om jordfallet på Hisingens mest nordöstliga spets. Syftet med försvarsanläggningen var som yttre skydd av Bohus fästning samt skydd

av truppörelser över älvarna samt andra taktiskt offensiva aktioner mot de närbelägna svenska områdena och Göteborg. Skansen

Den fyrkantiga skansen finns precis där Göta älv delade upp sig i Norde älv och Göta älv.

The square stronghold is located just where River Göta Älv branches off into the two arms Nordre Älv and Göta Älv.

Foto/Photo: Karolina Kegel. Göteborgs stadsmuseum (CC-BY) ▼



Fiskarholmens redutt var en fyrkantig skansanläggning på nordöstra Hisingens spets. Skansen bestod av en uppkastad vall med en mindre grav utanför. Innanför vallen stod sannolikt ett blockhus.

Fiskarholmen Redoubt was a square stronghold situated on the north-eastern point of Hisingen. The stronghold consisted of earthworks with a trench on the outer side. A blockhouse probably stood inside the earthworks.

Foto/Photo: Mats Sandin. RIO Göteborg (CC-BY) ▼

Skansen bildade ena änden av det sänkverk som Hannibal Sehestedt lät anlägga över Göta älv i höjd med Bohus i samband med hannibalfejden. Utsnitt ur karta från 1600-talet som avbildar händelser i Augusti 1645, bland annat redutt och sänkverk.

Section of a seventeenth century map showing events in August 1645 at Ellesbo military camp and other places. Remaining parts of the earthwork correspond to the upper part of the military camp on the map. The squares along the bank correspond to the probable tower.

Karta nertill/Map below. Krigsarkivet (PDM) ▼



finns utmärkt på samtida kartor och beskrivs i skriftliga källor. Lämningen ligger på en låg, flack och sank holme på Hisingens nordöstra spets som idag är betesmark. Det som finns kvar idag är en kvadratisk låg vall med 19 meter långa sidor, som omges av en igenslammad 4 meter bred grav. Skansen höjer sig något över den omgivande mycket flacka terrängen och framträder därmed relativt tydligt i landskapet. Skansen utgjorde den västra delen av ett sänkverk som anlades tvärs över Göta älv. Idag finns

Delar av tenaljen på Stora Aspholmen. Den anpassades efter naturen men kom även att förstärkas med sten och vallar för att få sitt slutgiltiga utseende.

Part of the tenaille on the island of Stora Aspholmen. It was constructed to suit the terrain, and was later reinforced with stones and earthworks.

Foto/Photo: Mats Sandin. RIO Göteborg (CC-BY) ▼

ingen detaljerad kunskap om hur redutten var konstruerad men ett blockhus finns omskrivet. I källmaterial och litteratur nämns andra samtida militära anläggningar i nära anslutning till skansen, som exempelvis sänkverk, brokar, sänkta båtar och försvarsvallar.

Stora Aspholmens befästningar

Befästningarna består av en vällanläggning samt en topografiskt anpassad befästning benämnd tenalj. Vallen ligger invid öns västra strand och tenaljen ligger på högsta höjden på öns centrala del. I historieskrivningen är befästningslämningarna på ön tämligen okända men exempelvis vid Tordenskiölds anfall mot Nya Älvsborg 1719 så blev Aspholmarna uppställningsplats för danska mörsar-batterier. I Krigsarkivet finns några kartor som





▲ På kartan från 1680 syns Nya Älvsborg till höger samt Stora Aspholmen med uppförda befästningar till vänster. Mitt på den högsta punkten syns den beskrivna tenaljen markerad med O. Invid strandkanten i väster syns försvarsvallen, markerad med P. On the map from 1680, the fortress Nya Älvsborg can be seen to the right, and the island of Stora Aspholmen with its fortifications to the left. Centrally on the highest point the described tenaille is marked by an O. The fortification earthwork is visible on the shoreline to the west, marked by a P.

