

ETT ANKARE I GAVLEÅN

Arkeologisk dokumentation

Söder 2:3
Gävle stad
Gävle kommun
Gästrikland

Andreas Widerberg



ETT ANKARE I GAVLEÅN

Arkeologisk dokumentation

Söder 2:3

Gävle stad

Gävle kommun

Gästrikland

Rapport 2025:34

Andreas Widerberg

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 www.lansmuseetgavleborg.se

Rapporter, böcker och mycket annat kan du köpa/beställa i länsmuseets butik butik@xlm.se

Utgivning och distribution:

Länsmuseet Gävleborg
Södra Strandgatan 20, 802 50 Gävle
www.lansmuseetgavleborg.se

© Länsmuseet Gävleborg 2025

Omslagsbild: Ankaret strax efter bärgningen. Foto: Andreas Widerberg, Länsmuseet Gävleborg.

Länsmuseet Gävleborg medger spridning av dokumentationsmaterialet med Creative Commons licensen CC-BY, undantag kartmaterialet: ©

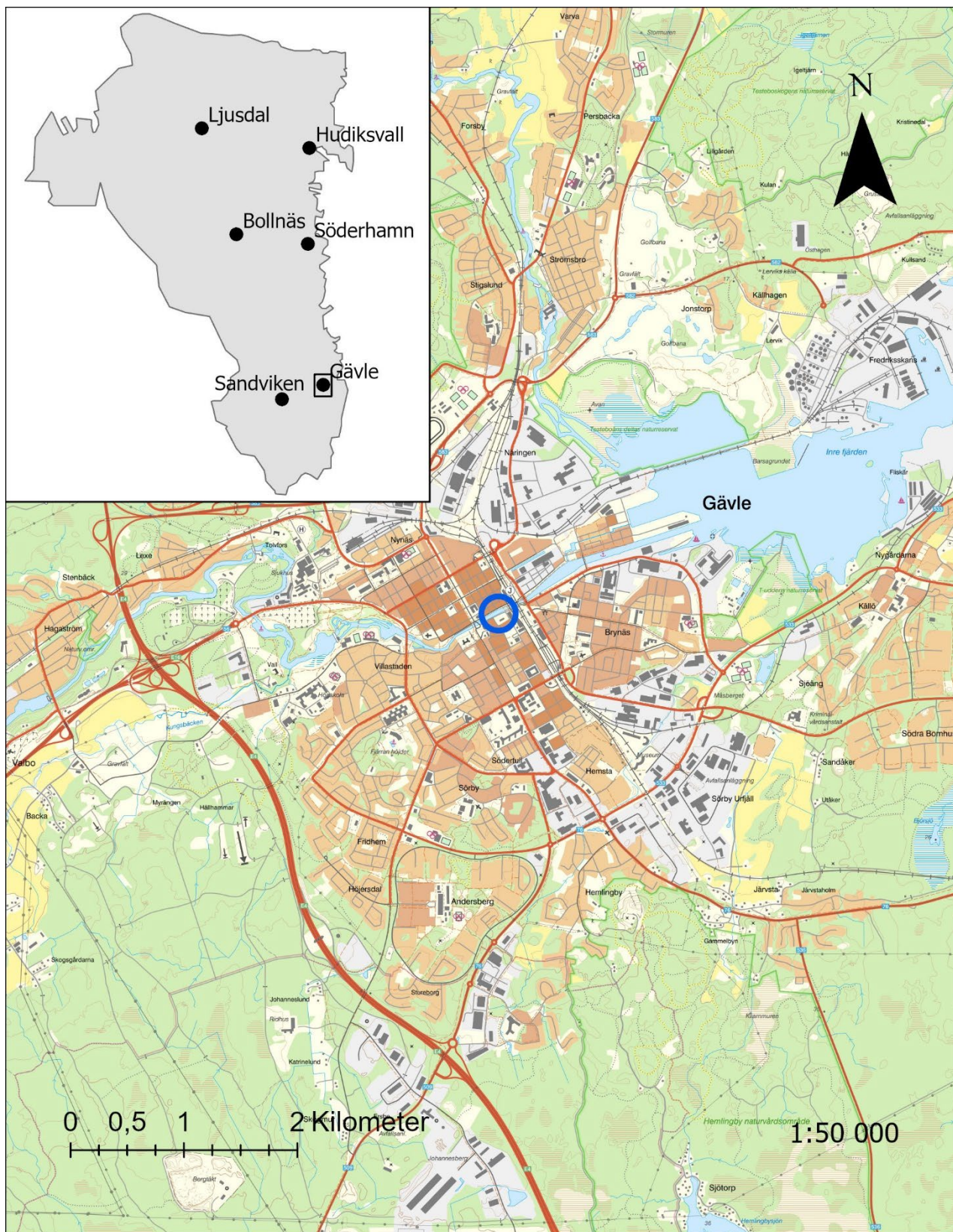
Lantmäteriet, dnr I2018/00110.

ISSN 0281–3181

Print: Trycktrean

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	5
Inledning.....	5
Syfte och metod.....	5
Topografi och fornlämningsmiljö.....	5
Ankartypologi.....	8
Resultat.....	10
Ankaret.....	10
<i>Datering</i>	11
Diskussion.....	12
Förslag på vidare åtgärder.....	12
Administrativa uppgifter.....	13
Referenser.....	14
Webbsidor.....	14
Historiska kartor.....	14
Bilaga 1. Analog dokumentation.....	15



Figur 1. Utdrag ur Lantmäteriets topografiska webbkarta med fyndplatsen markerad med blå ring. Skala 1:50 000.

