



VÄSTLÄNKEN

Rakt genom fornlämningen

INNANFÖR VALLGRAVEN.

Hela centrala Göteborg är en enda stor fornlämning. Genom pålverk, murar och rustbäddar från 1600-talet byggs nu den nya järnvägen, Västlänken. Populär arkeologi besökte utgrävningarna i det som en gång var Sveriges bäst befästa stad.

AV MARIE ALPMAN

Göteborg med
försvarstornet
Skansen Lejonet och
Gullbergs tornrum
i förgrunden.



Med ett *schmack!* släpper leran greppet om stöveln. Den blågrå geggan täcker

schaktet. Att gräva här är ett styvt jobb.

– Vi behöver inte gå till gymmet efter jobbet, säger arkeologen Karolina Müller på Arkeologerna vid Statens historiska museer.

Hon leder arbetet på Kvarnberget, som är ett av de områden i centrala Göteborg som nu grävs ut inför bygget av den nya järnvägsförbindelsen Västlänken. Det är ett gigantiskt projekt. Sex kilometer tunnlar med dubbelspår och tre nya stationer ska byggas innan de första tågen kan sättas i trafik om sex år. En hel del kan sprängas genom berg, men på flera plaster, som här vid Kvarnberget, måste tunneln grävas ner i öppna schakt i marken.

Men innan tunnelbyggarna kan starta sina grävskopor ska området undersökas arkeologiskt och alla fynd dokumenteras. Och fynd är det gott om.

– Hela stan innanför vallgraven är en enda stor fornlämning, säger Carina Bramstång Plura på Arkeologerna som är projektledare för undersökningarna.

Hon säger att det är en stor utmaning att leda utgrävningarna vid ett så stort byggprojekt. Varje ny vecka inleds med flera byggmöten med entreprenörerna för att planera arbetet.

– Som projektledare hinner jag knappt besöka de olika schaktområdena, än mindre vara med och gräva. Jag går på möten och försöker ordna så allt fungerar rent praktiskt.

Uppdraget är att se till att lämningar som inte berörs av bygget inte skadas och att de läm-

ningar som måste grävas bort undersöks med rätt ambitionsnivå. Inför grävstarten 2018 besökte hon och hennes kolleger de arkeologiska utgrävningarna vid Slussen i Stockholm för att lära av arbetet där.

– Skillnaden är att Slussen är ett sammanhållet område med bara en byggtreprenör. Här är vi flera grävlag fördelade på fem områden med många olika entreprenader involverade.

Totalt deltar uppemot 30 arkeologer i utgrävningarna. Sin bas har de i bodar inne på byggområdena som omgärdas av höga staket och stängsel. Hjälpm och reflexväst är ett måste.

Karolina Müller visar runt i "sitt" schakt. Det sträcker sig flera hundra meter mellan Kvarnberget och Göta älv. Spåntar av stål löper längs kanterna och hålls på plats av enorma, gula hydrauliska stag. Allt för att hindra vatten från att tränga in och schaktet att rasa.

Normalt går här en bilväg, men på 1600- och 1700-talet var det en livlig lasthamn – Masthamnen – väl skyddad innanför stadens murar. Att det skulle kunna finnas båtar här var något arkeologerna anade på förhand. Förra året hittades mycket riktigt tre skeppsvrak.

Täckta av lera och med spadar i händerna jobbar marinarknologerna Daniel Dalicsek och Natasha Bani-Sadr med att frilägga kölen från en av båtarna. Kölen är den sista vrakdelen som finns kvar på plats. Resten har flyttats till en bassäng efter att ha rengjorts och laserskannats.

Båtarna, byggda av ek, är så kallade hemförarbåtar som trafikerade hamnen fram till början av 1700-talet.

