

Arkeologisk förstudie inför planerad utbyggnad av Södertälje kanal

Bakgrund

Med anledning av planerad utbyggnad av Södertälje kanal har Sjöhistoriska museet, som är en del av Statens maritima museer (SMM) genomfört en kulturhistorisk förstudie av fornlämningarna i området.

Lagstiftning kring forn- och kulturlämningar

Lagen om kulturminnen (KML) inleds med orden: ”Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö. Ansvaret för detta delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete skall se till att skador på kulturmiljön så vitt möjligt undviks eller begränsas”

Fasta fornlämningar är skyddade enligt lagen och skyddet gäller både kända och okända fornlämningar. En fornlämning behöver därför inte vara registrerad för att lagskyddet ska gälla. Till varje fornlämning hör även ett skyddsområde som behövs för att bevara fornlämningen och dess närliggande omgivning. Detta område kallas fornlämningsområde och har samma skydd som den specifika fornlämningen. Lämningar som inte skyddas av lagen kallas övriga kulturhistoriska lämningar.

Syfte/mål

Syftet med förstudien är att utreda och översiktligt kartlägga maritima fornlämningar och kulturlämningar i området och att sätta in dessa i sitt historiska sammanhang samt även att göra en bedömning av vilken effekt det förestående arbetsprojektet kan ha på den maritima kulturmiljön samt vilka åtgärder som kan komma att bli aktuella.

Delar av sträckningen ligger inom fornlämning RAÅ 133 Södertälje, vilket är de centrala delarna av staden och motsvarar stadens utbredning enligt 1648 års karta.

Föreliggande förstudie grundas på landskapsstudier av Södertälje stad och då främst kanalområdet, samt studier av antikvariskt arkivmaterial såsom äldre kartmaterial, rapporter och hembygdslitteratur.

Historisk utveckling

Som ett grönblikt band binder Södertäljekanal ihop Mälaren med Saltsjön. Avgörande för stadens utveckling är och har alltid varit det strategiska läget mellan Östersjön och Mälaren. Under förhistorisk tid fanns det ett naturligt sund som förband Mälaren med havet. Förbindelsen var viktigt i samband med Birkas framväxt. Sundet blev pga landhöjning allt grundare och smalare. När vattenvägen inte var farbar längre är svårt att fastställa. Det tog århundraden innan man lyckades bemästra naturen och återigen få till den viktiga förbindelsen mellan vattenområdena.

Det äldsta Södertälje utgörs av den ås som först höjde sig ur vattnet och på den låg de tidigaste bosättningarna. Åsen kan fortfarande ses i Orionkullen och i de kuperade områdena norr om Mälärbron. Kyrkan som är uppförd på åsen under tidig medeltid är stadens äldsta bevarade byggnad.

Södertälje omnämns tidigt i de skriftliga källorna. Under medeltiden hette staden endast Tälje och i en redogörelse från 1070-talet av färdvägen från Hamburg till Sigtuna av Adam av Bremen nämns Tälje som en plats som passeras. Först efter Norrtäljes tillkomst byter staden namn till Södertälje år 1622.

Under 1200-talets slut och 1300-talets början framträder Tälje som en mötesplats för andliga och politiska ledare. Senast år 1378 bör Tälje haft stadsprivilegier då staden detta år omnämns som "oppidom Teglis". Oppidum är latin och betyder befäst småstad. Hamnläget mellan Mälaren och Östersjön hade stor betydelse för staden under hela medeltiden (Carlsson 2011:7).

Mellan 1318 och 1527 var Tälje ett administrativt centrum för ett område som idag ungefär motsvarar dagens kommun. Området benämns som Täljehus län. Täljehus var en fästning byggd på en ö i Täljes norra inlopp i början av 1300-talet. Borgen brändes men ruinen finns kvar på Slottsholmen vid Ragnhildsborg (Mellander-Rönn m fl 2006:13).

