



PÅ BOTTEN UTANFÖR SÖDRA KAJEN, SUNDSVALLS HAMN

Marinarkeologisk utredning, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Marinarkeologisk utredning, 2019

Sundsvalls socken

Sundsvalls kommun

Västernorrlands län

Jens Lindström & Lennarth Högberg

PÅ BOTTEN UTANFÖR SÖDRA KAJEN, SUNDSVALLS HAMN

Marinarkeologisk utredning, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

PÅ BOTTEN UTANFÖR SÖDRA KAJEN, SUNDSVALLS HAMN

Marinarkeologisk utredning, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län

Marinarkeologisk utredning, 2019

Sundsvalls socken

Sundsvalls kommun

Västernorrlands län

Jens Lindström & Lennarth Högberg

Nordic Maritime Group AB
Postadress: Lingonvägen 2, 266 52 Vejbystrand
Tel: 0760-49 32 57
E-post: info@nordicmaritimegroup.se
Hemsida: www.nordicmaritimegroup.com

På botten utanför Södra kajen, Sundsvalls hamn
Marinarkeologisk utredning, Sundsvalls kommun, Västernorrlands län
Marinarkeologisk utredning, 2019
Sundsvalls socken
Sundsvalls kommun
Västernorrlands län
Nordic Maritime Group rapport 2019:46
Jens Lindström & Lennarth Högberg

© Nordic Maritime Group AB 2019

Grafisk form & sättning: Anders Gutehall
Omslagsbild: Drönarfoto som visar utredningsområdet utanför södra kajen i Sundsvall. Foto: Jens Lindström/NMG.

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	7
BAKGRUND	8
SYFTE, METOD OCH GENOMFÖRANDE	9
Syfte	9
Metod och genomförande	9
TOPOGRAFI OCH KULTURMILJÖ	10
Topografi	10
Kulturmiljö	11
KÄNDA LÄMNINGAR OCH TIDIGARE UNDERSÖKNINGAR	14
Vraken i kajen – RAÄ Sundsvall 94, 95 och 96	14
RESULTAT	17
Ett litet båtvrak	19
En timmeranläggning	20
DISKUSSION	21
ADMINISTRATIVA UPPGIFTER	22
REFERENSER	23
BILAGA 1 POSITIONER PÅ SONARINDIKATIONER	
BILAGA 2 SONAR- OCH BESIKTNINGSBILDER SAMT BESKRIVNING AV SONARIDIKATIONER	



SAMMANFATTNING

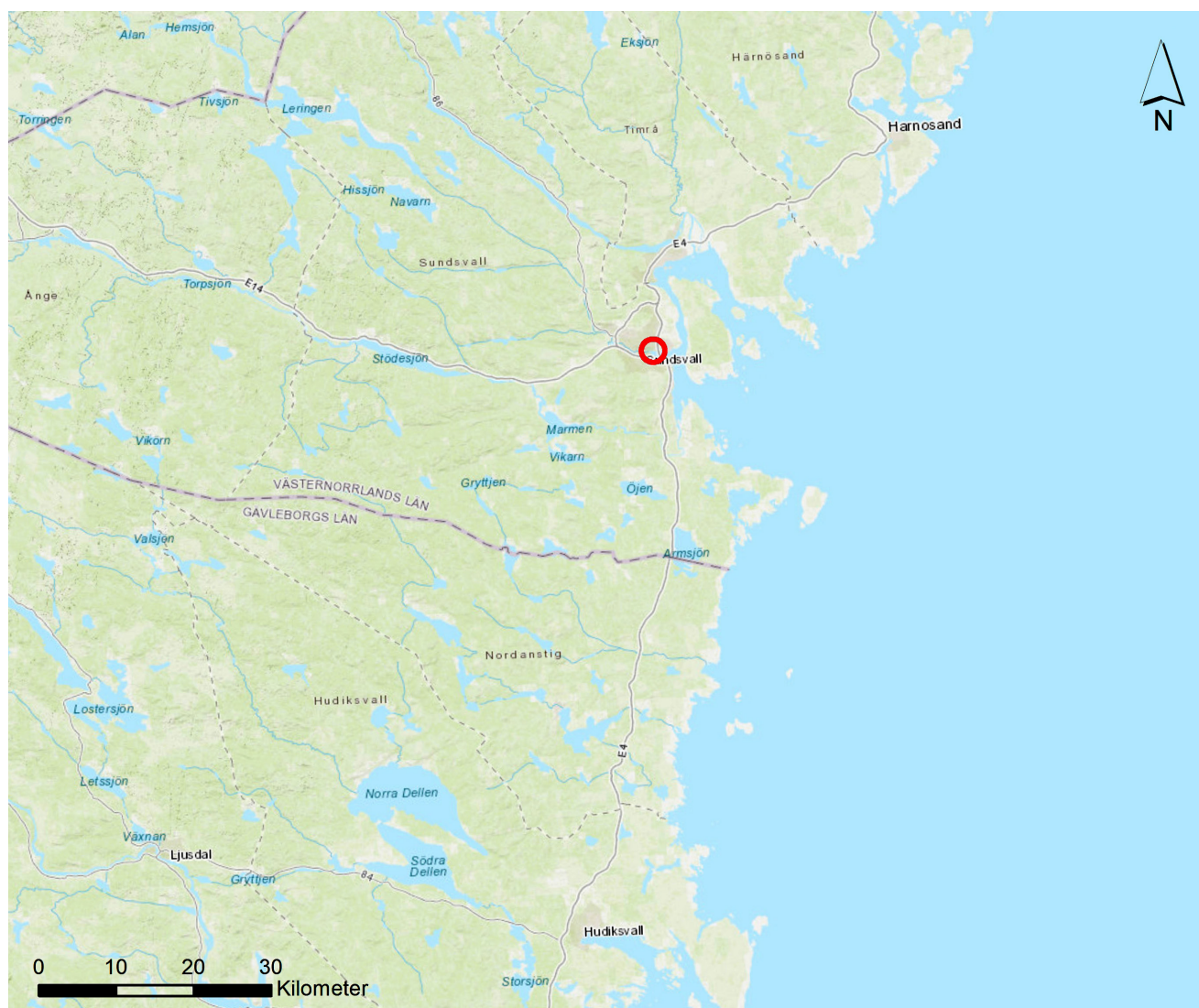
Nordic Maritime Group AB (NMG) utförde 14–16 maj 2019 en marinarkeologisk utredning med anledning av Sundsvalls kommuns arbete med att upprätta en ny detaljplan för området vid Södra kajen i Sundsvall. Det primära syftet med utredningen var att ta reda på om det fanns några fornlämningar inom det aktuella utredningsområdet. I uppdraget ingick även att utreda korrekt antikvarisk status för tre fornlämningsklassade vrak (RAÄ Sundsvall 94, 95 & 96) som enligt fornminnesregistret skulle finnas i den västra delen av utredningsområdet. Uppgifterna i fornminnesregistret säger dock att vraken bärgades då de upptäcktes på 1920-talet.

Utredningen omfattade kart- och arkivstudier, kartering med side scan sonar, dykbesiktning av sonarindikationer samt flygfotografering med drönare. 21 side scan sonarindikationer noterades vid sonarkarteringen men ingen av dessa visade sig efter dykbesiktning vara fornlämningar. Många av sonarindikationerna utgjordes av sjunktimmer men strax utanför utredningsområdets östra begränsning hittades en cirka 85 meter lång timmeranläggning samt ett litet båtvrak från 1900-talets mitt. Timmeranläggningen antas ha varit en bryggkonstruktion som använts vid lastning och lossning av plank och timmer från tiden omkring sekelskiftet 1800/1900. Inga spår hittades av de tre vraken RAÄ Sundsvall 94, 95 och 96 vilket tyder på att uppgifterna i fornminnesregistret är korrekta.

BAKGRUND

Figur 1. Översiktskarta med utredningsområdet i centrala Sundsvall markerat med en röd cirkel. Karta: ESRI, bearbetad av Jens Lindström/NMG.

Sundsvalls kommun arbetar med en långsiktig plan för att utveckla bebyggelse med mera i området kring Södra kajen i den västra delen av Sundsvallsviken (figur 1). Utifrån det centrala läget, fornlämningsbilden i området samt att det rådde oklarhet om status för tre fartygslämningar inom utredningsområdet, gjorde Länsstyrelsen bedömningen att planarbetet skulle föregås av en arkeologisk utredning. NMG kontaktades av Länsstyrelsen under vårvintern 2019 och inbjöds i april att inkomma med förslag på undersökningsplan och kostnadsberäkning gällande arkeologisk utredning.



SYFTE, METOD OCH GENOMFÖRANDE

Syfte

Syftet med utredningen var att fastställa om det fanns okända fornlämningar inom utredningsområdet, samt att utreda status för tre objekt (RAÄ Sundsvall 94, 95 & 96) som enligt fornminnesregistret skulle finnas i den västra delen av området.

Metod och genomförande

Kart- och arkivstudien har omfattats av en genomgång av litteratur, arkeologiska rapporter, historiska kartor på Lantmäteriets hemsida, samt en genomgång av lämningar i FMIS (Riksantikvarieämbetets digitala fornlämningsregister). Lennarth Högberg, autodidakt marinarkeolog som är uppväxt och bosatt i Sundsvall har bidragit med värdefull kunskap om stadens sjöfartshistoria och deltog även som båtförare under utredningen.

