

FARTYG I VÄGEN

Arkeologisk undersökning

Raä 406
Hamrånge socken
Gävle kommun
Gästrikland
2012

Bo Ulfhielm



FARTYG I VÄGEN

Arkeologisk undersökning

Raä 406
Hamrånge socken
Gävle kommun
Gästrikland
2012

Rapport 2013:03
Bo Ulfhielm

Länsmuseet Gävleborgs rapportserie

Rapportserien innefattar rapporter inom länsmuseets verksamhetsområden arkeologi, bebyggelsehistoria, byggnadsvård, kulturmiljövård, etnologi, konst- och kulturhistoria.

Du kan själv ladda hem rapporter i PDF format från länsmuseets hemsida eller beställa kostnadsfritt i PDF format inger.eriksson@xlm.se eller 026-65 56 42.

Rapporter (tryckt), böcker och mycket annat kan Du köpa/beställa i länsmuseets butik butik@xlm.se eller 026-65 56 35.

Utgivning och distribution:

Länsmuseet Gävleborg

Box 746, 801 28 Gävle

Tel 026-65 56 00

www.lansmuseetgavleborg.se

© Länsmuseet Gävleborg 2013

Omslagsbild: Skrovsida under utgrävning Foto: Harry Alopaeus

Allmänt kartmaterial från Lantmäteriverket. Medgivande MS2010/01366.

ISSN 0281-3181

Print: Länsmuseet Gävleborg

INNEHÅLL

Fartyg i vägen	5
Syfte	5
Metod	5
Topografi och fornlämningsmiljö	6
Resultat och tolkningar	7
Fartygets konstruktion	7
Tolkningar	9
Arkeologisk potential	10
Pedagogiska värden	11
Sammanfattning	11
Administrativa uppgifter	12
Referenser	12



Bild 1. Utdrag ur översiktskartan med Axmar bruk inringat.



Bild 2. Utdrag ur fastighetskartan, schaktad yta inlagd med röd markering.

FARTYG I VÄGEN

Länsmuseet Gävleborg har på uppdrag av Länsstyrelsen delundersökt en fartygslämning i hamnen i Axmar bruk (beslut nr 431-2560-12). Fält- och rapportarbetsansvarig var Bo Ulfhielm. Till ovärderlig hjälp i rapportarbetet har Harry Alopaeus varit.

Fartygslämningen framkom år 2000 i samband med ledningsgrävning för avlopp. Den överlagrades av ett tjockt lager uppfyllt slagg och utgjorde ett slags fundament för vägfyllningen. Vid fyndtillfället gjordes dock ingen arkeologisk undersökning av fyndplatsen. Det uppgrävda skeppsvirket lades på sidan och har därefter till stor del skingrats. I samband med en utredning år 2006 gjordes en enklare uppmätning av kvarliggande skeppstimmer samt en dendrokronologisk analys (Ekberg m.fl. 2007). Dateringen hamnade i intervallet 1750-1800 e.Kr.

År 2011 beslutades om Axmar bruk som kulturresevat och inför invigningen följande sommar planerades för en rad aktiviteter. Där bland skolaktiviteter i projektet ”Skapande skola”. Med Axmars bruks- och havsmiljö som inspiration har elever gjort konstutställning, film m.m. För att bygga på det intresse som skapats bland eleverna, och för att tydliggöra brukets maritima koppling i samband med invigningen, beslutades om att göra en publik arkeologisk undersökning i liten skala av den tidigare framkomna fartygslämningen.

Undersökningarna genomfördes under totalt tre dagar. Den 1 juni drogs schakt med grävmaskin för att lokalisera lämningen. Tillsammans med skolelever från Bergby och Norrsundets mellanstadiesskolor genomfördes arkeologiska undersökningar 5 juni. Arbetena fortsatte invigningsdagen den 9 juni då frivilliga från bl.a. Totrakastalens intresseförening deltog.

Undersökningen finansierades av Länsstyrelsen Gävleborg.

SYFTE

Det antikvariska syftet med undersökningen var att ta reda på djup, bevaringsförhållanden och kunskapspotential av den tidigare påträffade fartygslämningen.

Ett annat, och lika viktigt, syfte var att genomföra grävningen som ett pedagogiskt och lokalhistoriskt undervisningsmoment för Hamränges mellanstadieskolor samt som en publik aktivitet i samband med invigningen av Axmar bruks kulturresevat.