Storhetstiden inföll vid slutet av 1500-talet och 1600-talets början under hertig Karls tid. Karl var hertig över Södermanland och strävade efter att Tälje skulle bli en av landets ledande hamnar. En stor del av landets järnutförsel gick via Södertälje. Det botteniska handelstvånget som innebar att utförsel endast fick ske från huvudstaden infördes 1636 och inverkar negativt på Södertälje.

Under tidigt 1700-tal bryter pesten ut i staden och invånarantalet sjunker drastiskt. 1719 bränner ryssarna staden och en stor del av bebyggelsen går förlorad. Under andra halvan av 1700-talet startas flera manufakturer och befolkningen ökar återigen och staden återuppbyggs.

Vid 1800-talets början bodde ca 960 invånare i staden och näringslivet var begränsat. 1806 börjar kanalen byggas och stadens invånare fick nu ökade

inkomster från försäljning och uthyrning av husrum . I staden inrättas nu även en kallvattenkurinrättning och societeten strömmar till staden. Under den senare delen av 1800-talet sker en industrialisering av staden och kommunikationerna byggs ut.

Vattenvägen under förhistorisk tid

Södertäljes läge i en dalgång som förbinder Mälaren och Östersjön, har varit en förutsättning för Södertäljes uppkomst. Den förhistoriska Södertäljeleden har intagit en central roll i forskningen kring det äldsta Södertälje. När sundet grundades igen och inte blev framkomligt är ett av de forskningsområden som under lång tid varit omdiskuterat. Konsekvenserna av uppgrundningen kan ses i skenet av Birkas tillbakagång. En debatt som ständigt är aktuell.

Det finns flera teorier vad det gäller tidpunkten för sundets avstängning (se Boberg 1979:33).

Den vanligaste tolkningen är att den öppna vattenfåran gick fram där marken av naturen är lägst, alltså från Marens norra ände vid nuvarande Saltsjötorget, fortsatte i Storgatans sträckning till Mälaren. När vattnet sen försvann bildades här en torrlagd fåra och där kunde man sedan dra skeppen på rullar mellan Maren i söder och Mälaren i norr. Efterhand skall den torrlagda fåran blivit en del av landsvägen och där sen staden växte fram (Bergquist 1968:1 071).