Fältarbetet utfördes 14–16 maj 2019 och inleddes med att det cirka 75 000 kvadratmeter stora utredningsområdet side scan sonarkarterades, varefter indikationer av möjligt antikvariskt intresse lokaliserades och positionsbestämdes. Side scan sonaren som användes vid NMGs kartering var av fabrikat DeepVision med en arbetsfrekvens på 340 kHz och vid karteringen tillämpades 110 procents överlappning mellan sökstråken. Insamlad sonardata analyserades i programvaran DeepView V4.2. Särskild fokus lades på de områden där vraken skulle finnas enligt fornminnesregistret. Samtliga indikationer besiktades och området där fartygslämningarna RAÄ Sundsvall 94, 95 och 96 fanns registrerade avsöktes grundligt genom dykning. Vid flygfotografering användes en drönare av fabrikat DJI och modell Mavic Pro.

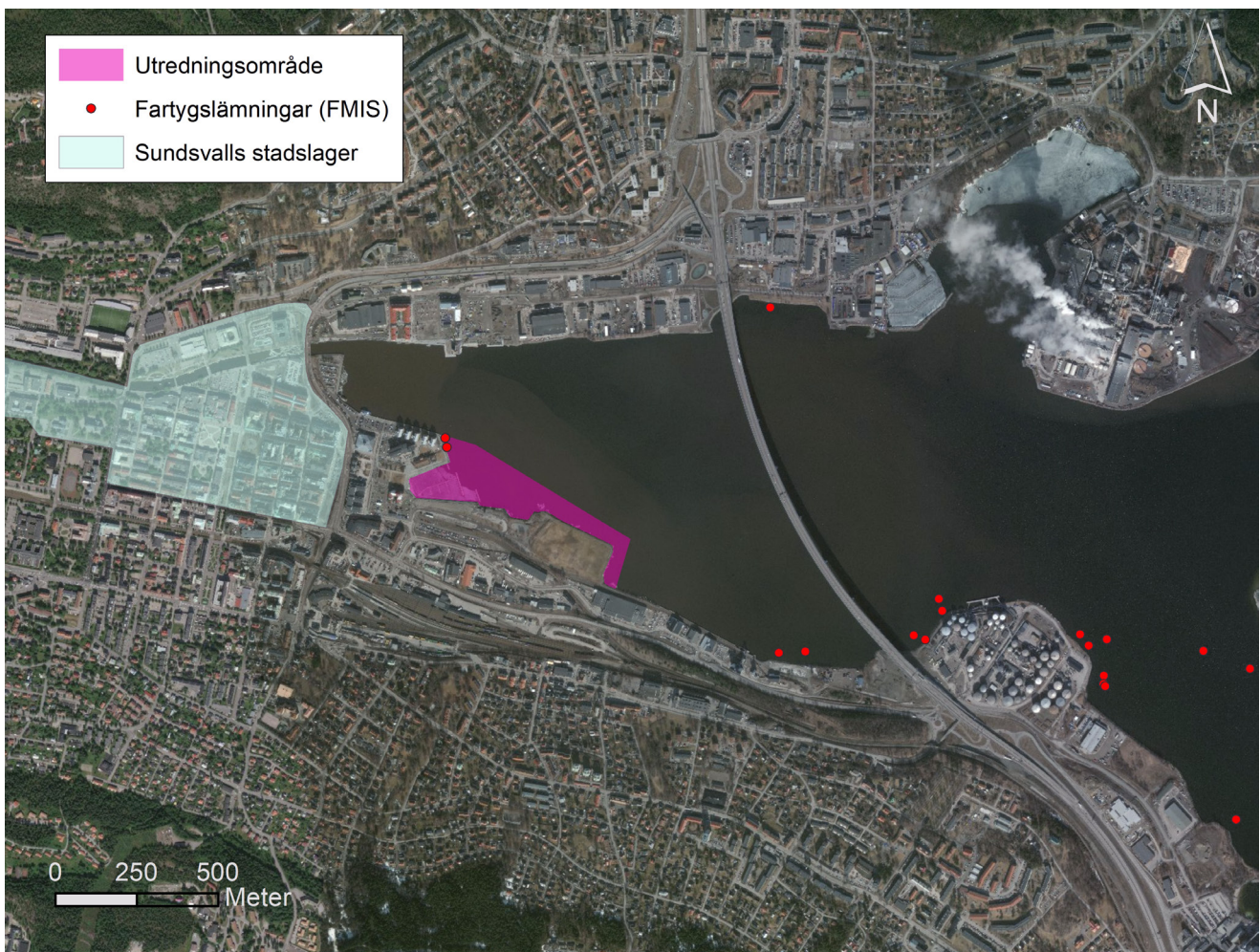
Dykningarna på sonarindikationer samt flygfotografering med drönare utfördes 15 och 16 maj. Påträffade sonarindikationer fotodokumenterades med en goprokamera. Sonarkarteringen och efterföljande dykningar utfördes från en sex meter lång hyttförsedd glasfiberbåt som hyrts in för uppdraget. Dykningarna utfördes i enlighet med Arbetsmiljöverkets föreskrifter (AFS 2010:16 för dykeriverksamhet).

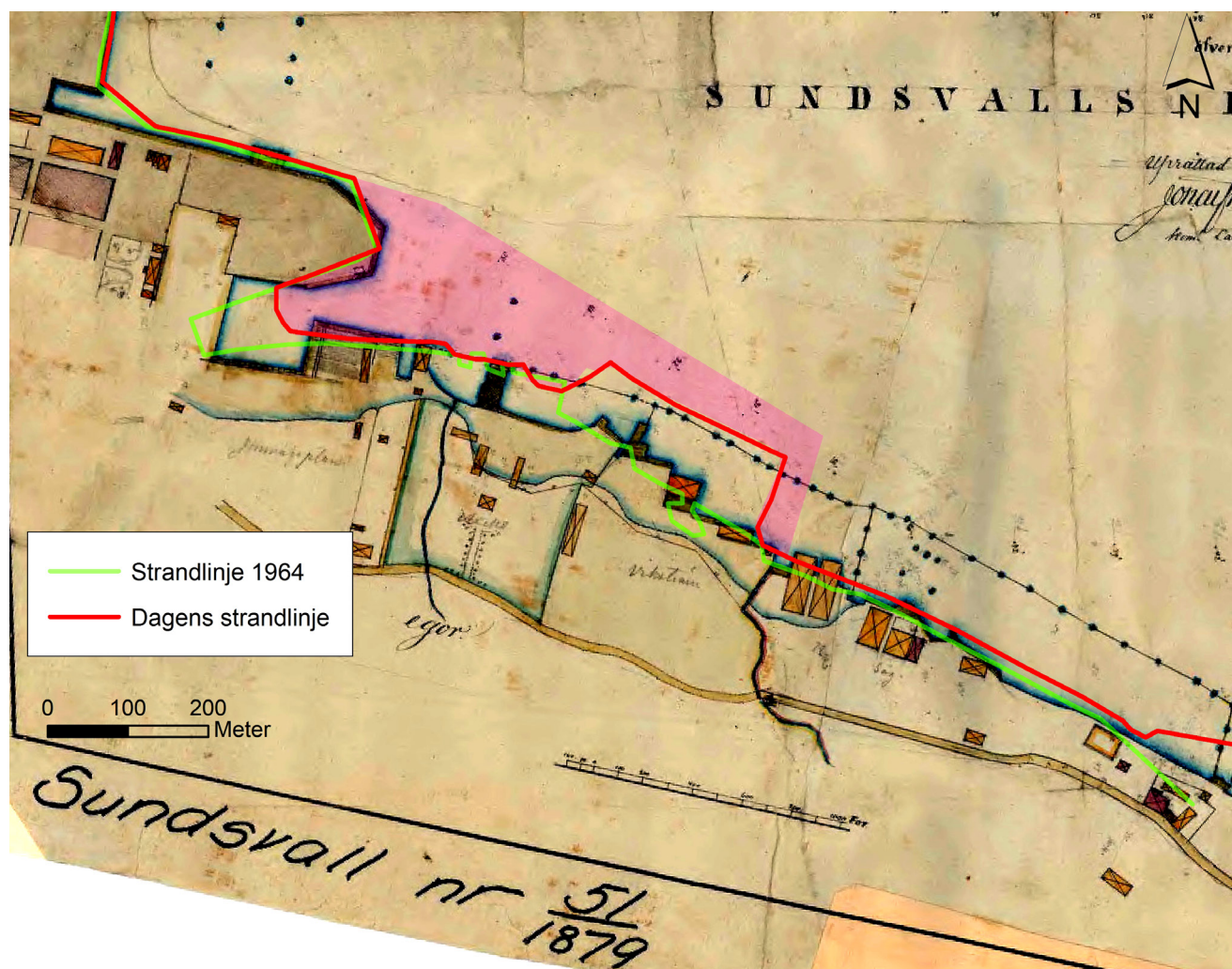
TOPOGRAFI OCH KULTURMILJÖ

Topografi

Sundsvall ligger i en dalgång som breder ut sig kring Selångersån och dess mynning ut mot Sundsvallsfjärden och Bottenhavet. De topografiska förhållandena har påverkat stadsutvecklingen, då staden etablerats i ett väst–östligt stråk in till Selångersån och i ett nord–sydligt stråk upp mot norra och södra bergets sluttningar. Landskapet präglas av traktens karakteristiska bergkulleterräng där bergshöjderna bildar kraftiga skogsklädda branter, vilka bildar en naturlig avgränsning mellan skog och stad. Utredningsområdet sträcker sig i huvudsakligen i öst–västlig riktning utmed en cirka 700 meter lång kuststräcka från den så kallade Järnvägsbassängen i Inre hamnen i västra delen av Sundsvallsfjärden och bort mot postterminalen i öster (figur 2). Landområdet som omger den

Figur 2. Satellitbild som visar utredningsområdet (rosa yta) utanför södra hamnen öster om centrala Sundsvall samt registrerade fartygslämningar i fornminnesregistret. Karta: ESRI, bearbetad av Jens Lindström/NMG.





västra delen av utredningsområdet är präglad av en stadsbebyggelse bestående av bostäder, arbetsplatser, casino och bilparkeringar. Södra kajen är ett mer utpräglat hamn- och kajområde med stora flacka asfalterade ytor som idag delvis används som parkering.