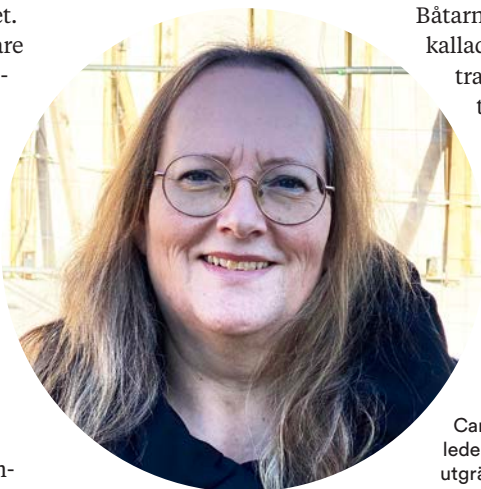
Det var förhållandevis enkla båtar, 15–20 meter långa och byggda i klinkerteknik, där borden

delvis överlappar varandra. De användes för att transportera gods kortare sträckor, bland annat från de stora handelsskeppen som ankrade upp ute på Göta älv. Karolina Müller tror att det kan ligga fler båtar i den sista delen av Masthamnen som ännu inte har grävts ut, eftersom den fortfarande täcks av en bilväg.

– Kanske kommer vi att hitta ett eller två vrak till, säger hon.

Av båtarnas last finns dock inga spår. Den här delen av hamnen fylldes igen i mitten av 1700-talet och de föremål som hittats är olika delar av båtarna.

Vi klafsar vidare mot andra änden av den tidigare hamnen, till den västra kajen där



Carina Bramstång Plura leder de arkeologiska utgrävningarna.





tullhuset låg – i dag heter området Packhusplatsen. Tullhuset var en central plats för en handelsstad som Göteborg. Här har arkeologerna hittat mycket keramik från olika tidsperioder.

– Vi har även hittat kritpipor, en del djurben och läderskor, säger Karolina Müller.

Hon lyfter undan en vit, skyddande duk som ligger på marken. Därunder döljer sig en välbevarad stenläggning. Precis bredvid har hon och hennes kolleger hittat flera spår av byggnadslämningar i trä. Analyserna är ännu inte klara så hon vet inte hur gamla lämningarna är. Men enligt gamla kartor ska tullhuset ha legat här på 1700-talet.

Marinarkeologerna Daniel Dalicsek och Natasha Bani-Sadr frilägger kölen från ett av de tre vrak som hittats i den gamla Masthamnen.

”Hela stan innanför vallgraven är en enda stor fornlämning”

Två murar med fint huggna fasadstenar har också grävs fram. Murarna har troligtvis varit en del av hamnen och den gamla lastkajen. Sten för sten ska murarna nu dokumenteras och skannas innan de lyfts bort inför tunnelbygget. De finaste fasadstenarna bevaras och kan återanvändas, kanske som utsmyckning utmed den nya järnvägen.

Arbetet görs i tält, som skyddar mot regn och snö. Vid ett så här stort byggprojekt måste utgrävningarna pågå året runt. Den milda vintern har hittills förenklat arbetet. Varken tjäle eller snö i någon större mängd har hindrat utgrävningarna.

Men det finns andra bekymmer. Förutom den ständigt närvarande leran försvåras



Arkeologerna Catherine Andersson Färnström och Karolina Müller vid en träpanel som på sina ställen har underminerats av grundvatten.

arbetet av allt vatten. Spontväggarna hindrar vatten från älven att rinna in i schakten. Men det kommer också vatten underifrån. Karolina Müller pekar på en utgrävd träpanel som delvis har rasat när den underminerats av grundvatten.

– Som tur är har vi hunnit laserskanna och dokumentera, säger hon.

Riksantikvarieämbetet har pekat ut Göteborgs innerstad som ett område av riksintresse. Staden anses vara ett av de bästa exemplen på 1600-talets stadsanläggnings- och befästningskonst.

När Gustav II Adolf år 1621 pekade ut var den nya staden skulle ligga var ambitionen

inte bara att bygga en ny handelsstad i väst. Göteborg skulle också bli en modern, befäst stad som skulle kunna stå emot danskarna, som då var det största hotet. Som förebild användes bland annat den norditalienska renässansstaden Palmanova och nederländska kanalstäder.

Eftersom marken var sank och lerig kallades nederländska ingenjörer in som var vana vid liknande förhållanden. Gator och kvarter planerades enligt ett geometriskt mönster med räta vinklar. För att dränera marken dikades kanaler ut med Stora hamnkanalen i centrum.

Bygget skedde med hjälp av soldater och daglönare. Ett enormt arbete krävdes för

”1600-talsstadens historiska värde ställer höga krav på tunnelbygget”

att påla upp den nya staden så att den inte skulle sjunka ner i dyn. Pålar är därför ett vanligt fynd under utgrävningarna. Här och där sticker de upp ur leran.