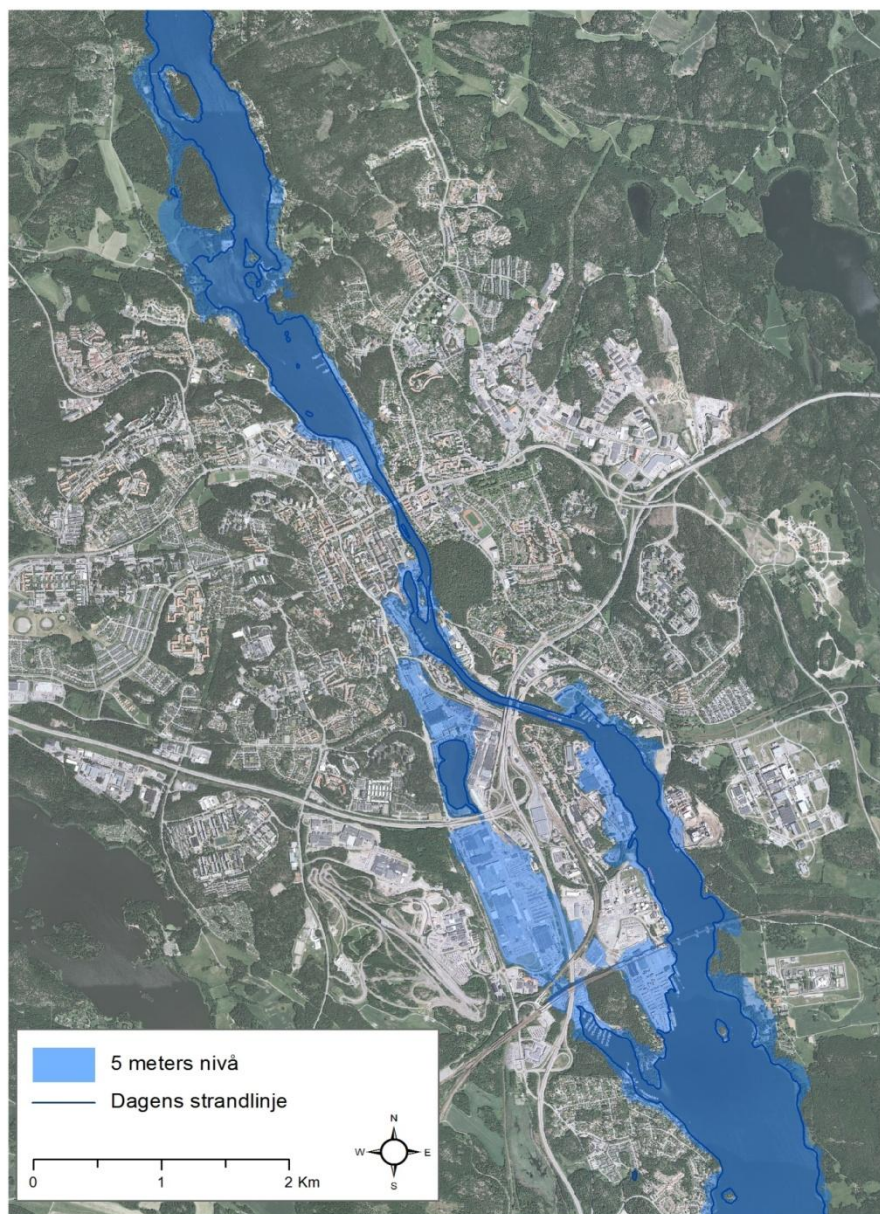


Fig. 1. Karta visar den vikingatida vattennivån samt dagens strandlinje. Bearbetad av Erika Ahlquist WSP.

Vattenvägen under medeltid och 1500-1600-tal

Under medeltiden var vattenvägarna de vanligaste transportvägarna och Tälje blev en mötesplats för folk som kom från Mälaren och Östersjön. Under perioden kallades staden för "Låset vid Mälaren" (Bergdahl-Nörby 1985:48).

Redan under medeltiden försökte man öppna den gamla farleden mellan Mälaren och havet. Engelbrekt försökte på våren 1435 att gräva en kanal förbi Tälje. På vilken plats det skall ha skett är dock lite oklart. Den sk Englebrektsgraven skall ha legat söder om Maren i den sk Strömsleden men denna var farbar in på 1600-talet och några arbeten skall inte ha varit nödvändiga. Troligtvis har han försökt inrikta sig på det norra näset förbi själva staden. Den gamla farleden i Storgatans riktning var vid det här laget redan bebyggd och inte aktuell och han fick flytta företaget längre österut. Våren 1436 blev Engelbrekt mördad och kanalarbetet fullföljdes aldrig (Bergquist 1968:1074).

Hertig Karl hade ambitionen att göra Södertälje ekonomiskt starkt och han anlade en hamn och utskeppningsplats strax söder om staden för att kunna exportera järnvaror från sitt hertigdöme utan att behöva passera Stockholm. Hertigen lär även ha använts sig av soldater för att fördjupa och förstärka Strömsleden. Flera tusen pålar lär ha använts (Bring 1924:15, Olofsson 1968:200). Hertig Karl hade också planer på att anlägga en kanal förbi Södertäljes stadskärna men vilka kanalarbeten som egentligen utfördes är oklart (Olofsson 1968:198 ff)

Under 1580-talet togs frågan om kanalen upp igen. Enligt stadens bevarade räkenskaper för år 1585 utbetalades 10 daler och 1 mark, årets största utgift, till en tysk från Stockholm som "vill graffva här". Det kan tyda på att det rördes sig om en upprustning av vattenvägen. På 1590-talet förslög hertig Karl att man skulle gräva så att ett litet skepp på 4-5 alnars djup kunde löpa in till staden (området kring kyrkan). Det hela blev dock inaktuellt i samband med Sigismundsfejden och projektet lades ned.