Sammanfattning

Länsmuseet Gävleborg har dokumenterat ett ankare som påträffades i Gavleån under oktober 2024. Ankaret har dokumenterats såväl analogt som digitalt, det senare i form av fotogrammetri. Det kan på typologiska grunder grovt dateras till första hälften av 1800-talet. Även fyndplatsen gör det troligt att ankaret hamnat på Gavleåns botten under denna tid, åtminstone innan stadsbranden 1869 varefter broar uppförs vilket hindrat framkomligheten i ån. Ankaret har efter dokumentationen återdeponerats vid fyndplatsen vilken har registrerats som L2025:6894 i Riksantikvarieämbetets Kulturmiljöregistret.

Inledning

Länsmuseet Gävleborg har utfört en arkeologisk dokumentation av ett ankare som påträffats i Gavleån i centrala Gävle. Ankaret påträffades och bärgades av sportdykare i samband med att ån rensades på skräp i början av oktober 2024. Ankaret lämnades omgående över till Länsmuseet Gävleborg som därefter förvarade det under dokumentationsarbetet. Eftersom konservering skulle medföra stora kostnader har ankaret återdeponerats vid fyndplatsen efter genomförd dokumentation. Fyndplatsen har registrerats som L2025:6894 i Riksantikvarieämbetets Kulturmiljöregistret. Arbetet har utförts efter beslut av Länsstyrelsen Gävleborg (dnr 8181-2024, 2025-02-28).

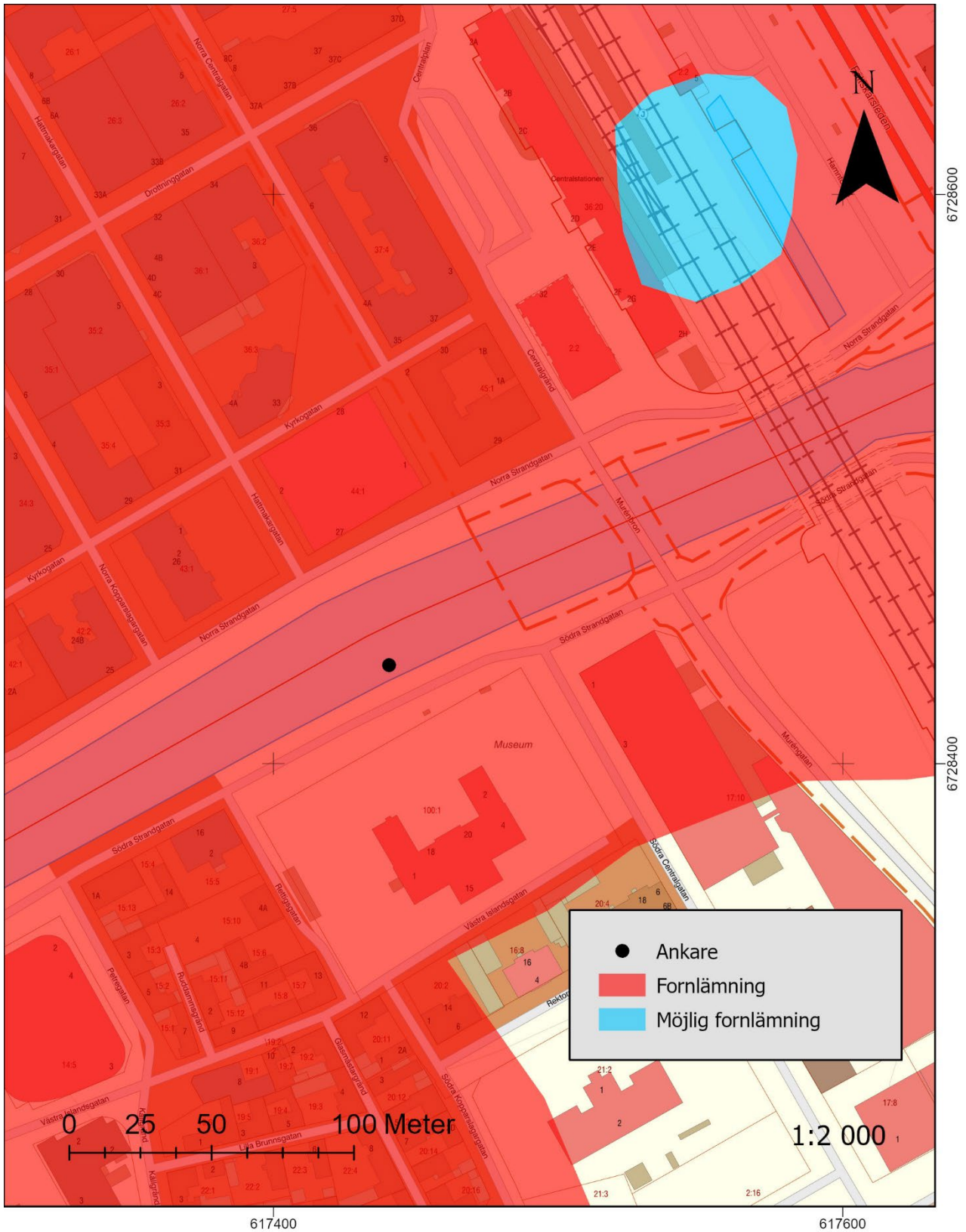
Syfte och metod

Syftet med arbetet har varit att dokumentera ankaret samt datera det på basis av typologi och kontext. Ankaret har dels dokumenterats analogt med ritning på millimeterpapper vilket därefter har digitaliserats, dels genom fotogrammetri. Den fotogrammetriska modellen har bearbetats av Anders Gutehall på Visuell Arkeologi i programvaran Metashape. Efter genomförd dokumentation har ankaret återdeponerats vid fyndplatsen.