METOD

De fartygdelar som grävdes fram år 2000 framkom direkt söder om vägen till hamnen. Men för att inte riskera att skador på de där nedlagda ledningarna påbörjades arbetet med ett sökschakt på norra sidan vägen. Med grävmaskin avlägsnades fyllnadsmassorna av slagg ned till ett djup av 1,8 meter. På denna nivå framträdde trävirke varvid maskingrävningen avslutades. Med spade och skärlev blottades därefter trä längs en ca 4 meter lång sträcka. Materialet sällades inte. Schaktet lades igen efter avslutad grävning.

Framrensad konstruktion dokumenterades i planritning och foto. Schaktet mättes in med GPS.

TOPOGRAFI OCH FORNLÄMNINGSMILJÖ

Axmar järnbruk tillkom under 1600-talet som ett av flera nyanlagda bruk längs kusten. Till skillnad mot tidigare var dessa inte lokaliserades till var järnmalmen fanns, utan till kraftkällorna – här i form av forsar för vattenkraft och skog för kolproduktion. Det betydde också att sjöfarten blev produktionens motor. All malm skeppades till Axmar med båt och allt färdigt järn skeppades ut. Första tiden kunde fartygen gå upp närmare hyttan, men i takt med att fraktsjöfartens fartyg blev större, samtidigt djupet i inre hamnen blev mindre p.g.a. landhöjningen så flyttades utskeppningen till Boskär (Hulphers 1793:131). Även där blev djupet snart för grunt för de största båtarna. Vid Granskär och Slätskär, några hundra meter utåt blev det stopp. Här ankrade skutorna upp och den sista biten till bryggan och magasinerna på Boskär fick man transportera godset med pråmar.

Axmar bruk upplevde sin storhetstid på 1860-talet. Då omdanades bruket helt och den hyttmiljö man idag ser här tog form. Man anlade en helt ny hytta närmare vattnet än tidigare och en smalspårig järnväg förband hyttan och hamnen.

År 1927 lades bruksverksamheten i Axmar ned, därefter har förhållandevis lite exploatering skett. Fortfarande har Boskär kvar karaktären av en liten industrihamn med magasinsbyggnader, hamnkran m.m. Spåren efter bruksepoken tar inte slut vid strandkanten utan fortsätter ut i vattnet där ballastplatser, moringar, fyndplatser för ankare och flera fartygslämningar registrerats i fornminnesregistret.



Axmars hamn år 1910.

Bild 3. Malmpråmar lastas av i Axmar bruks hamn omkring år 1910. Teckning av Harald Lindberg (Lindberg 1960:10).

RESULTAT OCH TOLKNINGAR

Fartygets konstruktion

Det framgrävda partiet utgör en sträcka om ca 4 meter av babord relingssida, omfattande 9 spant och 2 bordgångar.

Fartyget är byggt i klinkteknik – med borden lagda lite om lott. Borden är fästa till varandra med klinkspik och till spanten med trädymlingar, till synes utan inslagen splits. På ”insidan” sitter innergarnering i kravellteknik – med borden lagda direkt mot varandra. Trädslaget bedöms genomgående vara barrträd.

Borden har varit ca 4,5 cm tjocka och 0,2 meter breda. Den översta bevarade bordgången är dubbel, med två plankor på varandra. Här syns också en skarv längst in, bordgången har skarvats med s.k. bladlask (se bild 4).

Spanten är rektangulärt huggna 0,12 -0,2 meter breda och ca 0,13 meter tjocka. Spantfacksbredden varierar mellan 0,15-0,3 meter. Vid sökschaktsgrävningen med maskin rubbades två spant ur sina ursprungliga lägen varför måtten rymmer viss osäkerhet.

På innergarneringen är fäst en horisontalt liggande fyrkantig balk. Denna går i den västra delen ihop med två liggande knän av naturligt krumvuxna trädelar. De stödjer en tvärskepps balk som, att döma av vinkeln mellan balken och bordläggningen, suttit i den aktre delen av fartyget.

Den framgrävda bordgången lutar mycket svagt utåt, men närmare kölen svänger skrovet in relativt kraftigt, något man kunde känna med handen i det ofyllda facket mellan yttre bordläggning och innergarnering. Det synes som om det är bordgången direkt ovanför ”slaget” som grävs fram, d.v.s. nära vinkeln mellan skrovets svängda bottendel och den rakare relingssidan. Detta kan vara förklaringen till att man just här förstärkt med extra bordläggningsplankor, en slags berghult. Slaget är en konstruktionsmässigt svag del av ett fartyg (jfr Alopæus m.fl 2011: 12)



Bild 4. Spant och dubbel bordläggning. Här syns också skarven på den innersta bordläggningsplankan. Foto från norr.