Krigsarkivet (PDM)

nämner och visualiserar vallen och tenaljen. Den äldsta är från 1680-tal och beskriver vallen som "Et transie neder vidh vaten kanten upp kastatt emot land sättningh med båttar" och tenaljen nämns som "Af master up timbrat eett tenalie verk och medh steen uth fyllt". Vallen syns på senare kartor men tenaljen nämns redan efter 10 år ha blivit väldigt nedbruten. Lämningarna bör därmed kunna ses som en del av Nya Älvsborgs försvarssystem från senare delen av 1600-talet.

Ellesbo härläger

Härlägrät på norra Hisingen byggdes av svenskarna under Hannibalfejdens slutskede 1645. Syftet var att skapa en stark utgångspunkt för den svenska hären vid försöket att inta Bohus fästning. Hären behövde en befäst bas som kunde försvaras mot den dansk-norska motståndaren. Härlägrät förlades på en plan höjdplatå vid Göta älv på Hisingens nordöstra sida söder om Bohus fästning. Området är idag igenväxt med yngre lövskog. Härlägrät finns dokumenterat på samtida kartor och i skriftliga källor och dess utformning har varit en avlång vallkonstruktion med åtta rektangulära försvarskonstruktioner som möjligen var enklare tornbyggnader i trä. Hur anläggningen var konstruerad är i övrigt okänt men någon form av palissad bör ha uppförts. Idag syns låga vallar som stämmer väl överens med det vi kan se i det historiska kartmaterialet. Utsträckningen av dagens fornlämning motsvarar den norra långsidan av befästningsvallen med



▲ Vallens lagerföjd dokumenteras vid Ellesbo härlägers norra sida. Den större vallen har en mindre yttre vall. Sannolikt har härlägrets skydd bestått av en palissad i anslutning till vallen. Mitt på vallens bevarade sträckning finns en utåtgående kvadratisk vallanläggning i vilken det möjligen funnits ett utskjutande torn.

The earthworks on the northern side of Ellesbo military camp. A smaller bank runs along the outer side of the larger bank. Probably, a palisade extended along the banks for defence of the military camp. In the middle of the remaining part of the bank, there was an external square earthwork construction, where there might have been an external tower.

Foto/Photo: Mats Sandin. Rio Göteborg (CC-BY)

Vallens lagerföjd dokumenteras vid Ellesbo härlägers norra sida.

The stratigraphy of the earthwork is recorded on the northern side of Ellesbo military camp.

Foto/Photo: Ulf Ragnesten.
Göteborgs stadsmuseum (CC-BY) ▼





▲ Utsnitt ur karta från 1600-talet som avbildar händelser i Augusti 1645, bland annat Ellesbo härläger. Den bevarade delen av vallen motsvarar härlägers övre del. De kvadratiska markeringarna längs vallen motsvarar förmodade tornanläggningar.

Section of a seventeenth century map showing events in August 1645 at Ellesbo military camp and other places. Remaining parts of the earthwork correspond to the upper part of the military camp on the map. The square markings along the bank correspond to probable towers.

Krigsarkivet (PDM)

den mellersta tornbyggnaden. Denna del av härläget är mycket välbevarat och underhålls av föreningen Kulturmark.

Om du vill se lämningar efter fältförsvaret idag

De lämningar som enklare kan besökas och som verkligen rekommenderas ett besök är Fredrikshamns skans, Kippholmen och Ellesbo härläger. Samtliga är lättillgängliga och med bil kommer man väldigt nära dem. De är alla mycket välbevarade. Skansen och batterier vid Kippholmen kan särskilt rekommenderas då den försvarslämningen på många sätt upplevs i landskapet idag som den gjordes när det begav sig för 300 år sedan.

Befästningstyper

Befästning En byggnad, en vallgrav, en val-lanläggning eller liknande som byggts för att göra det lättare att försvara ett terrängavsnitt. Dessa har man oftast försvarat med någon form av artilleri eller andra eldvapen. En plats med permanenta befästningar kallas även fästning.