Figur 3. På denna karta från 1879 har dagens samt 1964 års strandlinje markerats. Utredningsområdet är markerat med rosa. Karta: Lantmäteriet, bearbetad av Jens Lindström/NMG.

Kulturmiljö

Sundsvalls stad grundades 1621 men området kring Selångersåns mynning har en historia långt innan staden. Sunds by är belagd från 1314 och förhistoriska gravfält finns i området. 2006 undersöktes en fartyglämning i Selångersån av Sjöhistoriska museet. Lämningen daterades till 1577 (Eriksson 2008). Handel och sjöfart utgjorde en viktig del i Sundsvalls utveckling och skeppsbyggeriet expanderade kraftigt från 1690-talet och framåt. I slutet av 1700-talet togs de stränga seglationsreglerna bort och Sundsvall kunde handla med utländska hamnar. Trävaruexporten ökade kraftigt för att formligen exploderade under andra halvan av 1800-talet (Liliequist 1996:124ff.). I Sundsvallsdistriktet var således sågindustrin mycket stor och runt 1890 fanns här ett fyrtiotal ångdrivna sågverk (Stenberg 1998). Dessa kom att utgöra basen för trävirkeshandeln, en av Sveriges viktigaste exportnäringar. Sundsvalls hamn har varit föremål för omfattande exploateringar, däribland utfyllnader, muddringar, brobyggen etc. under de senaste 150 åren. Utfyllnader, i kombination med den snabba landhöjningen, har gjort

att strandlinjen kraftigt förändrats i framförallt den södra delen av Sundsvallsfjärden vilket framgår tydligt i figur 3.

Ett stort antal fartyg byggdes vid de två varven strax utanför staden. Nedanför Casinot, som idag kallas för Inre hamnen, låg Sundsvalls skeppsvarv mellan 1836 och 1875. Här arbetade som mest upp emot 250 man omkring mitten av 1800-talet. Sundsvall Skeppsrederiaktiebolag flyttade 1875 verksamheten ut till Vindskärs kummel, där stadens oljehamn nu ligger. Som mest var fler än 300 man sysselsatta med skeppsbyggeri i Sundsvall (Högberg 2019). År 1855 anlades Rosenborgs skeppsvarv och här byggdes 16 fartyg fram till att varvet, liksom Sundsvalls varv, flyttades österut till Vindskär år 1875. Vindskär är för övrigt den udde där den nya Sundsvallsbron har sitt södra landfäste.

Landområdet söder om det nu aktuella utredningsområdet har sedan början av 1800-talet använts av olika industriella verksamheter och här har det funnits

Figur 4. Fotot är taget från Gasverks-skorstenen inne i centrala Sundsvall i början av 1900-talet och vi blickar österut över Sundsvallsfjärden. Foto: Maria Helmina Gustafva Kihlbaum (Sundsvalls museum).



Foto: Kihlbaum, Maria Helmina Gustafva

Sundsvalls museum

Figur 5. Här syns massamagasinen vid Rosenborg i mitten av 1950-talet, cirka tio år innan de rivs. Foto: Curt Assarsson (Sundsvalls museum).



Foto: Assarsson, Curt

Sundsvalls museum

sågverk, brädgårdar, stenkolslager, massamagasin, skeppsvarv och bangård. Efter att Rosenborgs skeppsvarv flyttade tog den kraftigt expanderande trävaruindustrin över området, samtidigt som järnvägen etableras. Omkring 1900-talets början är det fullt med olika industriverksamheter längs hela den södra kuststräckan som syns på kartan i figur 3. På figur 4, som är tagen i början 1900-talet, kan man till vänster se den södra kuststräckan av Sundsvallsfjärden där fartyg, bryggor och byggnader trängs utmed vattnet. Till vänster i figur 5 kan man se sex avlånga byggnader som ligger sida vid sida med husgavlarna vända ut mot fjärden och dessa byggnader är massamagasin där en del av dem fanns kvar till mitten av 1960-talet då de slutligen revs. Längst till vänster syns även bangården som etableras i slutet av 1870-talet med tillhörande lokstallar och tågset.

KÄNDA LÄMNINGAR OCH TIDIGARE UNDERSÖKNINGAR

I fornminnesregistret finns upp emot 20 lämningar registrerade på botten i Sundsvallsfjärden och de flesta av dessa ligger i anslutning till den nya Sundsvallbron som stod färdig 2014 (se figur 2). Flertalet av dessa lämningar påträffades i samband med projekteringarna inför brobygget. En del vrak har även hittats av den lokala dykarklubben Lagun.

1996 utfördes en arkeologisk utredning av företaget Marin Dokumentationsteknik, MDT-AB, inför framtagandet av en miljökonsekvensbeskrivning till Projekt Sundsvallsfjärden (Alopaeus m.fl. 1997). Vid denna utredning påträffades fyra lämningar, två vrak och två pålanläggningar. Lämningarna daterades dock inte och de registrerades därför som "övriga kulturhistoriska" lämningar i fornminnesregistret.

År 2011 genomförde Sjöhistoriska museet en kompletterande arkeologisk utredning inför brobygget med syftet att datera de lämningar som påträffades under utredningen 1996 för att utröna om någon av dessa utgjorde fornlämning. Vid utredningen påträffades totalt tolv lämningar, varav tre fartygslämningar. Ett av det tidigare hittade vraken, RAÄ Sundsvall 111, daterades till slutet av 1800-talet, och bedömdes utgöra fornlämning. Övriga lämningar klassificerades som övriga kulturhistoriska lämningar. Det finns dock många fler dramatiska maritima händelser som har inträffat på Sundsvallsfjärden men som inte verkar ha avsatt några tydliga lämningar på botten. Det rör sig då främst om uppgifter om kollisioner, eldsvådor och förlisningar och dessa presenteras i publikationen *"När otur'n va frammä – sanna berättelser ur Sundsvalls sjöfartshistoria"* (Högberg & Vikdahl 1996).

Vid en side scan sonarkartering utanför Mokajen, öster om det nu aktuella utredningsområdet, utförd av Lennarth Högberg 2018, påträffades ett cirka fem meter långt båtvrak ett tiotal meter utanför utredningsområdets östra begränsning. Detta vrak hade innan utredningen inte dykbesiktats och dess ålder och antikvariska status var därmed okänd.

Vraken i kajen – RAÄ Sundsvall 94, 95 och 96

I den inre västra delen av Sundsvallsfjärden finns tre fartygslämningar (RAÄ Sundsvall 94, 95 & 96) registrerade i fornminnesregistret. Under ombyggnationer av Sundsvalls inre hamn 1926 påträffas tre fartygsvrak på botten. Då ingen visste vad fartygen hade för bakgrund och historia meddelades fynden till myndigheterna. År 1926 var i slutet av segelfartygsepoken och resterna av träfartyg bland kajresterna gav inte något större eko i de arkeologiska kretsarna. En kommandörkapten vid namn Lenny Stackell från Stockholm fick i uppdrag att göra en smärre besiktning av fartygsvraken (Högberg & Vikdahl 1996). När fartyg hade tjänat ut och inte kunde repareras mer så använde man ofta de stabila

skroven som fundament till kajer och utfyllnader men även för andra ändamål, till exempel för att skapa spärrar och försänkningar i smala sund. Metoden att använda uttjänta fartyg som utfyllnad finns på flera ställen i Sundsvallsområdet.

Kommendörkapten Stackell hyste ett stort intresse för historia och han hade tidigare varit inblandad i hanteringarna av kanonerna från vraket efter *Ricksnykeln* som ligger vid Viksten i Stockholms södra skärgård. Vid bärgningarna på vraket *Riksäppet* (förlist 1676) utanför Dalarö som utfördes av aktiebolaget S. Olschanski i början av 1920-talet, utsågs Stackell som flottans representant att följa bärgningsarbetet (Eriksson 2017:73).

