



Slussen

**STOCKHOLMS STAD, SLUSSEN MED ANGRÄNSANDE VATTENOMRÅDEN,
RAÄ 103**

Arkeologisk utredning 2007

Kerstin Söderlund & Marcus Hjulhammar



Stockholms stadsmuseum
Kulturmiljöenheten
Arkeologisk rapport 2007:3

STATENS MARITIMA MUSEER

Slussen

Stockholms stad, Slussen med angränsande
vattenområden, RAÄ 103

ARKEOLOGISK UTREDNING 2007

Kerstin Söderlund & Marcus Hjulhammar

ARKEOLOGISK RAPPORT 2007:3

STOCKHOLMS STADSMUSEUM
Kulturmiljöenheten

STATENS MARITIMA MUSEER

OMSLAGSBILD Vädersolstavlan visar utredningsområdet omkring 1530, sett från sydväst. Södra infarten till staden gick via Söderbro som bevakades av Yttre och Inre söderport. Tornen har vingmurar och krenelerade skytteloft. Vid Stadsgården står tranbodarna på pålade grunder ute i vattnet.
Foto G Fredriksson, SSM.

Stockholms stadsmuseum
Kulturmiljöenheten
Box 15025
104 65 Stockholm

PRODUKTION Stockholms stadsmuseum, kulturmiljöenheten
GRAFISK FORM Klas Gustafson/Nostra
PAPPER Colotech
TRYCK CM Digitaltryck AB, Stockholm 2007
ISSN 1650-9579
ISBN 978-91-85233-76-5

INNEHÅLL

1. Inledning	7
2. Bakgrund	7
3. Tidigare undersökningar	34
4. Sonarkartering 2007	37
5. Sammanfattning	38
6. Slutsatser	38
7. Referenser	39
8. Administrativa uppgifter	41
Bilaga 1. Uppgifter från Stadsarkeologiskt register	42
Bilaga 2. Fynd vid muddring för Nils Ericsons sluss 1854	47
Bilaga 3. Fynd vid Stadsgården 1900	48
Bilaga 4. Förteckning över hamnar, lastageplatser och tvätterier vid 1700-talets mitt	50
Bilaga 5. Plan och sektioner upp rättade av statsgeologen Carl Caldenius 1931	51