Fästning En stor permanent anläggning som stärker försvaret av strategiskt viktiga platser. Fästningen skall ge skydd för en liten styrka mot andra betydligt starkare militära förband.

Utanverk och mindre befästningar För att göra en fästning mer stark byggdes fristående mindre befästningar på bra platser i dess närområde. Exempel på sådana är skansar, redutter, lynetter, tenaljer, retranchement och batteriplatser.

Skans En typ av befästning konstruerad på en lämplig strategisk punkt och den är en fritt liggande, på alla sidor sluten befästning. Den så kallade *fältskansen* var den viktigaste typen. Man skilde mellan *slutna fältskansar* och *öppna/halvslutna skansar*. Till de slutna räknades stjärnskansar, korsskansar eller bastionsskansar. De halvslutna fältskansarna var öppna i ryggsidan. Där hade de ofta hade svagare försvar i form av ett lågt bröstvärn eller

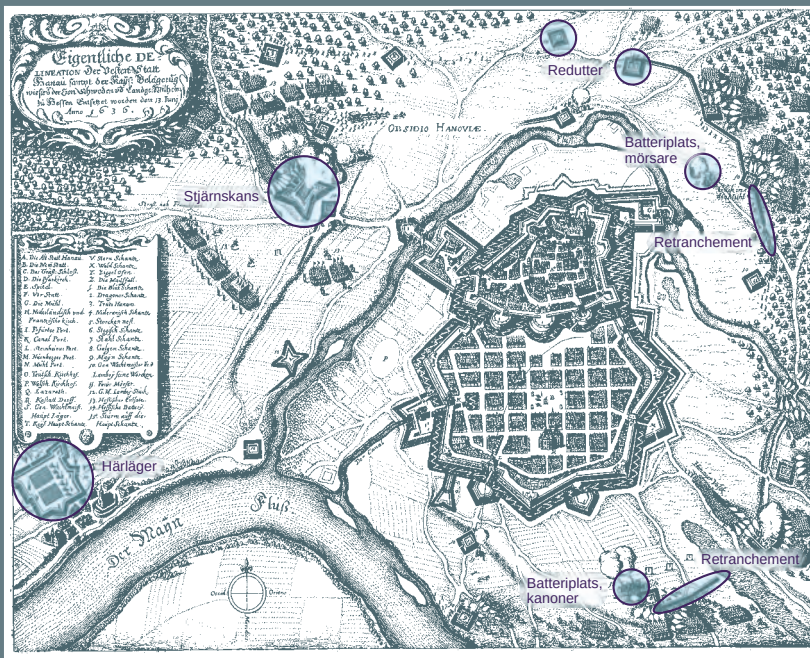
kanske endast en palissad som försvarslinje. Till befästningstypen skans räknades även redutt.

Redutt En oftast sluten befästning i kvadratisk form vilken används som skyddad plats där försvararen kan skjuta i alla riktningar. Dess skyddsvallar är inte vinklade inåt befästningen. Redutterna kan även finnas i andra flerkantiga varianter. De ingår ofta i större befästningslinjer.

Tenalj Oftast en befästningsmur som byggs framför en fästningsport eller mur. Den är till för att skydda mot beskjutning av exempelvis artilleri. Kan även i vissa fall ligga som mindre utflyttade försvarsverk med samma syfte att skydda fästningen mot artilleribeskjutning.

Batteriplats för kanoner Ett skansverk i form av en jordvall från vilket man kan beskjuta fientliga befästningar, trupper, fartyg mm. Jordvallen kunde kompletterades med skanskorgar (stora jordfyllda flätverksgorgar), jordfyllda säckar eller med stora knippor av flätat ris.