I ett brev till Riksantikvarien i slutet av juni 1926 rapporterar Stackell vrakfynden i Sundsvall enligt följande (Högberg & Vikdahl 1996):

Till Riksantikvarien

Enligt uppdrag avreste undertecknad till Sundsvall söndagen den 20 juni d.å. och sammanträffade därvid med ombudet på platsen flottningschefen Almberg, för att undersöka några i stadens hamn upptagna skeppsdelar. En undersökning visade att vid borttagning av en framskjutande längd av inre hamnområdet södra kajlängd hade påträffats trenne fartygsskrov, vilka synes hava använts såsom grund vid ifrågasvarande kajdels anläggning. De trenne skroven synes hava utgjorts av en kofferdibrigg eller skonert på ca 200 ton, ett tätförtimrat mindre fartyg sannolikt en kanonjulle eller kanonslup samt en fyrkantspråm.

Samtliga skrovrester torde härstamma från 1800-talets början, kanonslupen eller jollen eventuellt tidigare. Med pråmen var intet anmärkningsvärt, ej heller med fartyget. Det senare var byggt av ganska grovt furuvirke och erbjuder med avseende på byggnadssättet inga särskilda egenskaper. Vad beträffar örlogsfartyget synes även detta vara byggt av furu samt tätförtimrat med spår av täta järnbeslag ovanpå garneringen. Något särskilt avvikande från dessa fartygskonstruktioner och byggnadssätt erbjuder det gjorda fyndet icke. Trärester och delar hava tillvaratagits och upplagts på norra kajområdet för eventuellt framtida användning. Några delar samt ett stycke av botten bestående av rester efter spant, bottenstockar och garnering hava fraktats upp till fornhemmets område på Norra stadsberget.

Platsen framgår av karta bil I, skiss av den vid fornhemmet upplagda delen av skrivet i bil II. Fotografi därav bil III.

Stockholm i juni 1926

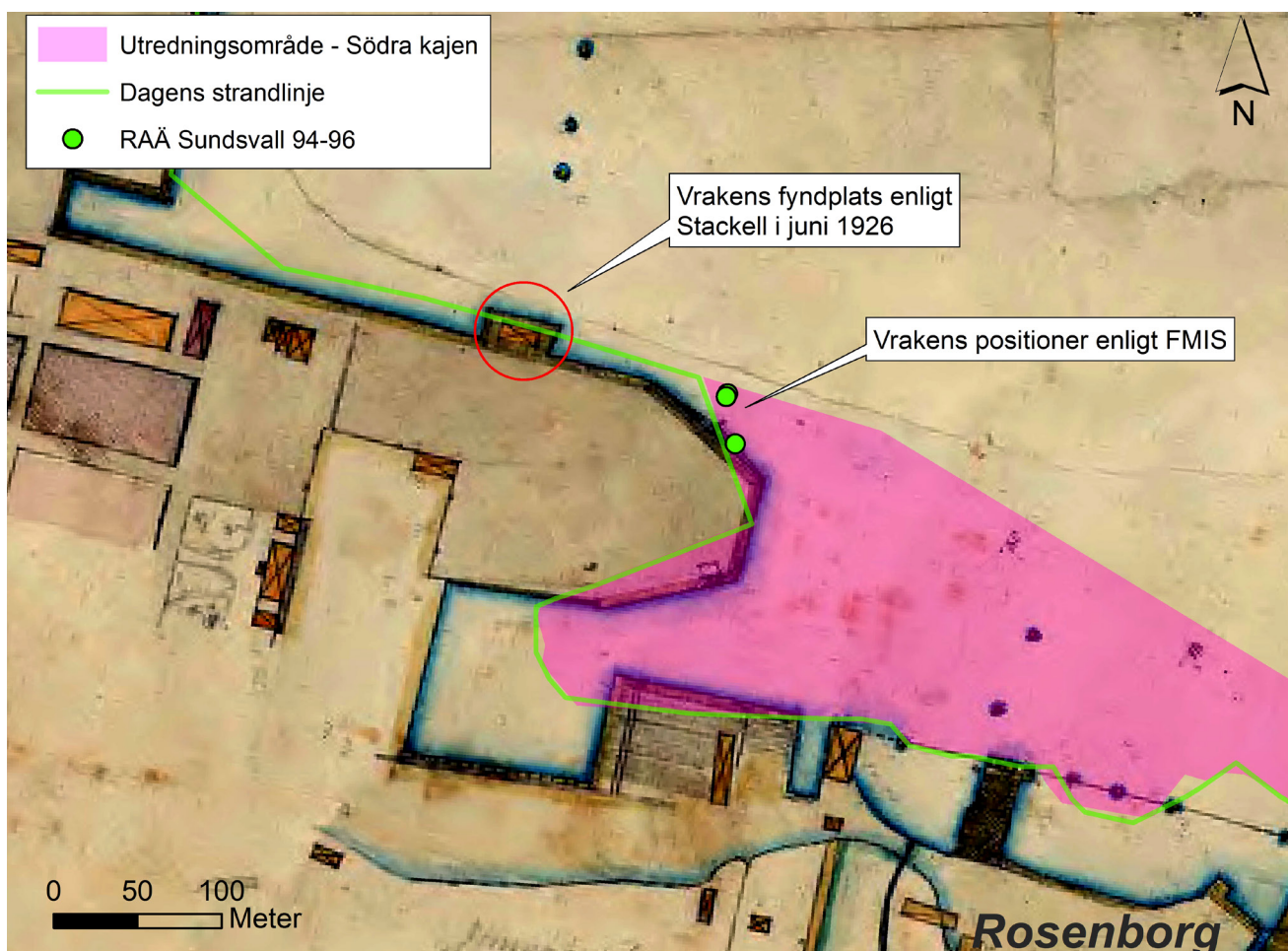
Stackell kommendörkapten

Brevet och en tillhörande karta ger flera intressanta detaljer angående vrakens läge. I brevet skriver Stackell: "[...] vid borttagning av en framskjutande längd av inre hamnområdet södra kajlängd hade påträffats trenne fartygsskrov, vilka synes hava använts såsom grund vid ifrågasvarande kajdels anläggning." Stackell hänvisar till en framskjutande del av kajen och som byggts på de aktuella vraken och på en bifogad karta markeras platsen. Kartan som Stackell hänvisar till var tyvärr i för låg upplösning för att presenteras i denna rapport men den framskjutande delen av kajen som Stackell hänvisar till finns återgiven på flera kartor från 1800-talet, bland annat på kartan över Sundsvalls hamn från 1879 som presenteras i figur 3 och 7. Vid ombyggnationerna av den inre hamnen 1926 tog man bort denna utstickande del av kajen och det var då som vraken påträffades (figur 8).

Enligt Stackells brev bärgades en del vrakdelar och lades upp på kajområdet för "eventuell framtida användning". Spant, bottenstockar och garnering fraktades till fornhemmet på Norra berget för allmän beskådan men det är oklart vad



Figur 6. Här syns Lenny Stackell (till höger) posera tillsammans med Leonard Olschanski vid föremål som bärgats från *Riksäppet* år 1921. Foto: ur Eriksson 2017.



Figur 7. 1879 års karta med fyndplatsen för de tre vraken markerad samt vrakens felaktiga läge i FMIS. Karta: Lantmäteriet, bearbetad av Jens Lindström/NMG.

som sedan hände med vrakdelarna och idag är de att betrakta som förkomna. Ett av vraken, RAÄ Sundsvall 95, tolkades som rester efter en kofferdibrigg eller skonert på cirka 200 ton och skrovet var enligt Stackell byggt av "ganska grovt furuvirke och erbjuder med avseende på byggnadssättet inga särskilda egenskaper." RAÄ Sundsvall 94, vars position i FMIS är i stort sett densamma som RAÄ Sundsvall 95, beskrivs som ett mindre fartyg, sannolikt en kanonjulle eller en kanonslup, som synes vara byggt av furu och tätfortimrat med spår av täta järnbeslag ovanpå garneringen. Under 1700-talet och första halvan av 1800-talet byggdes kanonslupar för kronan i Sundsvall på Sundsvalls varv. Om det aktuella vraket är byggd på Sundsvalls varv eller inte är emellertid okänt men kommandörkapten Stackell bedömde att vraket var från 1800-talets början eller tidigare. Det tredje vraket, RAÄ Sundsvall 96, beskrivs som en fyrkantspråm och att det med denna "var inget anmärkningsvärt".

Utifrån Stackells kartskiss och beskrivningar blir det uppenbart att positionerna för vrakens läge i fornminnesregistret är felaktiga. Platsen där vraken hittades ligger mer än 100 meter väster om positionerna i FMIS.