1610 fördes det på tal igen och i ett kungabrev daterat den 8 november det året samtyckte Karl till detta. En grav skall grävas "så att skeppen kunne komma utur Saltsjön hit in till staden" Enligt direktiven skulle 100 man gräva i fjorton dagar och därefter avlösas av en lika stor arbetsstyrka. Om det blev något grävt vet vi inte (Olofsson 1968:241).

1640 lovade regeringen att man skulle se om det gick att reparera segelleden till Saltsjön. Staden hade ju fortfarande inrikes skuttrafik. Vattenståndet i Mälaren blev högt våren 1640 och för att stävja detta beslöts att försöka öppna sträckningen genom staden. Två kompanier skickades till Södertälje för att börja gräva. I maj 1641 beslöt regeringen att det redan inledda arbetet i Södertälje skulle fortsätta och beordrade dit trupper. En anlita holländsk slussbyggare skulle skickas till staden för att se vilka förutsättningar för anläggandet av en sluss fanns. Projektet somnade dock in (Olofsson 1968:319).

Efter den stora stadsbranden 1650 återupptogs projektet igen. Drottning Kristina lär ha upprättat en plan över en kanalsträckning. Denna finns inte bevarad men kan vara den som är synlig på 1648 års karta som upprättats av Sven Magusson (se fig 2).

Våren 1661 var vattenståndet i Mälaren högt och tvingade regeringen till åtgärder för att begränsa skadorna i städerna kring Mälaren. Bortåt 3000

man under ledning av bl a Erik Dahlberg grävde sig då genom Södertäljegraven. Den 20 maj tog han sig med båt från Mälaren till Saltsjön och vattnet från Mälaren kunde rinna av ut i Saltsjön. Planer fanns även på att anlägga en sluss men projektet sköts på framtiden (Olofsson 1968:353 ff).



Fig. 2. 1648 års karta rektifierad mot dagens karta. Den blå linjen markerar ett projekterat eller grävt dike. Bearbetad av Erika Ahlquist WSP.

Vattenvägen under 1700-1800-tal

I början av 1700-talet hade seglationen till Södertälje nästan helt avstannat. Segelleden var nästa helt uppgrundad och fartygen kom inte in till staden. 1754 kommenderades alla stadsbor ut för att rensa Strömsgraven. 1755 rensades även Linasundet upp med bidrag från stockholmsköpmannen Kierman. Kierman var även den som återigen väckte liv i idén om att anlägga en kanal men en rad olycklig omständigheter gjorde så att projektet återigen somnade in. Gustav III hade ett visst intresse i frågan men mest beroende på problemen med det höga vattenståndet i Mälaren. Landshövding Gyllenborg framlade idén om att leden skulle flyttas från Strömleden till förmån för Igelstaleden. Av okänd anledning tvekade Gustav III och projektet föll återigen.

1780 var vattenståndet i Mälaren återigen högt och åtgärder för att stävja detta blev aktuellt. Leden öppnades upp (dock ej för sjöfartstrafik) och två broar byggdes.

I slutet av 1700-talet uppstod bland de ledande männen i riket ett stort intresse för kanalbyggnader och Södertäljekanalerna blev återigen i ropet. 1806 undertecknade Gustav IV Adolf kanalbolagets privilegieurkund. En rad namnkunniga personer satsade i bolaget men efterhand fick staten bidrag med medel för att projekt skulle kunna fortföljas. Eric Nordewall utsågs till teknisk chef.

Till arbetet kommenderades militärer och ett stort antal krigsfångar. Den östra delen av staden förvandlades nu till ett stort schakt och kanalen kunde invigas 1819.