Bild 5. Knän och tvärskeppsbalk grävs fram i aktre delen. Foto från norr.

Fartygslämningen ligger orienterad i öst-västlig riktning, parallellt med nuvarande väg, med den överst bevarade nivån på ett djup av 1,6-1,9 meter under nuvarande markyta. Därmed är den i ungefärlig nivå med dagens havsyta vid medelvattenstånd. Enstaka spantändar sticker upp några decimeter ovanför denna nivå, men i övrigt är virket ovanför vattenlinjen helt borta. En möjlig förklaring till detta kan vara att fartyget legat i marvatten länge innan den täckts av fyllnadsmassor.

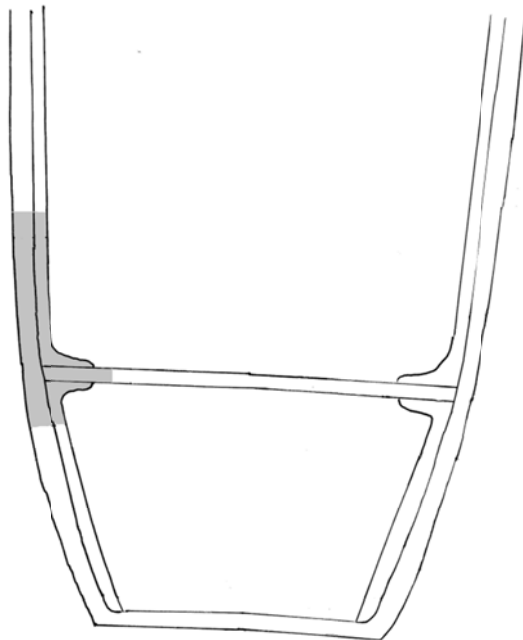


Bild 6. Det framgrävda partiets förmodade plats i akterdelen av fartyget.