Topografi och fornlämningsmiljö

Ankaret påträffades i Gavleån i centrala Gävle, precis utanför Länsmuseet Gävleborg. Fyndplatsen ligger inom fornlämningen L1951:5633 (Gävle 51:1), vilken utgörs av Gävles stadslager från medeltid till sen historisk tid.

Gävle omnämns för första gången 1413 i Erik av Pommerns skattebok men de äldsta stadsprivilegierna är från 1446 (Aagård 1984:9). Stadens äldsta historia är dåligt känd och flera omfattande bränder har uttraderat medeltida byggnader och dokument. Staden förmodas emellertid ha vuxit fram på den norra sidan av Gavleån, kring Heliga Trefaldighets kyrka. Läget var strategiskt då det var just hit som ån var farbar innan framkomligheten begränsades av den första av många forsar (Aagård 1984:8f, Andrén 1946:56ff).



Figur 2. Utdrag ur Lantmäteriets topografiska webbkarta med fastighetsindelning. Ankarens fyndplats markeras med svart punkt. Utbredningen för stadslagret (L1951:5133) markeras med röd yta och platsen för det Norra varvet (L1951:6086) markeras med ljusblå yta. Skala 1:2 000.

Gävles historia som fiske- och sjöfartsstad sträcker sig tillbaka till stadens grundande. Redan under 1500-talet beskattas borgarna för fiske, särskilt utanför Gästrikland, det vill säga i Hälsingland och ännu längre norrut. Under denna tid bör hamnen ha legat vid Kungsbron och strax öster därom. Eftersom det saknades kajer svämmade ån regelbundet över i samband med framför allt vårfloderna. Detta medförde att den fortare grundades upp vilket i sin tur innebar problem för att ta sig fram med fartyg. Kung Johan III uppmanade därför redan 1586 att man skulle påla vid åstränderna. Uppgrundningen i kombination med landhöjningen resulterade i att deltalandskap bildades kring dagens Alderholmen och Brynäs, något som redan är synligt i en stadsplan från 1646 (Eskeröd 1946:330, Elfstrand 1946:364f, Wickberg 1972). I en magistratberättelse från 1690 berättas det att vårflödena har gjort så att endast pråmar och storbåtar kunnat ta sig ända in till staden. Fartyg större än vad som benämns som ”medelmåttig storlek” tvingades därför ankra ute i fjärden. Förskjutningen österut kan skådas i kartorna där stadsbebyggelsen börjar breda ut sig på vardera sida om deltalandskapet. Dessutom flyttades järnvägen 1708 till Alderholmen från sin gamla plats vid Rådhuset, något som visar på hamnens förskjutning (Wickberg 1972).

Kring sekelskiftet 1700 började man muddra Gavleån för att förbättra framkomligheten. Från seklets mitt anlades även de första stensatta kajerna, med start vid Rådhuset där en stenbrygga färdigställdes 1754. År 1778 fanns en stenkaj vid den nya järnvägen på Alderholmen. Från mitten av 1780-talet anlades kajer mer intensivt längs stora delar av åns stränder (Wickberg 1972). På 1790-talet beskrivs hamnen i ån som fördelaktig eftersom fartyg som inte var mer än 10 fot djupgående (det vill säga cirka 3 meter) kunde ta sig uppströms till bryggan vid Stortorget. Stortorget låg vid den tiden vid Rådhuset. Större fartyg ankrade i stället ute på redan omkring en fjärdingsväg (det vill säga cirka 2,7 kilometer) från staden (Tuneld 1794:20).



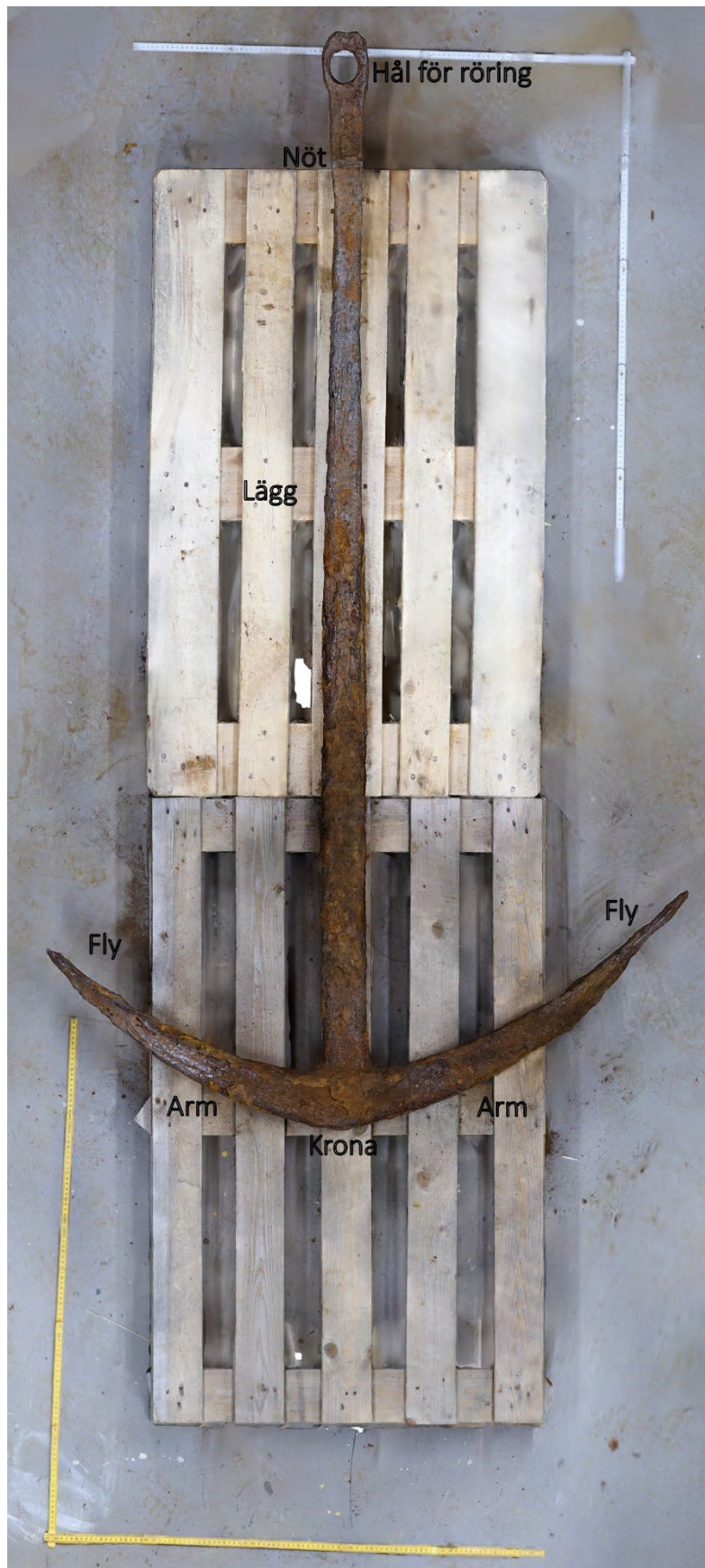
Figur 3. Tidningsurklipp föreställande Norra Skeppsbron och Gävle hamn strax före stadsbranden 1869, efter originalteckning av Fritz von Dardel. XLM.13289. DigitaltMuseum, Länsmuseet Gävleborg.