1916 sattes ombyggnaden igång sedan staten köpt in det privata kanalbolaget 1913 och kanalen återinvigdes i november 1924 efter en omfattande utvidgning och fördjupning. Kanalen ombyggdes senast 1976 (Olofsson 1968:287 ff).

Arkeologiska relevanta iakttagelser

Få arkeologiska undersökningar har gjorts i Södertälje. De äldsta lämningarna kan lokaliseras till åsryggen norr om kyrkan där boplatslämningar och gravar från andra hälften av 1000-talet påträffats. År 1923, vid grävning för brofäste för den nya bron över Södertälje kanal, påträffades två människoskelett från två sannolikt medeltida gravar (SHM inventarienummer 17304). Åren 1982-83 utfördes undersökningar i området för att försöka finna en eventuell vikingatida-medeltida boplat. Två boplatlägen från 1000-1100-talet kunde lokaliseras (Carlsson 2011:8).

I samband med kanalgrävningen 1806-19 gjorde väg- och vattenbyggnadsingenjören Eric Nordewall flera spännande iakttagelser. Ca 1,8 meter under den dåvarande markytan och ca 300 meter från Marstrandens påträffades rester efter en båt som låg i svart jord. Nordewall

tolkade detta som att Mälärviken tidigare skurit långt in i landet (Boberg 1979:33).

Andra iakttagelser som han gjorde var följande (se Boberg 1979:33ff)

1. Ca 30 meter från dåvarande Marens strand påträffades "en roddbåt" med 4-5 årtullar. Båten påträffades ca 1,8 meter under markytan "i svart stinkande jord".
2. Ca 18 meter från dåvarande Mälästrand framkom ett 0,6 m tjockt svart jordlager med träkonstruktioner, kvistar och spånor. Lagret sträckte sig ca 15 meter mot söder och tvärs över hela kanalbredden.
3. Intill ovanstående kulturlager påträffades på ca 2 meters djup ett ankare av järn (fig. 3).
4. I den nedre kanalsträckningen påträffades större och mindre pålar i en viss ordning.
5. Vid grävningen mellan Maren och Mälaren påträffades stenyxor och 2 koppartackor.
6. Vid grävning i Marens nedre del påträffades en mindre klinkbyggd båt.
7. Vid kanalens utlopp i Mälaren framkom 2 vrak av halvdäckad typ av "ålderdomlig typ". Fartygen skall enligt Nordewall varit prydda med människohuvuden (av trä?) men när de torkade så föll de samman och söndermulades (Hjulhammar 2003:155).

Den norra delen av kanalsträckningen har utgjort ett sankt område under en stor del av historien. Tidvis har området varit framkomligt med båt och under andra perioder har området varit helt igenslammat. De fynd som gjordes vid kanalgrävningen kan inte närmare dateras men det påträffade ankaret kan typologiskt dateras till vikingatiden. Uppgifterna om vart det påträffades är dock ganska oklar. Spåren efter den verksamhet som funnits i kanalsträckningen innan de stora grävningarna på 1800-talet har med största sannolikhet gått förlorat. Nordewalls anteckningar tyder ändå på att rester från eventuell fiskeverksamhet eller pålspärrar samt kvarlämnade båtar funnits i det igenslammade området. Den svarta jorden och resterna efter kvistar kan också tyda på att verksamhet från stadsområde dumpats i den sankta marken.

Stenyxorna och koppartackorna ger oss vaga indikationer på att området kan ha fungerat som offerdepå under den tidiga förhistorien.

År 1913 vid muddring i kanalen, 400 meter söder om staden, påträffades en spjutspets av järn (SHM inventarienummer 14915).

Sammantaget kan man säga att spåren av verksamhet i vattenområdet till stor del har förkommit i och med de stora kanalgrävningarna. Det kan inte

uteslutas att eventuella fornlämningar kan påträffas i samband med de arbeten som kommer att utföras.