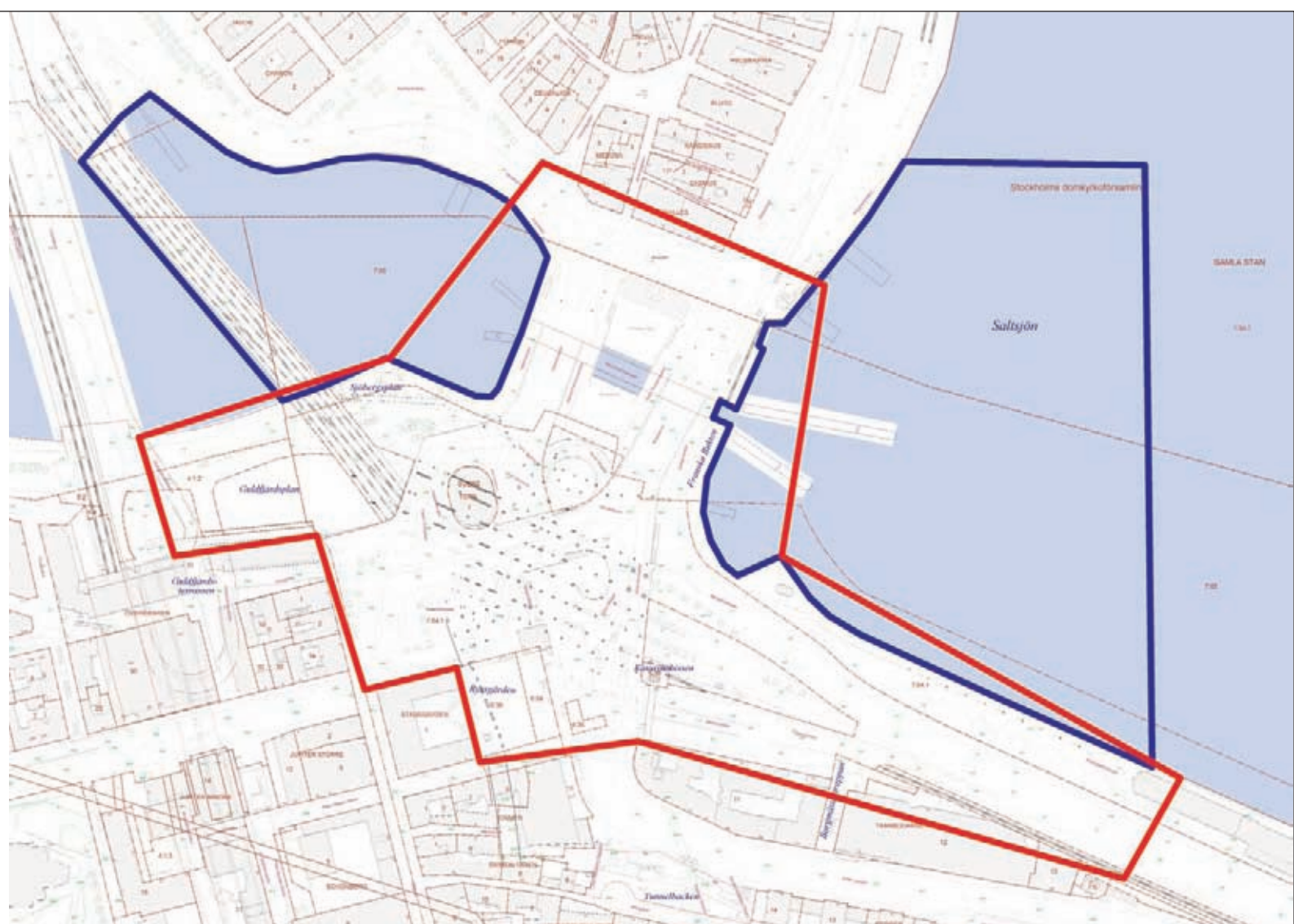


Fig. 1. Utredningsområdet på land och i vatten markerat på registerkartan med röd respektive blå begränsningslinje.

1. Inledning

Stockholms stadsmuseum (SSM) har i samarbete med Statens maritima museer (SMM) utfört en arkeologisk utredning enligt Länsstyrelsens beslut dnr 431-07-17276. Utredningen är gjord på uppdrag av Stockholms stad, exploateringskontoret, och bakgrunden är den kommande ombyggnaden av Slussen.

Det område som är föremål för utredningen sträcker sig från södra kanten av kvarteren Medusa och Achilles i Gamla stan och fram till kvarteren Tranbodarna och Överkikaren på Södermalm. I Gamla stan samt i delar av Södermalm utgörs utredningsområdet av utfylld mark.

Den marina delen av området omfattar cirka 87 000 kvadratmeter. På Mälarsidan avgränsas området i väster av tunnelbanebron över Söderström och i öster av Slussen. På Saltsjösidan sträcker sig utredningsområdet från Stadsgårdshamnen i söder och slutar vid Skeppsbron i höjd med kvarteret Pluto i norr. På Mälarsidan är största bottendjup inom utredningsområdet 19 meter. Bottnen är relativt fast och består av åsmaterial. Under tunnelbanebron grundar bottnen upp till fyra meters djup. På Saltsjösidan är bottnen som djupast omkring 25 meter. Slänterna från kajerna sluttar brant både från Saltsjö- och Mälarsidan fränsett området utanför Sjöbergs plan och vid tunnelbanebrons norra landfäste, där djupet är under två meter.

I områdena längs kajerna, under och i anslutning till tunnelbanebron samt i och utanför de två strömfärororna vid Saltsjön, finns påtagliga sentida störningar på bottnen.

Utredningen omfattar en arkivgenomgång av arkeologisk dokumentation, uppgifter om förlisningar samt relevant kart- och bildmaterial. Sjöbotten har av sökts med side scan sonar och karteringen kommer att kompletteras med dykeribesiktningar. Målsättningen med utredningen är att sammanställa den befintliga kunskapen om de arkeologiska lämningarna i området och därmed skapa ett beslutsunderlag för Länsstyrelsen om vilka arkeologiska åtgärder som kommer att krävas i samband med projektets genomförande.