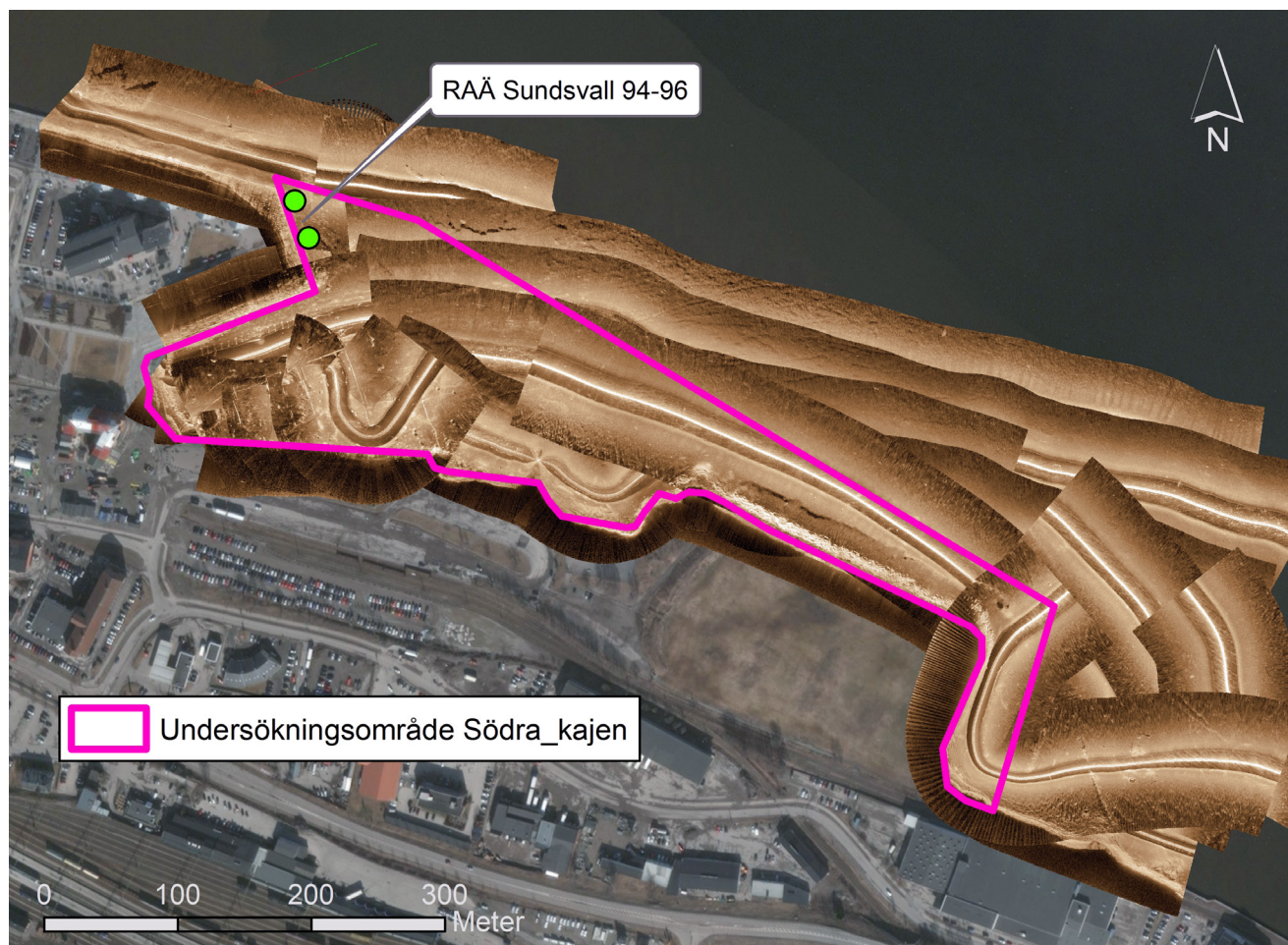
Figur 8. Vrakens läge i kajen enligt Stackells skiss från 1926. 1 – kanonslupen 2 – fyrkantspråmen 3 – kofferdibriggen. Källa: Högberg & Vikdahl 1996.

RESULTAT

Vid side scan sonarkarteringen påträffades 21 objekt av möjligt antikvariskt intresse varav fyra låg strax utanför den östra delen av utredningsområdet (figur 9 & 10).

Samtliga sonarindikationer dykbesiktades och de flesta av indikationerna utgjordes av timmerstockar av furu i olika dimensioner samt en del bottenfasta träpålar (se bilaga 1 & 2 för fullständig redovisning av de besiktade sonarindikationerna). Inga lämningar som bedömdes vara äldre än 1850 (och därmed skulle kunna utgöra fornlämningar) lokaliserades inom undersökningsområdet. En indikation (Id 3, figur 10) var ett bilchassi som låg delvis nedsjunket i botten några meter ut från kajen inne i gästhamnen. De flesta lämningar hade bäring på sågverksepoken från den senare halvan av 1800-talet eller början av 1900-talet och ett furutimmer som påträffades hade flera tydliga ägarstämplor inhuggna

Figur 9. Satellitbild över undersökningsområdet utmed Södra kajen med montage av sonarmosaik som visar det side scan sonarkarterade bottenområdet. De gröna prickarna markerar positionerna från fornminnesregistret för lämningarna RAÄ Sundsvall 94, 95 och 96. Karta: Esri, bearbetad av Jens Lindström/NMG





Figur 10. Satellitbild över undersökningsområdet utmed Södra kajen med påträffade sonarindikationer markerade. Karta: Esri, bearbetad av Jens Lindström/NMG

på ena sidan (figur 11). Timren stämplades med en stämpelyxa för att de skulle kunna identifieras innan flottningen påbörjades. Varje sågverk hade sin unika stämpelsymbol.

Inga vrak eller vrakdelar påträffades vid platsen för de tre fartygslämningarna RAÄ Sundsvall 94, 95 och 96, vilket bekräftar att positionerna för lämning-

Figur 11. På bilden syns en närbild på ett furutimmer (sonarindikation nr 8) på botten som är märkt med flera ägarstämplar som stansats in i virket med en så kallad stämpelyxa. Foto: Jens Lindström/NMG.



arna i fornminnesregistret är felaktiga. På platsen hittades en del modernt skrot, bland annat en kundvagn samt en gammal rostig cykel (Id 1 & 2, figur 10). Sonarkarteringen omfattade även området där vraken påträffades och besiktades av Stackell 1926 men inte heller där syntes några tydliga fartygslämningar i sonarmaterialet. Om det finns någonting kvar av dessa lämningar så ligger de med största sannolikhet under nuvarande kajen. Lennarth Högberg har även dykt på platsen där vraken påträffades 1926 och han rapporterar att det inte finns några spår av vraken kvar på platsen (muntlig uppgift Lennarth Högberg).

Ett litet båtvrak

Strax öster om undersökningsområdets östra begränsning påträffades ett litet båtvrak som tidigare lokaliserats av Lennarth Högberg med side scan sonar (Id 18, se figur 8). Detta vrak visade sig vara en cirka fem meter lång klinkbyggd vitmålad segeljolle som bedömdes vara från 1900-talets mitt. Ingenting talar för att båten har förlist då det i fören låg en toalettstol av porslin som förmodligen har använts för att avsiktligt sänka båten (figur 12 & 13).

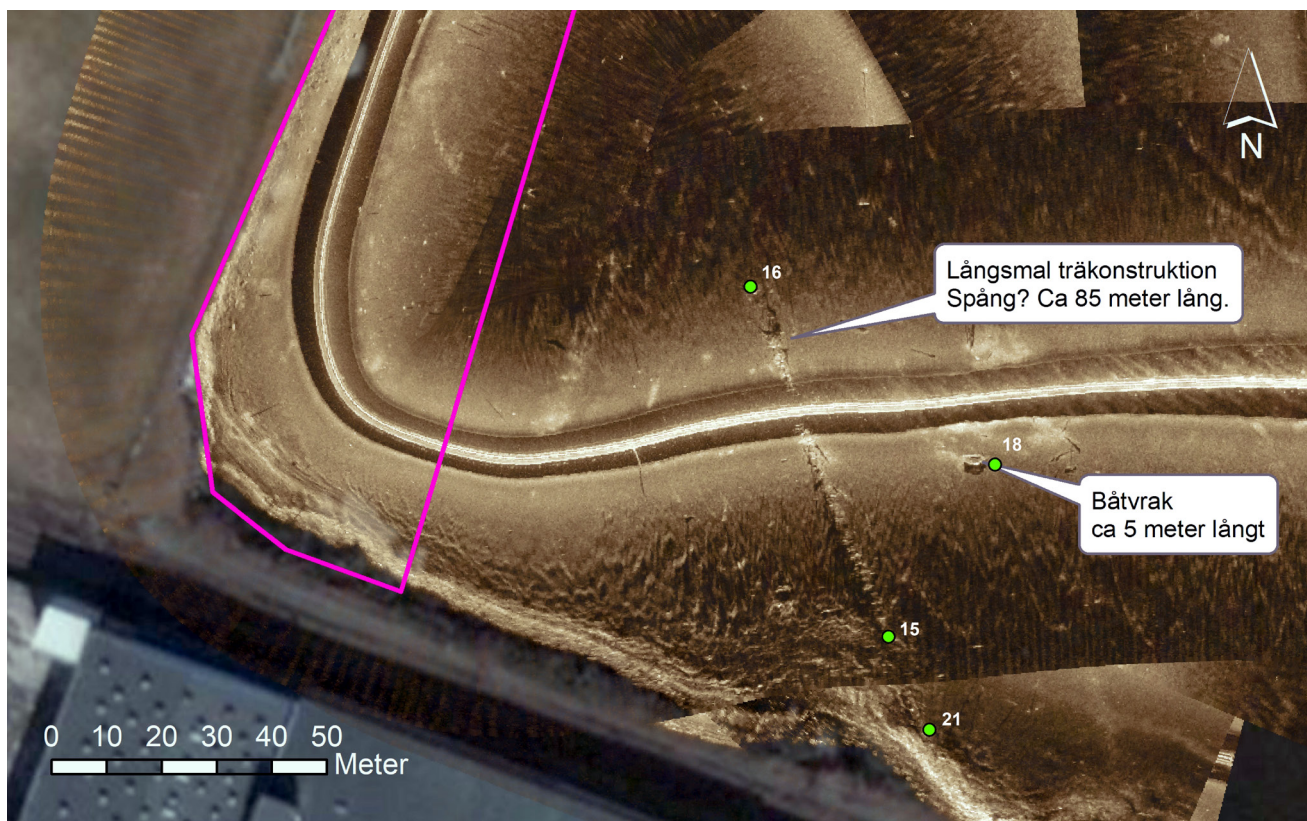
Antikvarisk bedömning: Övrig kulturhistorisk lämning.