Hamnen i Gavleån användes fortfarande av mindre djupgående fartyg vid 1800-talets mitt, medan större fartyg istället lade till vid skeppsbron vid Alderholmen. Till följd av den ökade sjöfarten i samband med trävaruexportens snabba expansion ställdes krav på en ny hamn. Detta ledde till att Nyhamn etablerades i början av 1860-talet, dit även järnvågen flyttades strax därefter. Efter att stora delar av Gävle ödelades i samband med stadsbranden 1869 uppfördes stora magasin och ett nytt tullhus vid den nya hamnen. Branden utplånade även det Norra varvet vilket låg på Alderholmens västra del. Varvet flyttade därefter till den södra sidan om ån. Under denna tid uppfördes en svängbar bro där dagens Fältskärsleden korsar ån. En permanent järnvägsbro invigdes först 1898 vilken kan skådas på 1901 års karta (Carlestam 1996, Wickberg 1972).

Ankartypologi

Även om ankare har använts i princip så länge som båtar funnits finns det relativt lite litteratur om deras utveckling. Det finns heller ingen sammanställning över ankarfynd som skulle kunna underlätta en typologisk datering. Detta gör framför allt ankare från historisk tid svårdaterade (Wahl 2013:15f). För ankarets olika delar, se figur 4.

De allra tidigaste formerna utgörs av primitiva stenankare av en sort som fortfarande används av fiskare på vissa håll i världen idag (Curreyer 1999:17, Wahl 2000). Det äldsta fyndet av ett stockankare av järn i Norden är från det danska Nydamskeppet, daterat till cirka 350 e.Kr. Vikingatida exempel finns från till exempel från de norska Gokstadskeppet och Osebergskeppet. Under medeltiden blir stockankare betydligt kraftigare och större än tidigare. Därefter skiftar inte deras utseende nämnvärt förrän på 1800-talet. I korthet kan de sägas ha haft smal lägg med raka armar och stora flyn vilket innebar problem för hållfastheten (Curreyer 1999:65, Wahl 2013:16). Den förste som föreslår mer svängda armar och flyn var af Chapman som år 1796 publicerade ”Rätta formen på skeppsankare”. Detta blir under 1800-talet normen för stockankare. På 1820-talet uppfördes det stocklösa så kallade patentankaret vilket mot slutet av seklet blir allmänt förekommande (Wahl 2013:16f, Hartzell 1932). En annan förändring som sker under 1800-talets lopp är att röringen vid mitten av århundradet ersätts av schackel (Wahl 2013:19).



Figur 4. Ortofoto exporterat från 3D-modellen visande ankarets olika delar. Skala 1:10. Ortofoto från 3D-modell: Anders Gutehall, Visuella Arkeologi. 3D-modellen finns att beskåda på Sketchfab: <https://sketchfab.com/andersgutehall/collections/ankare-gavle-a54c6804a0d14d339460283c81b62a4f>

Resultat

Ankaret

Ankaret påträffades på ett par meters djup cirka 5 meter ut från den södra kajkanten. Vattenståndet varierar mellan ungefär 2 och 4 meter. Det var välbevarat med skador framför allt på det ena flyet. Ankarstocken saknades men nötterna som har hållit den på plats fanns bevarade. Dessutom fanns en del av röringen bevarad i hålet.

Hela ankaret mätte 211 centimeter i längd och bredden fly till fly var 131 centimeter. Läggen var smalare mot toppen och hade där ett rektangulärt tvärsnitt. Mellan nötterna och hålet för röringen mätte läggen 6×5 centimeter. Från ungefär halvvägs blev läggen grövre med ett mer rundat tvärsnitt, med ökande grovlek mot kronan. Hålet för röringen mätte cirka 6,5 centimeter i diameter. Röringen har varit förhållandevis grov med en diameter på 5,5 centimeter. Nötterna stack ut cirka 2 centimeter åt vardera sida. Avståndet mellan hålet för röringen och nötterna var omkring 13 centimeter. Ingen bruks- eller smedstämpel kunde identifieras på kronan. Armarna var rundade i tvärsnitt och svängda till formen.