2. Bakgrund

Undersökningsområdet fram till 1600-talet

2.1 Topografi och kommunikationer

Vid Slussen möter den nord-sydliga landförbindelsen den öst-västliga sjövägen mellan Saltsjön och Mälaren, vilket gett platsen en mycket stor betydelse ur kommunikations-synpunkt. Slussenområdet har under århundradenas lopp genomgått stora förändringar, både genom erosion och mänskligt ingripande. Detta medför givetvis svårigheter att fastställa hur den ursprungliga topografin sett ut. Södermalms branta nordsida utgörs av en förkastningsbrant, om än ”påbättrad” av sentida sprängningar. Mellan Maria- och Katarinabergen bildar Stockholmsåsen en utlöpare mot norr.

I samband med ombyggnaden av Slussen på 1930-talet gjorde statsgeologen Carl Caldenius omfattande grundundersökningar med hjälp av borrhinar (se bilaga 5). Enligt dessa bildade åsen en smal höjdrygg som sträckte sig förbi den nuvarande slussrännan och vidare mot Gamla stan. Också på Gamla stan-sidan talar de geotekniska undersökningar för att en smal udde skjutit ut från Järntorget mot söder och det är mycket möjligt att de tillsammans bildat ett smalt näs under en kortare period för cirka 1 000 år sedan.

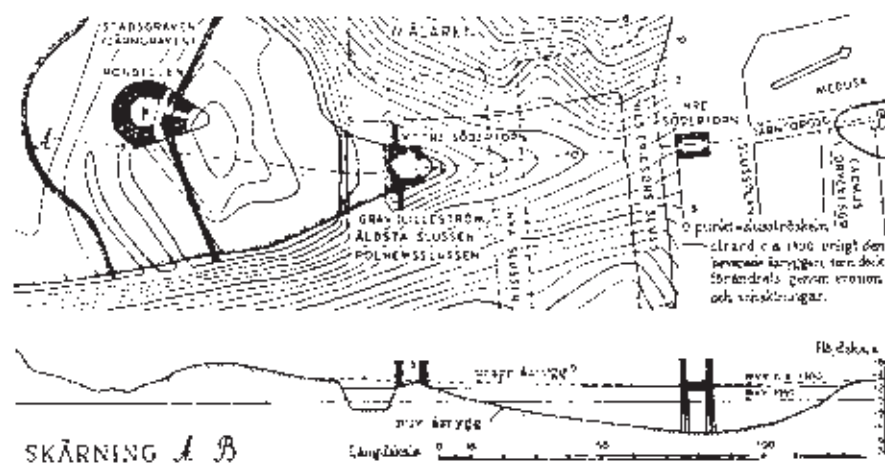


Fig. 2. Plan och sektion över grundtopografien upprättad av Carl Caldenius, komplett-rad med läget för porttornen och slussarna (efter Hansson 1956, s. 21).

Också i de isländska sagorna antyds att det under vikingatiden kan ha rest sig en smal landtunga ur havet som förbundit Södermalm med Gamla stan. I Stymer Frodes version av Olav den Heliges (död 1030) saga står att Söderström, som i sagan kallas Konung-sund, tillkommit genom att vattnet brutit igenom det smala näset och att Stockholm, d.v.s. Gamla stan, blev det som "sprack av". Enligt Stymer skulle det ha skett genom att kung Olav fått hjälp av högre makter, medan det i Snorre Sturlasons (1178-1241) mer jordnära version av samma saga står att kung Olav lät gräva sig genom näset.