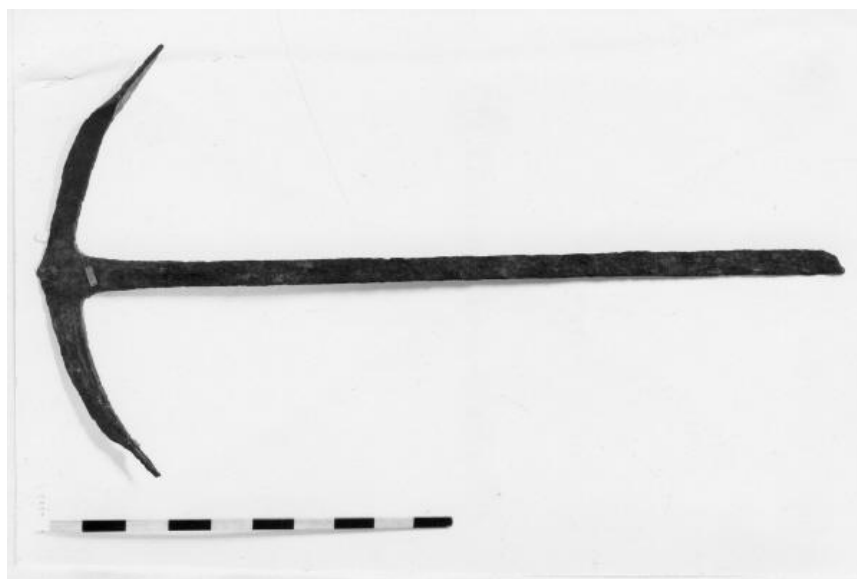


Fig. 3. Ankare, fynd från Södertälje kanal. Tidsbestämning ca 1000 e. Kr. Accessionsnummer 5859, Sjöhistoriska museet.

Förslag till vidare åtgärder

SMM menar att resultatet av denna förstudie tydligt visar behovet av att en arkeologisk utredning och förundersökning görs av det aktuella exploateringsområdet då det kan antas förekomma ytterligare fasta fornlämningar i området. Partvis ligger området inom fornlämningsområdet RAÄ 133 Södertälje (fig. 4).

Sjöhistoriska museet rekommenderar att Sjöfartsverket upprättar ett kontrollprogram för hantering av antikvariska frågor. Ett sådant program bör upprättas i samråd med utförarna av arbetsföretaget och antikvariska myndigheter. SMM rekommenderar även att utvalda delar av kanalen inventeras av dykande arkeologer. Beslut om detta fattas av länsstyrelsen .

De påträffade lämningarna, som bedöms utgöra fasta fornlämningar, skyddas enligt Lag (1988:950) om kulturminnen m.m. och får inte utan vidare antikvariska insatser rubbas, tas bort, täckas över eller på annat sätt ändras eller skadas. Beslut om eventuella vidare antikvariska åtgärder fattas av Länsstyrelsen i Stockholms län.