Det mest välbevarade flyet (fly 1) ger en god inblick i hur de ursprungligen varit formade. Detta var 34 centimeter långt och 16,5 centimeter brett. Fly 2 var mer skadat men har haft samma form som fly 1. I huvudsak har båda flyna bevarats åt ena sidan. Däremot syns rester av den andra sidan på särskilt fly 2.



Figur 5. Fly 1. Foto: Andreas Widerberg, Läns museet Gävleborg.



Figur 6. Fly 2. Foto: Andreas Widerberg, Läns museet Gävleborg.



Figur 7. Den bevarade delen av röringen i hålet. Foto: Andreas Widerberg, Läns museet Gävleborg.



Figur 8. Strax till vänster om hålet för röringen syns nötterna. Foto: Andreas Widerberg, Läns museet Gävleborg.

Datering

Att ankare sett likartade ut under lång tid försvårar en datering. Vissa iakttagelser kan dock göras. Den svängda formen på armarna och flyna tyder på att ankaret inte är äldre än början av 1800-talet. Att det varit just ett stockankare och med största sannolikhet haft en röring tyder på att det tillverkats innan 1850.

Ser man till fyndplatsens läge i Gavleån stärks dateringen ytterligare. Till att börja med har det sannolikt hamnat i ån före 1870-talet. Detta då den svängbro som uppförs efter stadsbranden har hindrat större fartyg från att ta sig in. Sedan kan man se till uppgifterna från Eric Tuneld om att det i slutet av 1700-talet endast var fartyg som var mindre djupgående än cirka 3 meter som kunde lägga till vid bryggan utanför Rådhuset. Eftersom fyndplatsen är belägen cirka 230 meter nedströms från Rådhuset är det dock möjligt att något större fartyg kunnat ankra där. En i sammanhanget intressant målning som avbildar miljön kring Norra varvet före stadsbranden 1869 visar stora fartyg i denna del av ån (figur 9). Ankaret påträffades nära platsen för varvet vilket således gör det troligt att större fartyg kunnat ankra vid fyndplatsen fram till och med stadsbranden.



Figur 9. Målning över Gavleån med Norra varvet till höger, av Ferdinand Tollin före branden 1869. XLM.01182. DigitaltMuseum, Läns museet Gävleborg.

Diskussion

Det är anmärkningsvärt att ankaret har lämnats kvar på det förhållandevis grunda djupet. Ett ankare av denna storlek var inte utan värde och man bör därför ha velat ta vara på det. Man skulle kunna tänka sig att en bärgning av någon anledning inte varit möjlig direkt efter att det tappades och att det därefter glömts bort. Ankarets storlek tyder på att det hört till ett segelfartyg. Även om ankare även använts för till exempel utprickning av farleder är det mer sannolikt att det faktiskt hört till ett fartyg. Ankarets form i kombination med fyndplatsens läge gör det troligt att det hamnat på åns botten innan stadsbranden 1869.

Förslag på vidare åtgärder

Läns museet Gävleborg anser inte att några ytterligare åtgärder är nödvändiga inom detta ärende. Inför framtida exploateringsarbeten i och i anslutning till Gavleån bör det dock has i åtanke att ankaret är återdeponerat vid fyndplatsen. Det är därtill sannolikt att det kan finnas såväl lämningar som rester av kulturlager kvar på åns botten.

Administrativa uppgifter

Länsstyrelsens diarienummer: 8181-2024

Länsstyrelsens beslutdatum: 2025-02-28

Länsmuseet Gävleborgs diarienummer: 2024-265/320

Projektledare: Andreas Widerberg

Personal: Andreas Widerberg

Underkonsult: Anders Gutehall (Visuell Arkeologi)

Fastigheter: Söder 2:3

Socken: Gävle

Kommun: Gävle

Koordinatsystem: Sweref 99 TM

Höjdsystem: RH 2000

Dokumentationshandlingar: Förvaras i Länsmuseets Gävleborg arkiv och servrar

Fynd: Inga fynd tillvaratogs

Referenser

- Aagård, G-B. 1984. *Gävle*. Medeltidsstaden 62. Riksantikvarieämbetet.
- Andrén, E. 1946. Gävle stads topografi och bebyggelsehistoria. I Humbla, P. (red.). *Ur Gävle stads historia*. Gävle.
- Carlestam, G. 1996. *Och staden reser sig ur havet: Kartornas Gävle: En berättelse om gävles 550-åriga historia genom dess kartor*. Stockholm.
- Curreyer, B. N. 1999. *Anchors: An illustrated history*. Annapolis: Naval Institute Press.
- Elfstrand, P. 1946. Hamn, varv och sjöfart. I Humbla, P. (red.). *Ur Gävle stads historia*. Gävle.
- Eskeröd, A. 1946. Gävlebornas strömmingsfiske. I Humbla, P. (red.). *Ur Gävle stads historia*. Gävle.
- Hartzell, G. 1932. Om ankare och ankarkättingar. *Teknisk tidskrift* häfte 10.
- Tuneld, E. 1794. *Geographie öfver konungariket Sverige samt därunder hörande länder. Tredje bandet, som innehåller Norrland, Lappland, Finland och Sveriges utrikes besittningar*. Stockholm.
- Wahl, T. 2000. Ankerfunn – datering og historie. *Spor, nr 1/2000*.
- Wahl, T. L. 2013. Forankning i havnen: Ankerfunn og fortøyning. I: Nymoen, P. (red.). *Norsk Maritimt Museum Årsbok 2012*, s.11-52. Oslo: Nork Maritimt Museum.
- Wickberg, E. 1972. Hamnen vid Gavleån. I Hökby, N-G. et al. (red.). *Från Gästrikland 1972*. Gästriklands kulturhistoriska förening.