Snorres version av sagan är den mest kända och ur Stockholmsperspektiv den intressantaste, eftersom där finns den äldsta beskrivningen av de topografiska förhållandena i Stockholmstrakten innan staden tillkommit. Den norske helgonkungen Olav levde i början av 1000-talet. I sagan berättas att han seglade österut utmed Svitjod och in i Mälaren där han härjade längs stränderna. Under tiden hade den svenske kungen, Olof Skötkonung (död på 1020-talet), dragit järnkedjor över Stocksund, d.v.s. Norrström, för att hindra den norske kungen att segla ut genom sundet. En kastal fanns på ena sidan av Stocksund och på den andra sidan vaktade en här. Då kung Olav fått veta att svea-kungen var i antågande med många skepp lät han gräva sig genom ett näs och ut till havet.

Snorre skriver vidare: "Det regnade mycket, och över allt Svitjod faller vart rinnande vatten ut i Lögen (Mälaren), men från Lögen är en enda älvmyrning ut till havet och det så smalt att mången å är bredare. När det är mycket regn och stark snösmältning, då strömmar vattnet så stritt, att det är forsfall genom Stocksundet, medan Lögen själv går så långt upp i landet att vida översvåmningsområden bildas. När nu graven nådde havet då lopp vattnet och strömmen ut. Då lät kung Olav lägga upp alla styråror på sina skepp och hissa segel i topp. Frisk segelvind blåste, och de styrde med årorna, och skeppen brakade med väldig fart över grunden och kom alla helbrädda ut på havet. ... Det är sedan kallat Konung-sund, och där kan inte större skepp fara om det inte är den tid när vattnet stiger som mest" (Snorres kungasagor, Hednakungarna, Ohlmarks 1961, s. 254 ff).

Sanningshalten i de isländska sagorna är omdiskuterad men flertalet forskare har ansett att Snorres beskrivning av de topografiska förhållandena är trovärdig. Man tror inte att Snorre själv besökt Stockholmstrakten, utan att han inhämtat uppgifterna när han 1219 gästade Västgötagamlingen Eskil, en äldre bror till Birger jarl. Han skulle sedan ha nedtecknat sin berättelse ett tiotal år senare (Bolin 1930, s. 70 ff).

Beskrivningen av hur Mälaren stiger vid kraftig snösmältning känns aktuell. Senast det hände var våren år 2000, då Mälarens vattenyta steg så mycket att det var nära att