Retranchement En linjeformad befästningslinje. Kan konstrueras av olika material, exempelvis kan de konstrueras som en enklare jordvall eller träkonstruktion för att motstå och försvåra fiendens framryckning och öka skyddet för försvararna.



Hanau belagerungsplan. Matthäus Merian d.ä. 1636. Wikipedia (PDM)

Vad händer nu?

De arkeologiska undersökningarna för Västlänken har nu pågått i fyra år, sedan 2018. Under nästa år kommer befästningslämningar som bastion Christina Regina att undersökas vid dagens Rosenlund, där station Haga ska byggas.

Nästa volym av Under jorden i Göteborg

I volym tre kommer vi att ägna oss åt alla de befästningslämningar vi nu undersöker i Göteborgs innerstad. Vi kommer att berätta om de människor som byggde, levde och arbetade i den befästa staden och vad de lämnade efter sig.

What happens now?

The archaeological excavations of Västlänken have continued for almost four years, since 2018. Next year, excavations will be conducted at fortifications such as the Christina Regina Bastion at present day Rosenlund, where Haga station will be built.

In the next volume of Under jorden i Göteborg

In volume three, we will mainly cover all the fortifications we have excavated in the central parts of Gothenburg. We will depict the people who built up the fortified town and those who lived and worked there, and show what they left behind.





Drönbild över undersökningen på packhusplatsen nedanför Kvarnberget med kurtinmur, en befästningslämning, i mitten nertill i bilden.

Aerial photo of the archaeological excavation at Packhusplatsen below Kvarnberget, showing remains of the fortification, the curtain wall, in the middle of the lower part of the picture.

Foto/Photo: Bengt Westergaard Arkeologerna (CC-BY)



Bilder utan bildtext/ Pictures without captions

Titelsidor/Title pages

- s. 7 Iscensatt på/Staged at Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 19 Iscensatt på/Staged at Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 31 Elias Martin 1787. Foto/Photo: Göteborgs stadsmuseum (PDM)
- s. 45 Pårad med brädplank/Row of piles with timber planking. Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)
- s. 59 Vy från/View from Kvarnberget cirka/around 1896. Fotograf/Photographer unknown. Järnvägmuseet (CC-BY)
- s. 71 Götabåten hittad/The Göta Boat found in 2001. Foto/Photo: Arkeologerna (CC-BY)
- s. 89 Iscensatt på skeppet/Staged on the ship Götheborg. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 99 Konservator i arbete/Conservator at work. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 107 Laserskanning/Laser scanning. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 115 Iscensatt på skeppet/Staged on the ship Götheborg. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 127 Hus i/House at Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 139 Iscensatt på/Staged at Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 147 Iscensatt på/Staged at Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 153 Ostindiska huset i/in Göteborg. Foto/Photo: Ester Nannmark, Arkeologerna (CC-BY)
- s. 165 Iscensatt på/Staged at Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 177 Iscensatt på/Staged at Torpa stenhus. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)

Artikeltexternas startsidor/ The articles texts starting pages

- s. 8 Mynt och snörnål/coin and lacing needle. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 20 Träslev från masthamnen/Wooden spoon from the Masthamnen harbour. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 32 3D-modell av/model of Götabåten/The Göta Boat hittad/found in 2001. Mats Lindqvist för/for Riksantikvarie-ämbetet (CC-BY)
- s. 46 Detalj från karta över masthamnen/Detail from a map of the Masthamnen harbour from 1729. Riksarkivet (PDM)