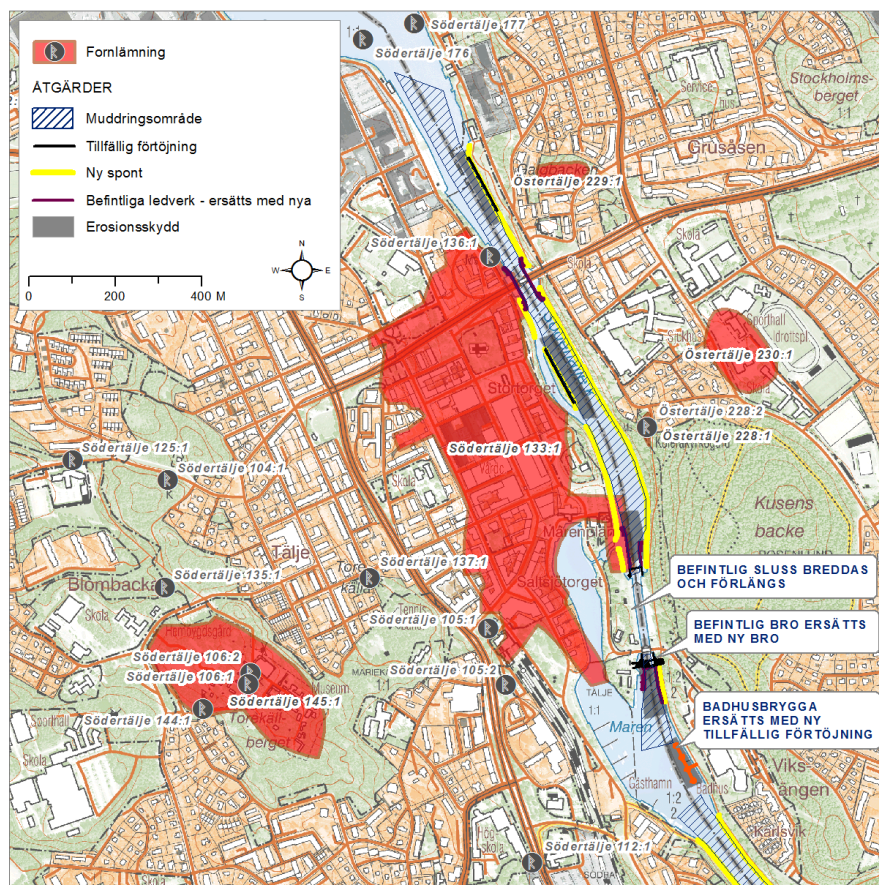


Fig 4. Karta med fornlämningarna markerade samt de kommande arbetena. Fornlämning RAÄ Södertälje 133 utgörs av hela den stora röda polygonen i figurens mitt. Underlag Sweco och Riksantikvarieämbetets Forsök. Bearbetad av Erika Ahlquist WSP.

Sammanfattning

Sjöhistoriska museet har utfört en förstudie som syftade till att utröna hur arbetet med breddningen av Södertälje kanal kan ha för påverkan på de kulturhistoriska intressanta objekten som finns i direkt anslutning till kanalen. Förstudien syftade även till att påvisa om ytterligare fornlämningar kan finnas inom vattenområdet.

Sjöhistoriska museet rekommenderar ett fortsatt nära samarbete mellan Sjöfartverket och utförarna av arbetsföretaget och antikvariska myndigheter under projektets fortsatta gång.

Referenser

Bergdhal-Nörby, Kerstin mfl. Kulturhistoriska vandringar genom tiderna i Södertälje.

Bergquist, E. H. 1968. Södertälje stads topografi och äldre bebyggelsehistoria. Södertälje stads historia. Del 2. Stockholm 1985.

Broberg, Birgitta. Medeltidsstaden 15, RAÄ. Stockholm 1979.

Carlsson, Michél. Lämningar från vendeltid och 1600-1700-talet i Södertälje. Arkeologisk förundersökning inom kvarteret Spinnrocken, Gästgivaren, Garvaren, Lyran, Saturnus samt Tälje 1:1, RAÄ 133:1, Södertälje stad och kommun, Södermanland. Rapport Arkeologikonsult 2011:2526. Stockholm 2011.

Hjulhammar, Marcus. Befästa hus och pålverk längs Södertäljeleden. Sörmlandsbygden 2003. Sörmlands hembygdsförbunds årsbok. Nyköping 2003.

Mellander-Rönn, Fredrika, m fl. Södertälje stadskärna. Kulturhistorisk analys och värdering. Remissversion. Rapport 2006:11. Stockholms länsmuseum. Stockholm 2006.

Olofsson, Sven Ingmar. Södertälje stads historia 1. Stockholm 1968.

SHM (Statens Historiska Museum) föremålskatalog inventarienummer 14915 och 17304.

Riksantikvarieämbetet, Forssök.