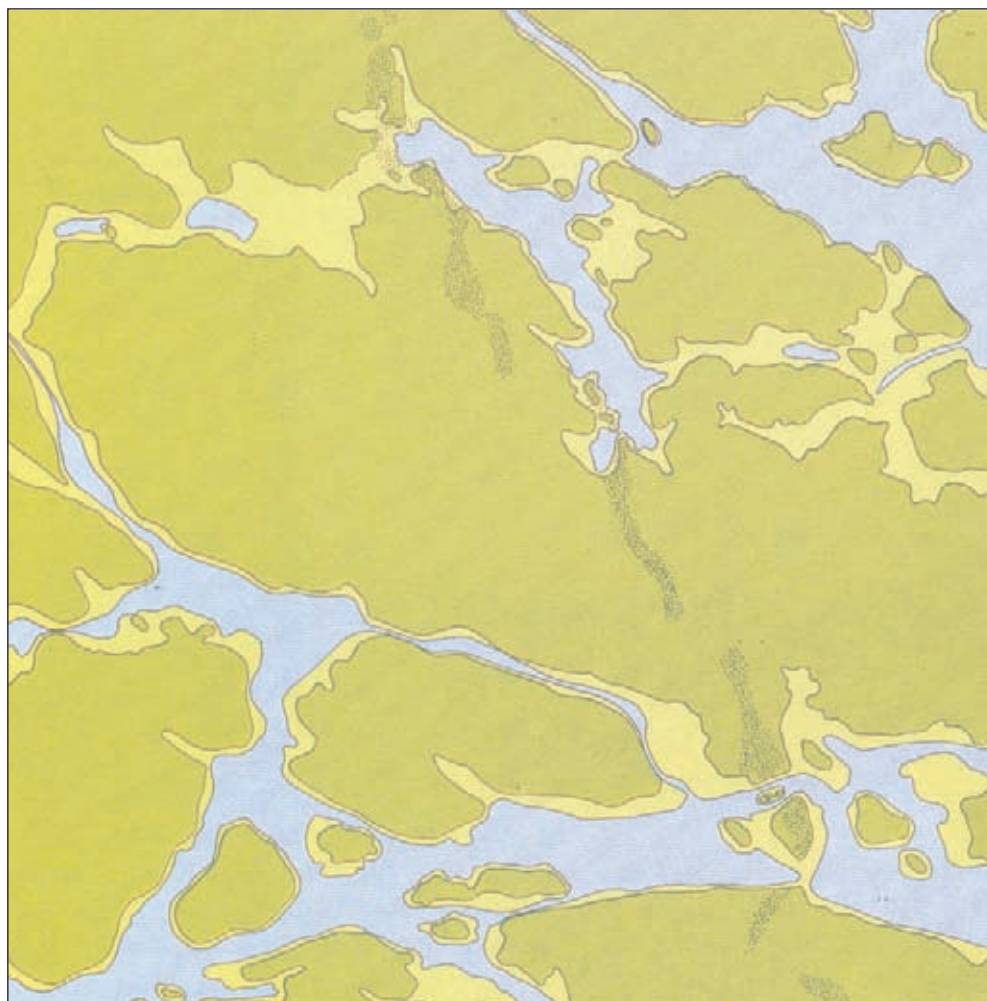


Fig. 3. Karta över Stockholmtrakten. De gröna partierna återger mark ovan vattnet cirka 900 e Kr. På kartan syns den smala landtunga som kan ha förbundit Södermalm med Gamla stan och den nord-sydliga Brunkebergs/Stockholmsåsen. (efter Dahlbäck 1987, s. 15).

Riddarholmens kajer översvämmades och man började fundera på att stänga Gamla stans tunnelbanestation. Uppgiften om att man bara kan segla med större skepp genom Konungsund när vattenflödet är som häftigast är också trolig. Exempelvis sägs det 1594 att om utflödet var så litet att skeppen strandade i Söderström fick man antingen lasta ur en del varor eller i yttersta nödfall lägga ner genom Norrström (Friberg 1983, s. 366) och när den första Slussen stod färdig 1642 tilläts endast fartyg upp till 5 fots (cirka 1,5 m) djupgående att passera.



Fig. 4. Våren 2000, då Mälaren var nära att svämma över Riddarholmens kajer. Foto Göran Fredriksson SSM.

Genom undersökningarna på Helgeandsholmen 1978-1980 fick Snorres berättelse även ett visst arkeologiskt stöd. På botten av Norrström hittades nedslagna pålar, fyrkantshuggna stockar och sjunktimmer som kan ha tillhört den spärranordning som Olof Skötkonung uppges ha anlagt i Norrström. Virket utgjordes av ek och den dendrokronologiska analysen visade att träden fällt under perioden 970-1020 e Kr. Flertalet dateringar låg i 1000-talets första decennier med en koncentration runt 1010 (Ödman 1987, s. 88 f), vilket sammanfaller med den tid då Olav den Helige och Olof Skötkonung levde.

Under 1000-talet medförde landhöjningen att vattnen kring Stadsholmen blev de enda kvarvarande segellederna mellan Östersjön och Mälaren. Platsen fick därmed ett strategiskt läge, vilket brukar framhållas som en starkt bidragande orsak till att man befäste och anlade en stad på denna ganska oansenliga lilla holme.

Landhöjningen resulterade i att strömmar uppstod på ömse sidor om Stadsholmen, vilket försvårade sjöfarten och gjorde att holmen blev en omlastningsplats. Strandförskjutningsförloppet är inte helt klarlagt, men är av stor betydelse för förståelsen av de topografiska förutsättningarna för Stockholms framväxt.