Figur 12. Vraket efter den förmodligen avsiktligt sänkta segeljollen. Foto: Jens Lindström/NMG.



Figur 13. Notera toalettstolen som förmodligen har använts för att avsiktligt sänka jollen. Foto: Jens Lindström/NMG.



Figur14. Österom undersökningsområdet påträffades en mindre fartygs-lämning samt en 85 meter lång timmerkonstruktion. Karta: Jens Lindström/NMG.

En timmeranläggning

I samma område som båten, påträffades en cirka 85 meter långsmal timmeranläggning som löpte snett ut från land i nord-västlig riktning (figur 14). Timmeranläggningen utgör förmodligen resterna av en typ av spång som har använts vid lastning och lossning av plank och timmer. På botten reser sig ett tjugotal A-formade träställningar och nere på botten intill ligger spontade plankor, som förmodligen varit avsedda som brädgångar (figur 15). På ett fotografi över Sundsvalls hamn från 1900-talets början kan man se några liknande anläggningar (se figur 4) utanför de så kallade Rosenborgsmagasinen. En del av dessa spångar (lastbryggor) har varit försedda med järnräls där man haft vagnar som använts vid lastning och lossning.

Antikvarisk bedömning: Övrig kulturhistorisk lämning.



Figur 15. Bilden visar en del av den långsmala timmerkonstruktionen som påträffades cirka 50 meter öster om undersökningsområdet. Foto: Jens Lindström/NMG.

DISKUSSION

Under den arkeologiska utredningen utanför Södra kajen i Sundsvall påträffades inga fornlämningar, det vill säga lämningar som misstänktes vara äldre än 1850. Många av de side scan sonarindikationer som påträffades och dykbesiktades utgjordes av sjunktimmer eller andra lämningar som kunde kopplas till trävaruindustrin vilken utvecklades snabbt under 1800-talets sista årtionden. Under kart- och arkivstudien blev det uppenbart att stränderna runt Sundsvallsfjärden har varit föremål för omfattande utfyllningar under främst första halvan av 1900-talet. De äldre verksamheter som funnits i strandnära områden i anslutning till utredningsområdet i Sundsvallsfjärden, till exempel skeppsvarvet vid Rosenborg, hittades det inga spår av. Möjligtvis kan några upprättstående träpålar häröra från den tidigaste verksamheten från 1700/1800-tal men efter granskning av det äldre kartmaterial blir det uppenbart att de äldsta verksamheterna ligger begravda under fyllnadsmassor på land långt från dagens strandlinje. En cirka 90 meter lång träkonstruktion hittades ett tiotal meter öster om utredningsområdets östra begränsning och den tros ha varit någon form av träspång/brygga som har använts för lastning och lossning av plank, timmer eller andra träprodukter. Det är dock inte troligt att denna konstruktion är äldre än 1850 men den utgör i alla fall en viktig kulturhistorisk lämning och den är förmodligen en av få liknande anläggningar som finns bevarade på botten.

Angående lämningarna efter vraken RAÄ Sundsvall 94, 95 och 96 som ingick i utredningen, har dimmorna skingrats en aning. I den besiktningsrapport som sammanställdes av kommandörkapten Stackell i juni 1926 framgår vrakens position och läge tydligt och det blir uppenbart att positionerna för lämningarna i fornminnesregistret ligger cirka 120 meter för långt österut. Hur det kommer sig att lämningarna hamnat där har förmodligen att göra med konverteringen av positionerna från Sjöhistoriska museets äldre vrakarkiv SMA (Svenskt marin- arkeologiskt arkiv) till det digitala fornminnesregistret FMIS. Det finns många liknande exempel på maritima lämningar som hamnat fel efter migreringen mellan de två databaserna. Den faktiska fyndplatsen för de tre lämningarna dykbesiktades inte under utredningen men Lennarth Högberg, som tidigare har dykt på platsen, meddelade att det inte finns några vrak – eller i alla fall inga synliga vrakrester – synliga ovan botten.

ADMINISTRATIVA UPPGIFTER

Länsstyrelsens beteckning:	431-2947-2019
Nordic Maritime Groups beteckning:	S-46.2019
Socken:	Sundsvall
Kommun:	Sundsvall
Län:	Västernorrland
Typ av undersökning:	Arkeologisk utredning
Tidpunkt för utredningen:	14–16 maj 2019
Undersökare:	Nordic Maritime Group AB Lingonvägen 2, 266 52 Vejbystrand
Projektledare och ansvarig chef:	Jens Lindström e-post: jens@nordicmaritime.se, tel 0760-493257
Personal i fält:	Jens Lindström, Maija Huttunen, Eveliina Salo & Lennarth Högberg

REFERENSER

Litteratur

- Alopaeus, H., Jansson, S. & Johansson, T. 1997. *Marinarkeologisk utredning inför MKB. Projekt Sundsvallsfjärden*. Rapport:1. Härnösand: Marin dokumentationsteknik MDT-AB.
- Eriksson, N. 2017. *Riksäpplet: Arkeologiska perspektiv på ett bortglömt regalskepp*. Lund: Nordic Academic Press.
- Hansson, J. 2012. *Fyrkantsprämen, hamnens bortglömda arbetshäst. Särskild arkeologisk undersökning*. Rapport. Stockholm: Sjöhistoriska museet.
- Högberg, L. & Vikdahl, A. 1996. *"När otur'n va frammä": Sanna berättelser ur Sundsvalls Sjöfarts-historia*. (2. uppl.) Alnö: A. Vikdahl.
- Liliequist, I. 1996. Stadsplanering och bebyggelseutveckling från 1621 fram till branden 1888. I: Tedebrand, L-G. (red.), *Sundsvalls historia, del 1*. Sundsvall: Stadshistoriska kommittén.
- Stenberg, A. 1998. Stenstaden i träriket. *Populär Historia* 2.

Arkiv och register

FMIS, Riksantikvarieämbetets fornlämningsregister:
<http://www.fmis.raa.se>

Kartor

ESRI
Lantmäteriet

BILAGA 1

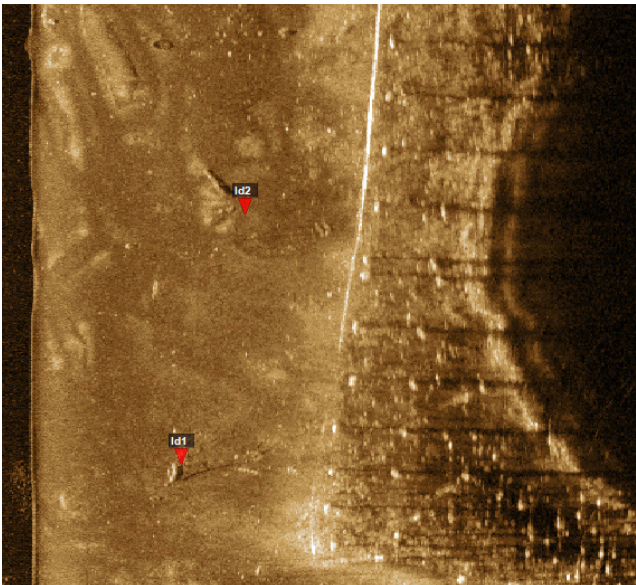
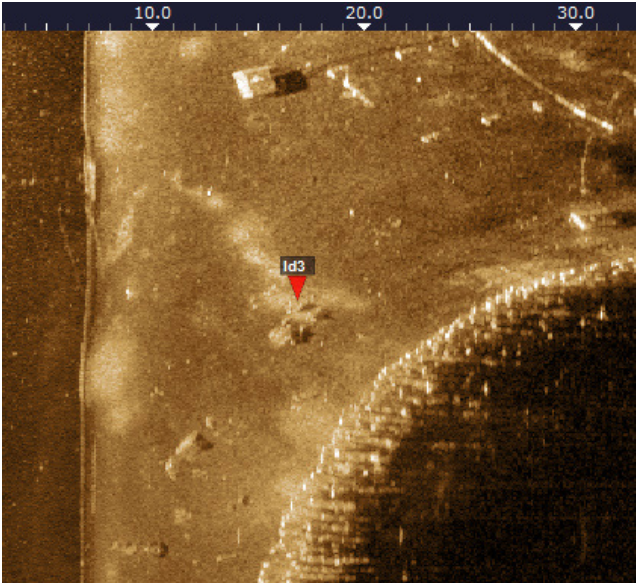
POSITIONER PÅ SONARINDIKATIONER

Koordinatsystem: Sweref99 TM.