– En del är upp till 14 meter långa, förklarar Carina Bramstäng Plura.

Vissa dras upp och åldersbestäms, medan andra lämnas kvar efter att de dokumenterats.

Ett annat vanligt fynd är gamla rustbäddar, horisontella stockar som har till uppgift att hålla upp murar och tunga byggnader. Rester av en gammal rustbädd syns till exempel under en av murarna vid tullplatsen.

Rustbäddar var också nödvändiga för att hålla uppe befästningarna som omgav Göteborg. Dessa byggdes i tre omgångar. Till en början skyddades staden av en enklare jordvall med en yttre vallgrav.

I nästa skede byggdes enligt nederländsk princip en större bakre vall med en mindre vall framför och med djupa och breda vallgravar emellan. I slutet av 1600-talet byggde **Erik Dahlbergh** en befästning av sten med upp till sju meter höga stenmurar. Försvarsverket byggdes enligt den senaste tekniken och gjorde Göteborg till en av norra Europas bäst befästa hamnstäder. Utanför murarna byggdes två försvarstorn, Skansen Lejonet och Skansen Kronan.

I dag återstår bara en liten bit av de höga murarna. Under 1800-talet blev befästningen omodern och revs. Med tiden har den en gång så ståtliga fästningen byggts över och försvunnit. Tidigare utgrävningar har dock visat att pålverk, rustbäddar och flera varv mur finns kvar under marken. Något som däremot fortfarande syns tydligt efter den befästa staden är kanalerna, vallgravarna och stadens gatusystem, påfallande likt det på 1600-talskartorna.

På grund av det stora historiska värdet ställs höga krav på att tunnelbygget skadar





De fint huggna fasadstenarna i den gamla lasthamnen kan komma att återanvändas som utsmyckning utmed den nya järnvägen.

VÄSTLÄNKEN



Rustbädden, de liggande stockarna, låg under muren för tullområdet.



En del av den äldsta vallen i Göteborg.

Tornrummet där soluret påträffades förra året.

lämningarna så lite som möjligt. Detta har inneburit att det ursprungliga förslaget till dragningen av Västlänken fick justeras för att inte gå genom murarna vid Göta älv.

– Risken var att en stor del av fästningsmuren mot Göta älv skulle stryka med, så i stället får järnvägen gå på insidan av murarna, säger Tom Wennberg, arkeolog på Göteborgs stadsmuseum och grävledare för Västlänksområdet Haga.

Han har jobbat med kulturmiljöfrågorna kopplade till projektet sedan 2013 och säger att ett sådant jättebygge genom ett riksintresse är en stor utmaning.

– Det blir ett stort ingrepp och flera fina lämningar kommer att försvinna.

Masthamnen är ett exempel, ett annat är

delar av de äldre lämningar som hittats vid Skansen Lejonet vid Gullberg. Där upptäcktes bland annat ett tidigare okänt rum från 1500-talet.

– Rummet är något av det häftigaste som kommit fram under Västlänken och ger helt ny kunskap om tiden före Göteborg.

Fyndet fick stor uppmärksamhet när det hittades förra året. I rummet fanns bland annat ett solur av sten.

Även i Haga har ett oväntat fynd gjorts, berättar Tom Wenngren.

– Det är rester av de äldsta vallarna. Det är fantastiskt att hitta delar av det allra äldsta Göteborg.

Han beskriver dock de yttre befästningar-

na som något av ett fuskbygge. Murarna som skulle hålla vallen på plats saknas, trots att de finns med på ritningarna som skickades till Stockholm.

– Någon har fuskat. Kanske beror det på att man befann sig i slutet av byggfasen och det blev ont om tid och pengar.

Utgrävningarna, som fortsätter åtminstone under 2021, kommer att fördjupa kunskapen om Göteborgs tidiga historia. Kunskap som ska spridas. Enligt miljödomen har bygget krav på sig att "synliggöra de värden som går förlorade".

– Det är viktigare än någonsin. Det gäller att förstärka och förklara de spår som finns, säger Tom Wenngren. ■

Marie Alpmann är frilansjournalist.