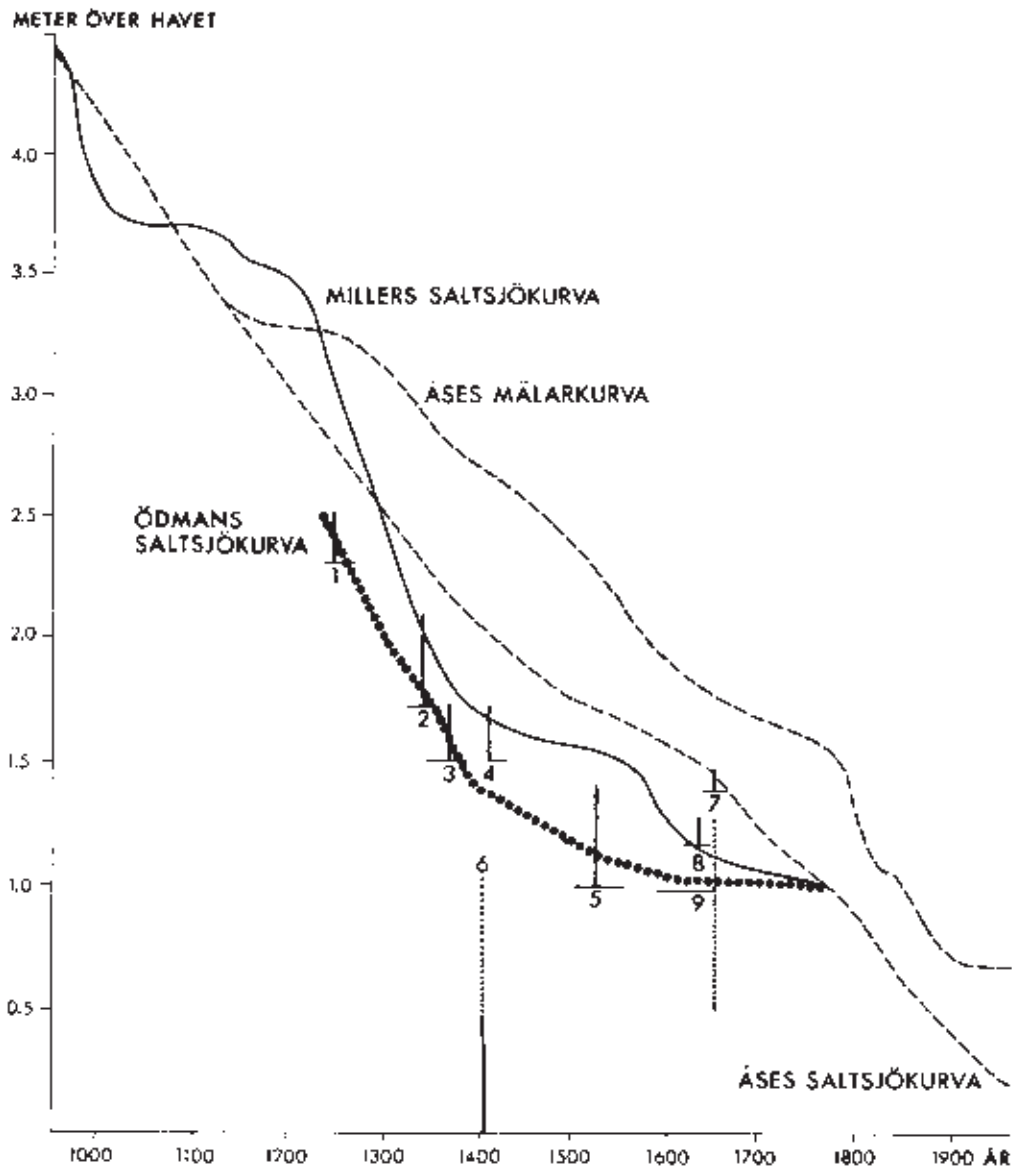


Fig. 5. Olika forskares uppfattning om strandförskjutningen i Stockholmsområdet (efter Ödman 1987 s. 73).