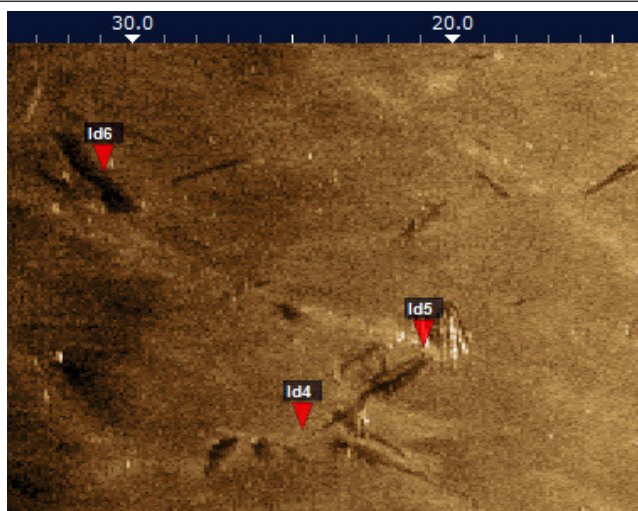
Id	Beskrivning	Djup (m)	N	E
1	Cykel	7	6919837	619981
2	Kundvagn och timmer	8	6919810	619990
3	Bilvrak	5	6919655	620020
4	Område med timmer	7	6919698	620114
5	Område med timmer	6	6919692	620118
6	Område med timmer	6	6919695	620135
7	Rundtimmer	7	6919697	620161
8	Rundtimmer	7	6919689	620163
9	Pålar	13	6919600	620219
10	Pålar	12	6919606	620239
11	Rundtimmer	13	6919620	620288
12	Fyra bildäck	8	6919628	620421
13	Uppstickande pålar	6	6919478	620519
14	Timmer	4	6919414	620534
15	Pålkonstruktion	4	6919371	620594
16	Pålkonstruktion	5	6919428	620568
17	Rundtimmer	7	6919461	620593
18	Båtvrak, segeljolle	5	6919404	620611
19	Rundtimmer	6	6919432	620627
20	Rundtimmer	5	6919401	620629
21	Pålkonstruktion	3	6919348	620604

BILAGA 2

SONAR- OCH BESIKTNINGSBILDER SAMT BESKRIVNING AV SONARIDIKATIONER

Sonarbild och beskrivning	Foto
Id 1 & 2	
 Id 1. Cykel Id 2. Kundvagn och timmer	
Id 3	
 Bilvrak	

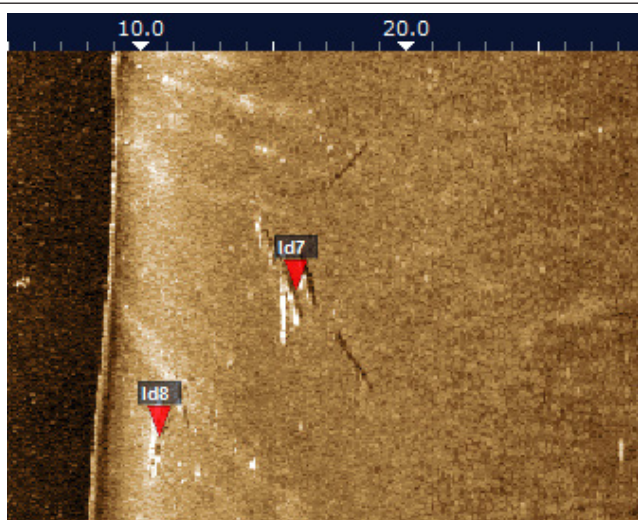
Id 4, 5 & 6



Område med sjunktimmer



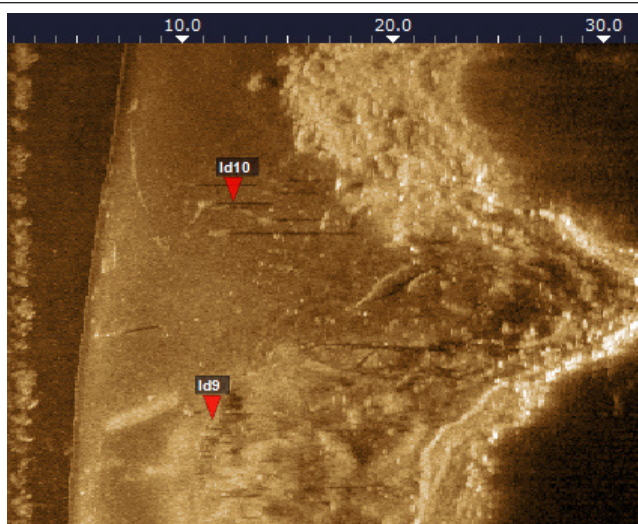
Id 7 & 8



Sjunktimmer

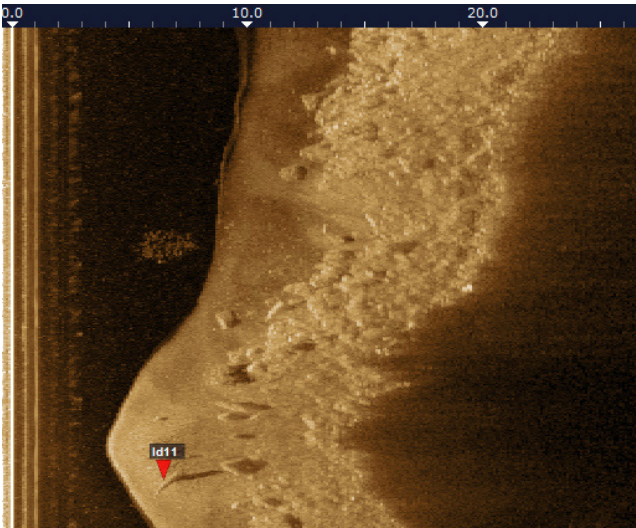
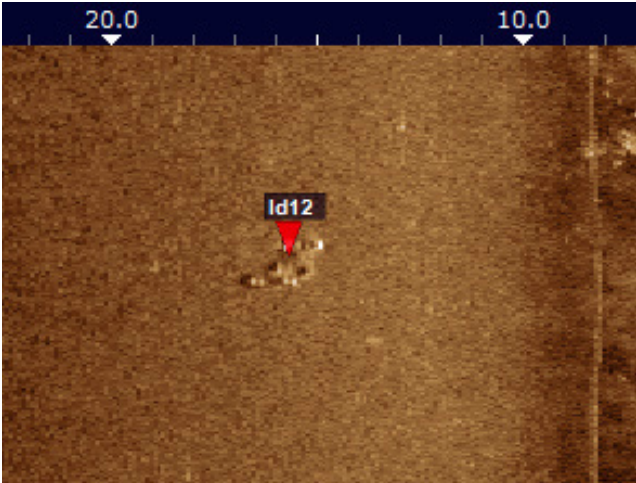
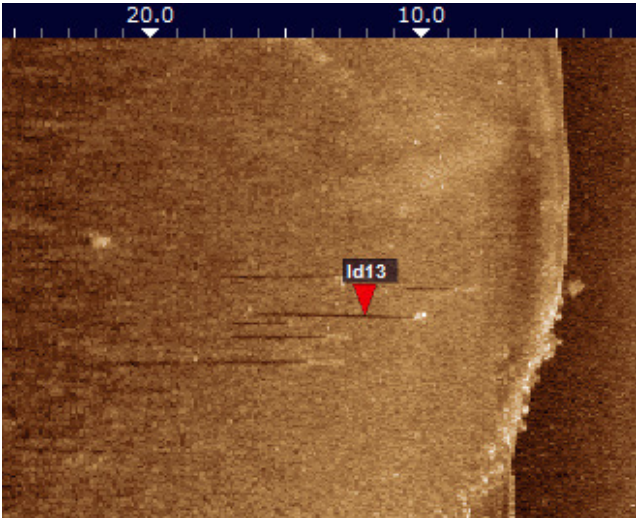