Webbsidor

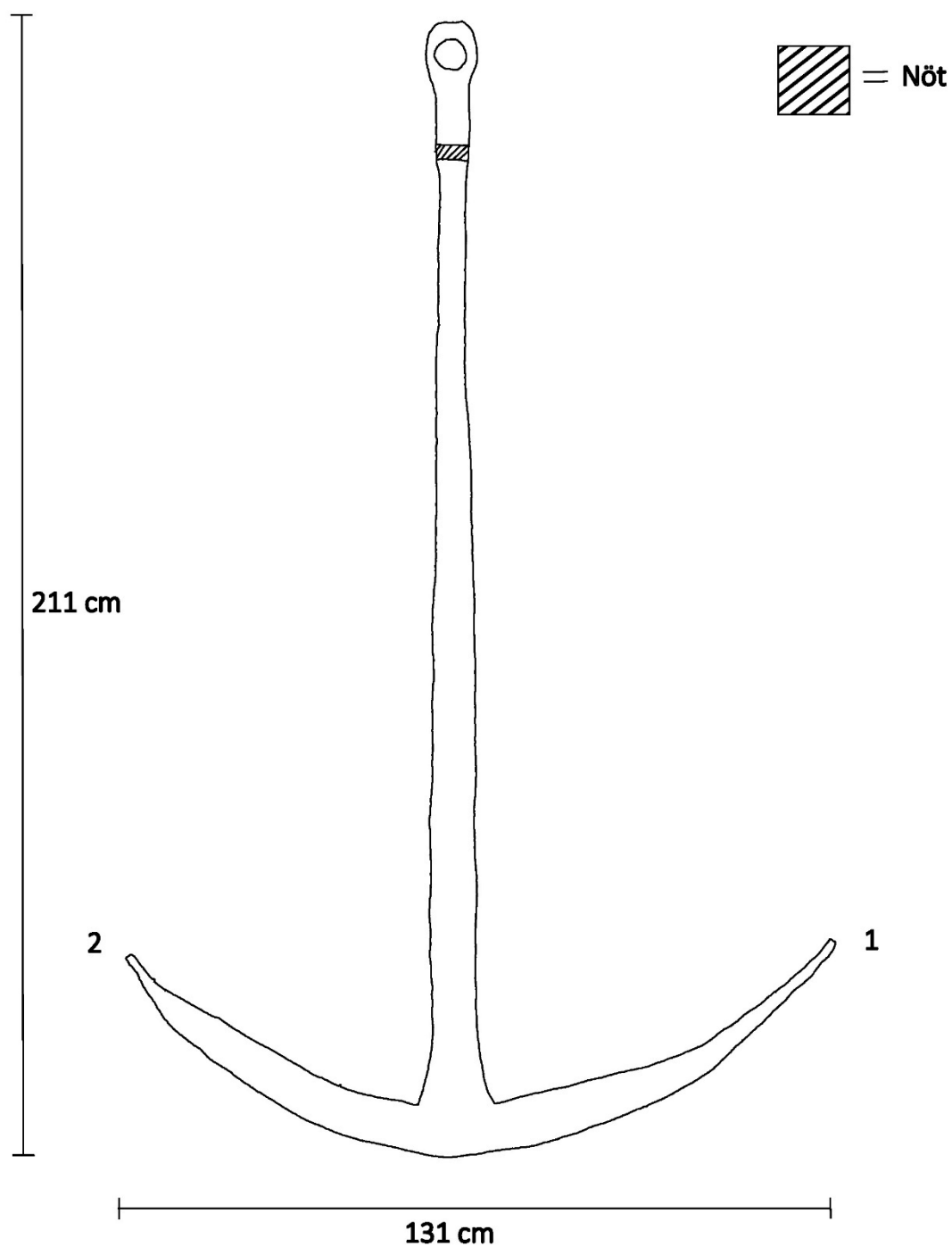
Riksantikvarieämbetet, Kulturmiljöregistret:
<https://app.raa.se/open/fornsok/>

Historiska kartor

Akt	Åtgärd	År	Arkiv
KrA 0424:036:027	Stadsplan	1646	Krigsarkivet
FO/9019	Plankarta	1901	Gävle kommunarkiv