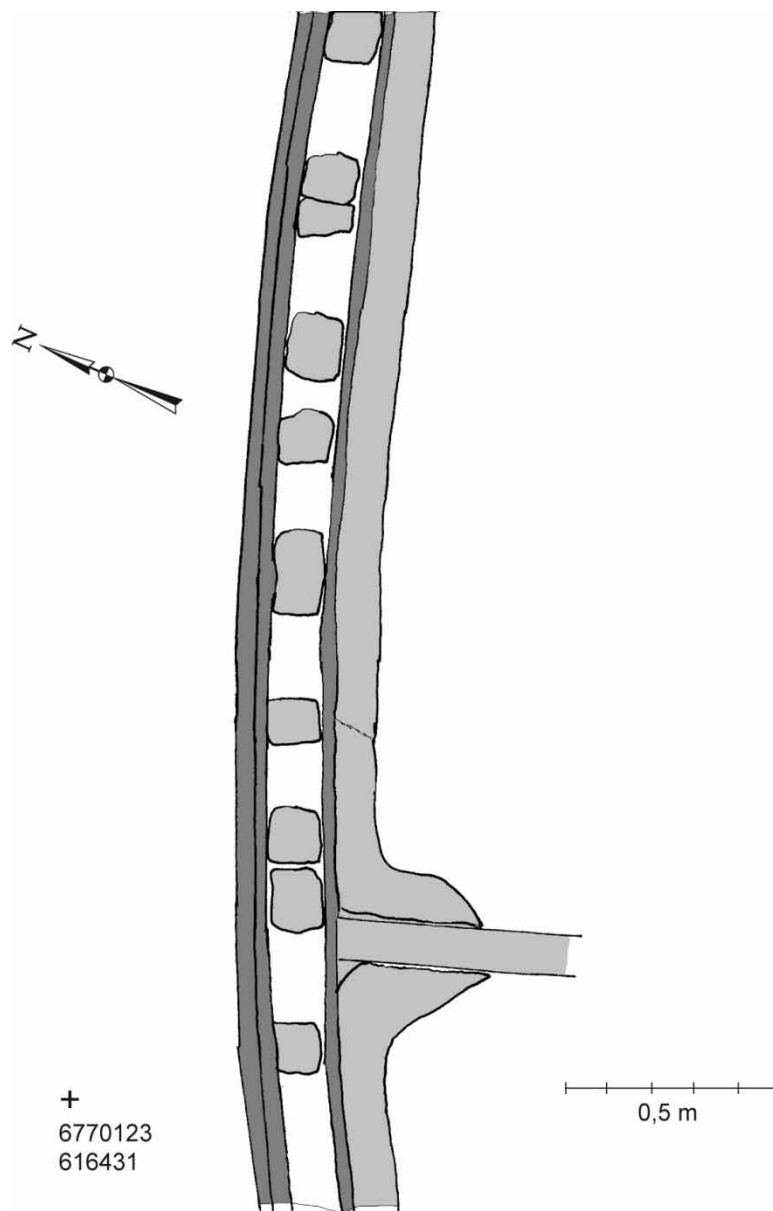


Bild 7. Planritning över det framgrävda partiet.

Tolkningar

Sammantaget ger fartyget ett ganska klent intryck med förhållandevis glesa spant av små dimensioner. Den är därför knappast ursprungligen byggd för malm- eller tackjärnstransporter. Placeringen av knän och tvärskeppsbalk kan dock tolkas som stöd för en akterhytt, vilket indikerar att fartyget byggts för lite längre transporter. Enligt en grov uppskattning kan fartyget beräknas ha varit ca 20 meter långt och 5-6 meter brett.

De trädelar som framkommit tidigare visade sig vid analys vara av furu som fällt någon gång mellan år 1750 och 1800. Den nu aktuella båten torde med tanke på fyndomständigheterna vara från samma tid.

Är då den relingssida som nu tagits fram och de delar som grävts fram tidigare från samma fartyg? En jämförelse visar att de båda är byggda på klink. Men de delar som framkom år 2000 är dock generellt av grövre dimensioner. Avståndet mellan den framgrävda relingssidan och de tidigare funna båtdelarna är ungefär

6 meter. Det öppnar för båda möjligheterna: att det är samma fartyg, och att det är två båtar som legat parallellt. En besökare vid undersökningen, som också sett när skeppsvirket grävdes fram år 2000, uppfattade det då som att det låg flera båtar intill varandra.

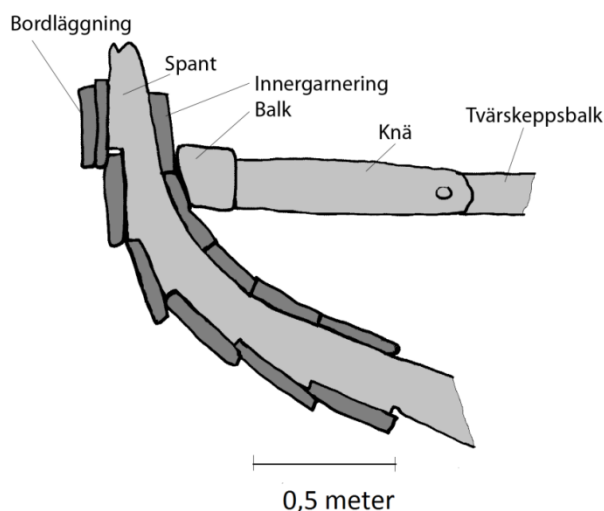


Bild 8. Principskiss över den framgrävda relingssidan i profil.

Arkeologisk potential

Det tidiga 1800-talets industrisjöfart är inte så känd som man skulle kunna tro. Fortfarande byggdes de flesta fartyg på små varvsplatser utan ritningar. Periodens skeppstavlor avbildar vanligtvis de allra största fartygen för utrikestrafik (Henriksson 2003), medan de många varianter av pråmar och skutor som funnits, med allmogebåtsbyggeriet som grund, väldigt sällan avbildats.

På en lokalhistorisk nivå finns många frågeställningar angående sjöfarten:

Hur fungerade utskeppningen till lastageplatserna före ångtrafiken, vilken i Axmar kom igång först på 1860-talet. Vilka fartyg användes? och hur framdrevs de?

Vilka var fartygen som ombesörjde de kortare transporter längs kusten. Hulpfers (1793:131) beskriver att kolförsörjningen till Axmar till stor del skedde med segelskutor från närbelägna kustskogar. Hur såg de skutorna ut?