- s. 60 Artilleripjäs/Artillery. Göteborgs tygstations arkiv (PDM)
- s. 72 Detalj ur målning över/Detail from painting of Stora Hamnkanalen cirka/around 1850. Konstnär/Artist C. Dehloff. Göteborgs stadsmuseum (PDM)
- s. 90 Nyckel för att vrida upp en skeppsklocka (kronometer)/Key used to wind up a ship's clock (chronometer). Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 100 Mässingskedja med berlock/Brass chain with a locket. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 108 Förstäven från vrak 4/The stempost of wreck 4. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 116 Nya Älvsborgs fästning/Nya Älvsborg Fortress. Detalj ur målning över sjöslag 1717 av Jakob Hägg/Detail from painting of sea battle in 1717 by Jakob Hägg. Sjöfartsmuseet Göteborg (PDM)
- s. 128 Text ur en plan av Carlberg över tullhuset från 1729/Text from a plan of the customs house by Carlberg from 1729. Riksarkivet (PDM).
- s. 140 Fjäderpenna/Quill. Sjöhistoriska (CC-BY)
- s. 148 Kungsporten Göteborg 1711/Kungsporten, Gothenburg, in 1711. Krigsarkivet (PDM)
- s. 154 Skepp/Ship. Sjöhistoriska (CC-BY)
- s. 166 Kvinna som klär på sig/A woman dressing. Akvareller/Aquarelles: Ester Nannmark, Arkeologerna (CC-BY)
- s. 178 Skansen Kronan Göteborg 1711/Skansen Kronan stronghold, Gothenburg, in 1711. Göteborgs stadsmuseum (PDM)

Stämningsbilder/Lyrical pictures

- s. 29 På/At Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 30 Iscensatt på skeppet/Staged on the ship Götheborg. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 88 Iscensatt på skeppet/Staged on the ship Götheborg. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 98 Iscensatt på skeppet/Staged on the ship Götheborg. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 106 Iscensatt på skeppet/Staged on the ship Götheborg. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 137 På/At Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 138 Iscensatt på/Staged at Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 146 På/At Åskhult. Foto/Photo: Markus Andersson för/for Arkeologerna (CC-BY)
- s. 164 Ostindiska huset/East India House. Foto/Photo: Ester Nannmark, Arkeologerna (CC-BY)



Under jorden i Göteborg • Arkeologi för Västlänken 2

Vad döljer sig under marken i Göteborg? Flera stora arkeologiska undersökningar utförs i Sveriges näst största stad i samband med olika byggprojekt. Nya vägar, broar och en ny järnväg, Västlänken, byggs genom hela centrala staden.

Den första volymen av vårt magasin kom ut 2021. I den berättade vi om våra undersökningar på Gullbergs fäste och Johannebergs landeri. Nu har vi kommit till den 400 år gamla befästa innerstaden Göteborg, med bland annat befästningsmurar, vallgravar, kanaler, hamnar och kajkanter bevarade.

I detta nummer berättar vi om kronans masthamn, tullen vid Stora Bommen och naturligtvis om de många fartygsvrak som hittats på botten av den gamla masthamnen. Avslutningsvis berättar vi om den en gång så krigsdrabbade Göta älv och om alla de befästningar som byggdes för att skydda området. Men vi börjar där vi slutade sist med de byggnadsrester och husgeråd som hittats under mark efter de första göteborgarna. Ibland kommer vi dem så nära att vi kan namnge personer och återberätta delar av deras historia.

What is hidden under the ground in Gothenburg? Several major archaeological excavations are taking place in conjunction with a variety of construction work in Sweden's second largest city. All over the central parts of the city, new roads, bridges and a new railway, Västlänken, are under construction.

The first issue of our magazine was published in 2021, where we presented our excavations at the fort Gullbergs fäste and the estate Johannebergs landeri. Now we have reached the 400-year-old fortified inner city of Gothenburg, with remains such as fortification walls, moats, canals, harbours and quays.

In this issue of the magazine, we present the old harbour of the Crown, Masthamnen, and the customs house at Stora Bommen, along with the large number of shipwrecks that were discovered in the old seabed of the Masthamnen harbour. Finally, we depict River Göta Älv, once so impacted by war, and the numerous fortifications that were built to protect the area. However, here we start where we last finished, with the remains discovered underground of buildings and household utensils left by the first inhabitants of Gothenburg. Sometimes we can come close enough to name them and tell their stories, at least in part.