Bilaga 1. Analog dokumentation

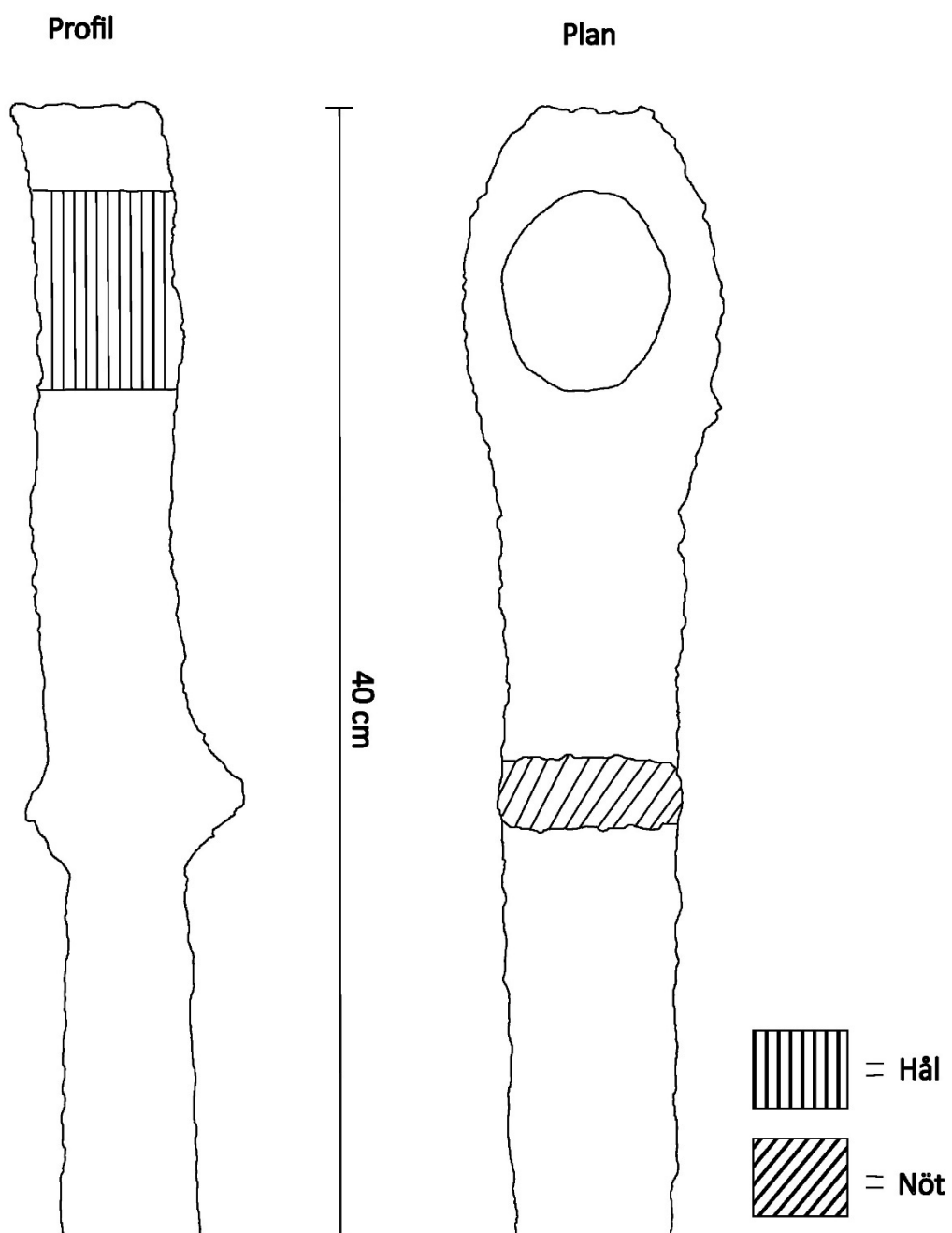
Skala 1:10



Figur 10. Ankaret i plan, skala 1:10. Ritning och digitalisering: Andreas Widerberg, Länsmuseet Gävleborg.