Den undersökta fartygslämningen representerar en uttjänt skuta som blivit fyllnadsmassor och täckts med slagg som grund för vägen till Boskär. Den har sannolikt tömts på inredning och användbara delar innan den hamnat på nuvarande plats. Av den anledningen är värdet mindre än för de förlista fartygen, där kvarvarande last, utrustning och personliga tillhörigheter kan berätta mycket om livet ombord. Men här finns annan potential. Bevaringsförhållandena är bra och virket är inte eroderat som i de vrak som ligger i öppet vatten. Dessutom har vi sannolikt här att göra med flera fartyg av olika typer, men från ungefär samma tidsperiod och i samma tydliga kontext. En möjlig väg att undersöka detta närmare kan vara att med geofysiska prospekteringsmetoder, såsom markradar, kartera området. Därmed skulle man kunna avgöra antal och positioner för övertäckta fartygslämningar.

Pedagogiska värden

Sjöfartshistoria och skeppsvrak intresserar många. Det blev tydligt under såväl undersökningen med skolklasserna som under invigningsdagen med många intresserade besökare. Kring Axmar bruk finns närmare 20 fartygslämningar efter pråmar och förlista fartyg. Men alla kräver båt för att kunna upplevas. Att som här kunna uppleva lämningar från den äldre sjöfarten på land, och i direkt anlutning till resten av bruksmiljön, torde vara unikt. Här finns mycket god potential för fortsatta publika undersökningar med olika målgrupper.



Bild 9. Besökare iakttar arbetena i gropen under invigningsdagen.

SAMMANFATTNING

Länsmuseet Gävleborg har på uppdrag av Länsstyrelsen delundersökt en fartygslämning i hamnen i Axmar bruk. Fält- och rapportarbetsansvarig var Bo Ulfhielm. Arbetet utfördes under tre dagar i juni 2012.

Fartygslämningen framkom år 2000 i samband med ledningsgrävning för avlopp.

Syftet var dels att undersöka art och bevaringsförhållanden för detta fynd, men också att genomföra undersökningen som en pedagogisk aktivitet för skolelever i Bergby och Norrsundet, samt som en publik aktivitet i samband med invigningen av Axmar bruks kulturresevat.

Fyllnadsmassorna grävdes bort med grävmaskin till ett djup av ca 1,8 meter. Därefter blottlades trävirke längs en 4 meter lång sträcka omfattande 9 spant och 2 bordgångar. Fartygslämningen var bevarad från strax ovan slaget och nedåt. Den utgjordes av en klinkbyggd skuta med innergarnering. I den västliga delen var två liggande knän som bar upp en tvärskeppsbalk. Den framgrävda delen var en del av babord skrovsida, vilken tolkades ha varit placerad i aktern av en ca 20 meter lång skuta. Tvärskeppsbalkens placering gör att den kan antas ha varit stöd för en kajuta i aktern.

Dimensionerna på spanten är förhållandevis kläna och skiljer sig från de tidigare framgrävda skeppsdelen, vilket gör att den registrerade lämningen sannolikt utgörs av minst två fartyg.

ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Lst beslut:431-2560-12

Länsmuseet diarienummer:269/320

Fältarbetsperiod: 1,5 samt 9 juni 2012

Fältarbetstid:20 arkeologtimmar

Personal: Fält- och rapportansvarig Bo Ulfhielm, Länsmuseet Gävleborg

Schaktad yta: 58 kvadratmeter

Fastighet: Axmar bruk 1:1

Koordinater: N 6770131 E 616441 (Sweref 99 TM)

Dokumentationsmaterial: Fotografier och ritningar förvaras på Länsmuseet Gävleborg

Fynd: Inga fynd tillvaratogs

REFERENSER

Alopaeus och Ulfhielm.2011. *Engmanvraket. Arkeologisk undersökning och dokumentation*. Länsmuseet Gävleborg rapport 2011:01.

Ekberg, Eriksson och Ulfhielm. 2007. Den maritima kulturmiljön kring Axmar bruk. Länsmuseet Gävleborg rapport 2007:01.

Henriksson, I. 2003. *Drömmar om seglande skepp. Gävles sjöhistoria genom kaptenstavlör*. Länsmuseet Gävleborg.

Hulphers, A. 1793. *Samlingar till en beskrifning öfwer norrland och Gefleborgs län. Första afdelningen om Gestrikland*. Västerås.

Lindberg, H. 1960. Pråmliv. *Rospiggen 1959-60*. Roslagens sjöfartsminnesförening.



LÄNSMUSEET GÄVLEBORG, BOX 746, 801 28 GÄVLE. TEL 026-65 56 00. WWW.LANSMUSEETGAVLEBORG.SE
BESÖKSADRESS: SÖDRA STRANDGATAN 20, GÄVLE. FAKTARUM: STYRMANSGATAN 4, GÄVLE.