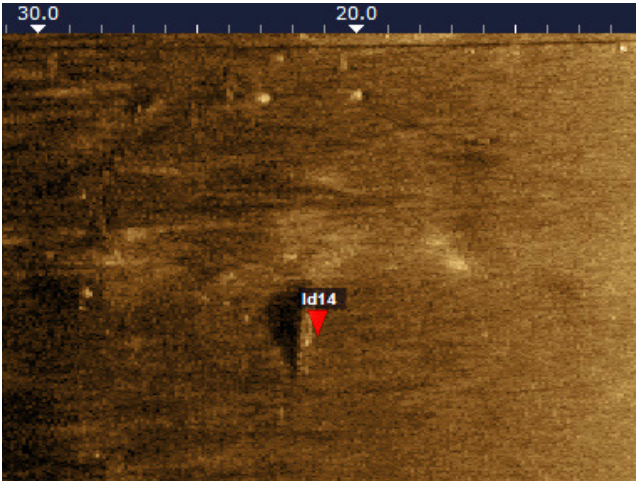
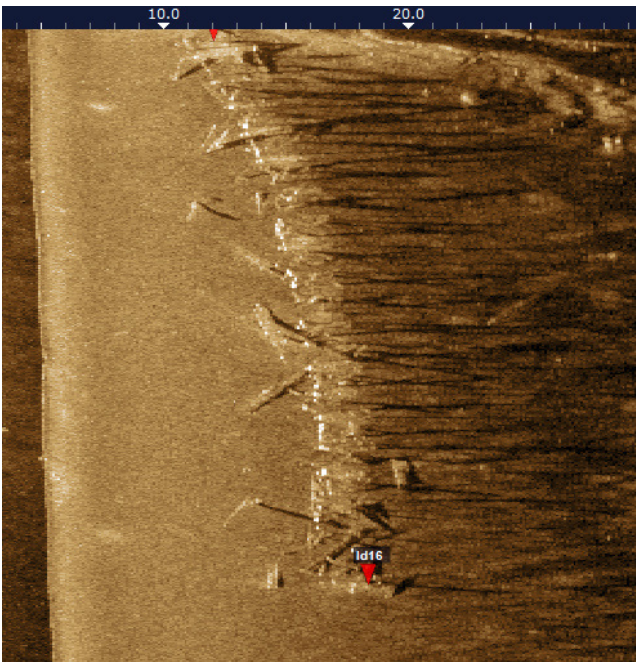
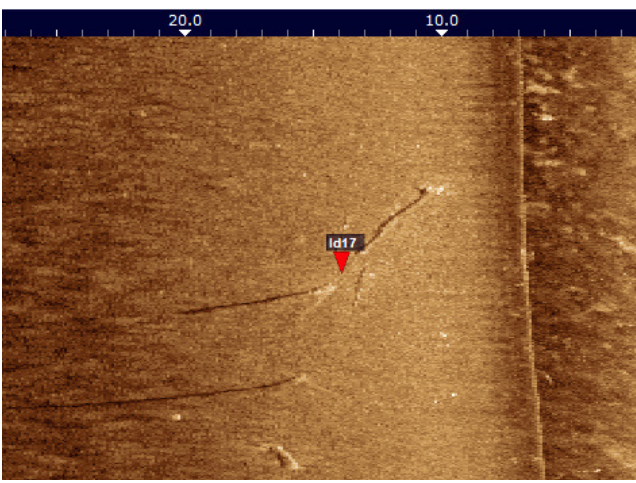
Id 9 & 10



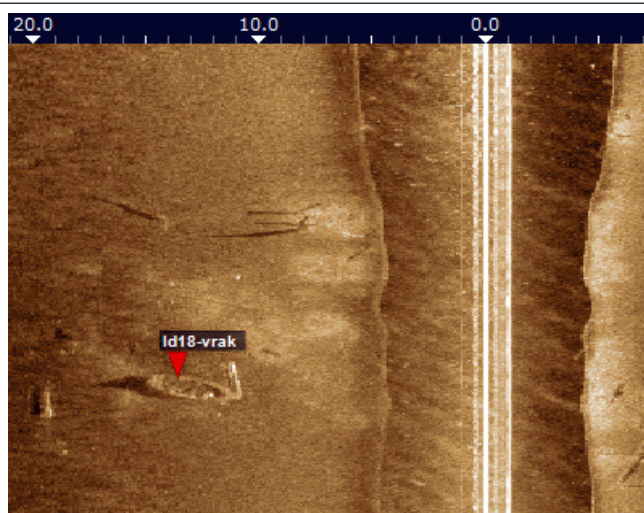
Upprättstående pålar som är avsågade två meter under vattenytan

Ej foto.

Id 11  Ett upprättstående timmer	Ej foto.
Id 12  Fyra hopbundna bildäck	
Id 13  Fyra uppstickande träpålar	
Id 14	

 Id14 Timmer	Ej foto.
Id 15 & 16	
 Id16 Pålkonstruktion, träspång	
Id 17	
 Id17 Rundtimmer	Ej foto

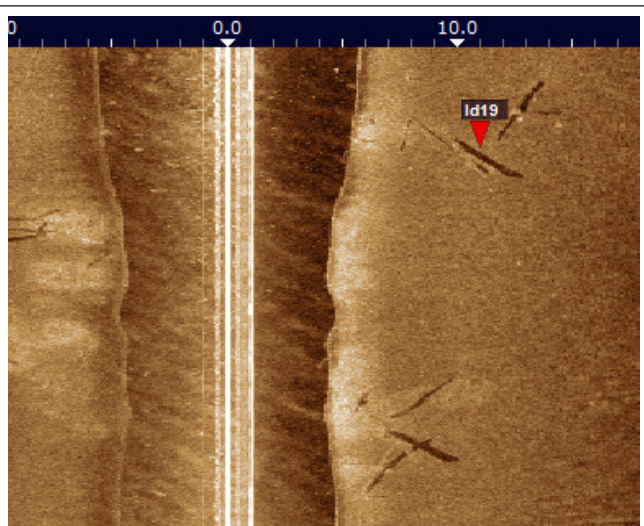
Id 18



Litet båtvrak av klinkbyggd segeljolle. Cirka fem meter långt.



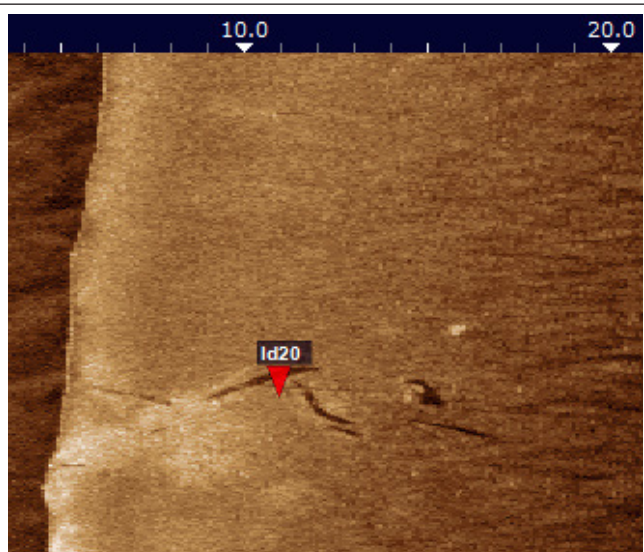
Id 19



Sjunktimmer, barkbankar



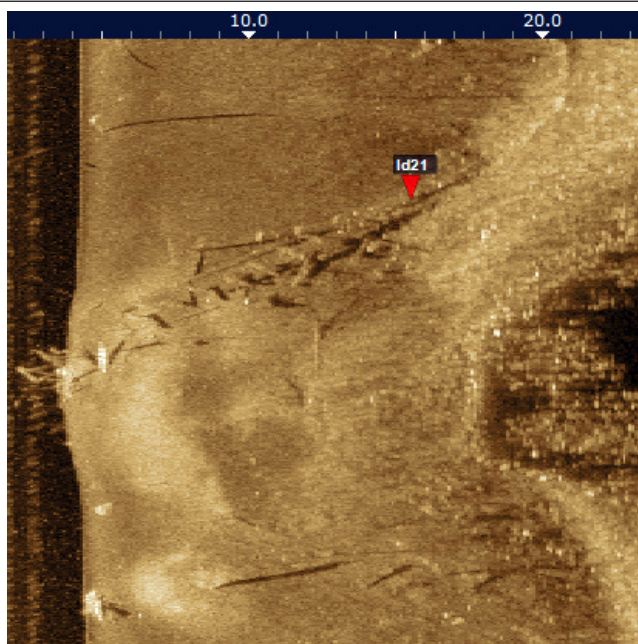
Id 20



Sjunktimmer



Id 21



Pålanläggning, nära land

Se Id 15 & 16

PÅ BOTTEN UTANFÖR SÖDRA KAJEN, SUNDSVALLS HAMN

Nordic Maritime Group AB utförde 14–16 maj 2019 en marinarkeologisk utredning utanför Södra kajen i Sundsvall. Det primära syftet med utredningen var att ta reda på om det finns några fornlämningar inom det aktuella utredningsområdet. I uppdraget ingick även att utreda korrekt antikvarisk status för tre fornlämningsklassade vrak som enligt fornminnesregistret skulle finnas i den västra delen av utredningsområdet.

Utredningen omfattade kart- och arkivstudier, kartering med side scan sonar, dykbesiktning av sonarindikationer samt flygfotografering med drönare. Inga fornlämningar påträffades under utredningen men strax utanför utredningsområdet lokaliserades en cirka 85 meter lång timmeranläggning samt ett litet båtvrak från 1900-talets mitt. Timmeranläggningen antas ha varit en bryggkonstruktion som använts vid lastning och lossning av plank och timmer från tiden omkring sekelskiftet 1800/1900. Inga spår efter de tre fartygslämningarna RAÄ Sundsvall 94, 95 och 96 påträffades på den plats som anges i fornminnesregistret.