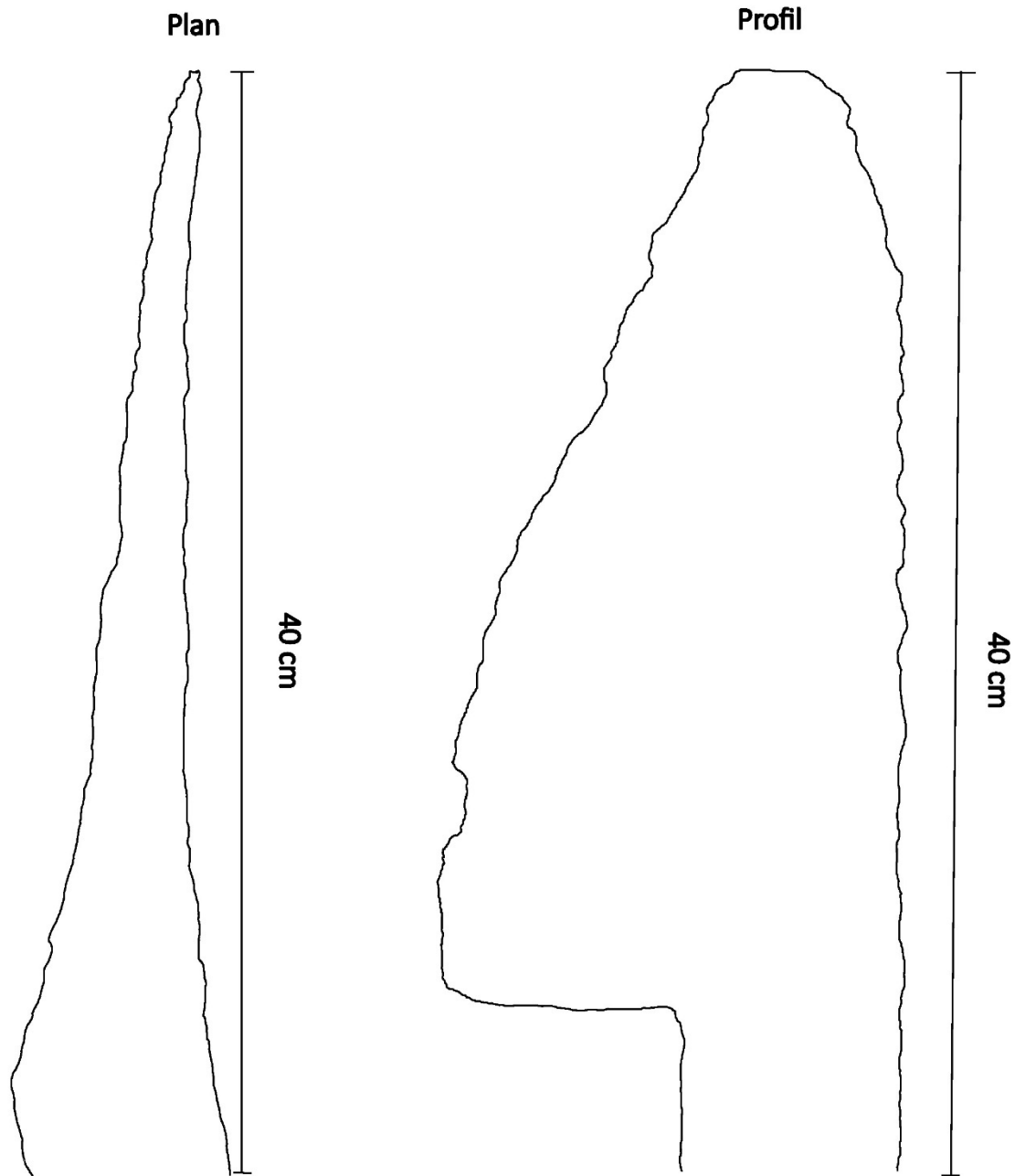
Hål för röring och nötter

Skala 1:2



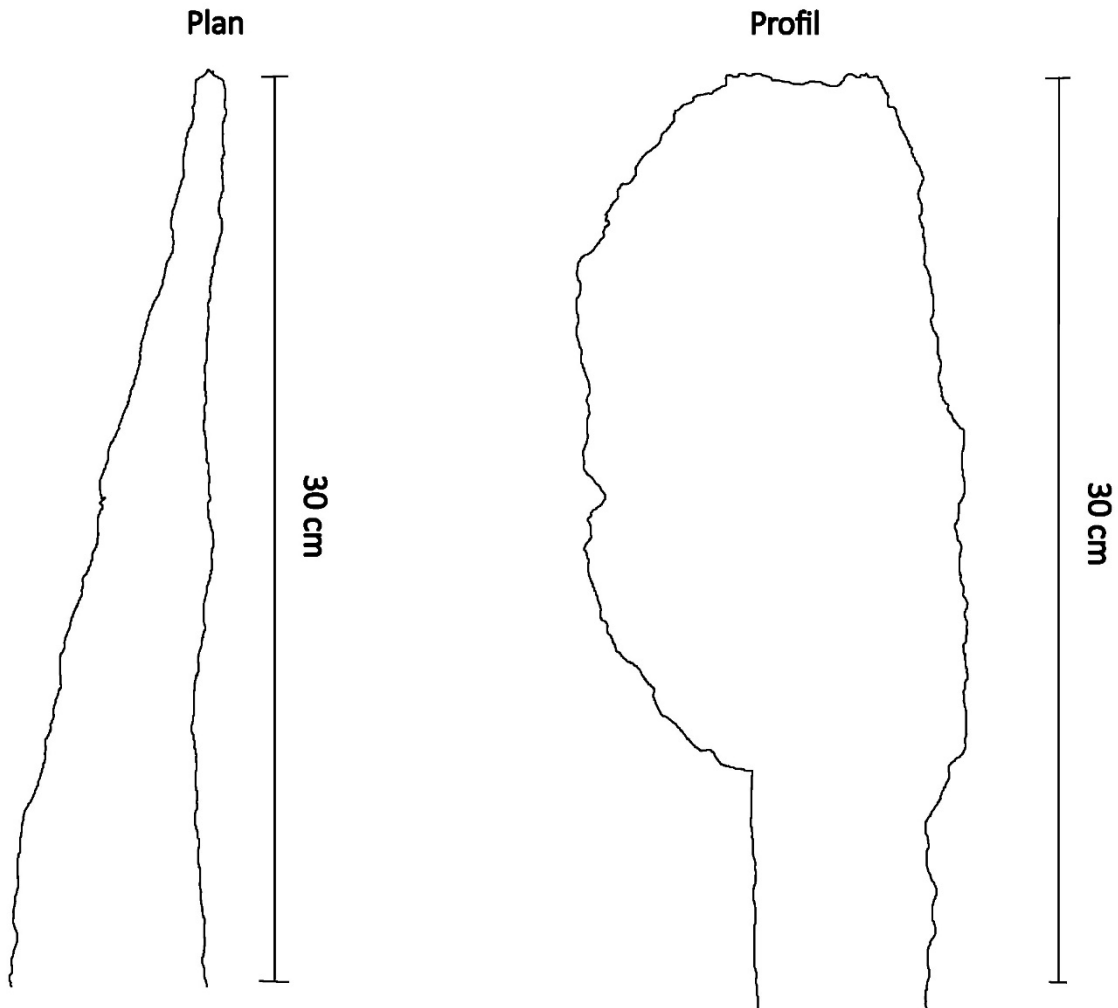
Figur 11. Hålet för röringen och nötterna, skala 1:2. Ritning och digitalisering: Andreas Widerberg, Länsmuseum Gävleborg.

Fly 1
Skala 1:2



Figur 12. Fly 1 i plan och profil, skala 1:2. Ritning och digitalisering: Andreas Widerberg, Länsmuseum Gävleborg.

Fly 2
Skala 1:2



Figur 13. Fly 2 i plan och profil, skala 1:2. Ritning och digitalisering: Andreas Widerberg, Länsmuseet Gävleborg.



LÄNSMUSEET
GÄVLEBORG

Länsmuseet Gävleborg, Södra Strandgatan 20, 802 50 Gävle. lansmuseetgavleborg.se