Under 1200-talets slut avsnördes Mälaren helt från Östersjön och blev en insjö. Mälaren omtalas som "stagnum" 1286 (DS 922, 989). Första gången Söderström och Norrström omtalas är 1305 (DS1475) respektive 1332 (DS 2907) (Hansson 1956, s. 22). I samband med utgrävningarna på Helgeandsholmen undersöktes sedimentationen av organiskt material, gytta och svämtorv på Norrströms botten. Resultaten talade för att denna kunnat ske ostörd av strömmande vatten fram till cirka 1300. Arkeologer och kvartärgeologer tolkade lagerföljden i Norrström så att det kunde ha funnits en periodisk utströmning av vatten under 1200-talet, men att en mer permanent ström bildats först omkring år 1300 (Ödman 1987, s. 72). Dateringarna grundar sig på C^{14} vilket ger förloppet vida tidsramar. Svårigheterna att segla in i och ut från Mälaren har säkerligen också varierat kraftigt med årstiderna och av de skriftliga källorna framgår att både Norr- och Söderström trafikerades under 1400 och 1500-talen. Vid passagen erlades strömpenningar, en för staden viktig inkomstkälla (Friberg 1983 s. 366 ff).

Vattenvägarna var långt fram i tiden de viktigaste kommunikationslederna. För de som färdades landvägen i nord-sydlig riktning fanns den smalaste passagen över Mälaren vid Stockholm. Under medeltiden mynnade Göta landsvägen, d.v.s. vägen

söderut, vid nuvarande Södermalmstorg. Söder om Stockholm fanns ett flertal gårdar med gravfält från järnåldern längs vägens sträckning och det har föreslagits att den kan ha förhistoriska anor (Larsson 1992), men detta har ännu inte kunnat styrkas genom arkeologiska undersökningar. Om vägen fanns redan under förhistorisk tid bör den ha fortsatt via det smala näset eller grunda vattendraget vid nuvarande Slussen och vidare utmed västra sidan av Stadsholmen ungefär i Västerlånggatas sträckning. Fortsättningen norrut med passagen över Norrström har dock inneburit problem och krävt en färja eller dylikt.

Enligt fornforskaren Johannes Bureus (1568-1652) fanns en runsten inmurad ”i en Wägg wid Söder Port i Stockholm” (Sö 274). Att resa runstenar vid vägar var vanligt och även om läget för denna runsten är sekundärt, är det ändå intressant då man knutit an till traditionen och placerat stenen vid infarten till Stockholm. Runstenen har flyttats och på 1700-talet sägs den vara inmurad i ett hus i kvarteret Medusa med adress Slussplan 61. Var stenen ursprungligen stått är inte känt, men det kan inte uteslutas att den varit rest i Stockholms närhet. Ornamentiken uppvisar likheter med en grupp stenar på Södertörn vars närmsta representant utgörs av en runsten i Farsta (Sö 290). På 1800-talet togs stenen ut ur huset och placerades vid Nationalmuseum och senare på Skansen (Brate & Wessén 1924-26, s. 237 f). Idag finns den på Medeltidsmuseet. Stenen är korsmärkt och i en draxlinga står texten ”Karl och Adisla läto resa ... Arnisl, (sin) fader”



Fig. 6. Runstenen Sö 274. Foto SSM.

Byggandet av Stockholms broar var ett omfattande företag som inte ansetts möjligt att genomföra innan staden tillkommit (Hansson 1956, s. 24). Första gången Norrbro och Söderbro omtalas i de skriftliga källorna är 1288 respektive 1289. Broarna var redan då en riksangelägenhet och deras byggande och underhåll reglerades i de medeltida lagarna. På uppmaning av fogden på Stockholm slott skulle inte bara Stockholms innevånare, utan också befolkningen i ett ganska vidsträckt område, bidra med arbetsinsatser.

Utfyllnaderna av Gamla stans stränder började redan under 1200-talets andra hälft. Det rörde sig både om medvetna utfyllnader för att vinna ny mark och ett mer planlöst dumpande av sopor i sjön. Förutom sand, grus och sten innehåller utfyllnadslagren hushålls- och byggnadsavfall, uttjänta båtar samt föremål som tappats i sjön/dyn innan området blev helt utfyllt. På grund av den fuktiga och syrefria miljön är de föremål som påträffas i utfyllnadslagren ofta mycket välbevarade, något som annars är ovanligt när det gäller föremål av läder, trä och metall. I Gamla stan utgörs hela utredningsområdet av utfyllt mark. I Slussplan har murrester påträffats som tolkats som rester av Inre söderports vingmurar (SR 255). Är detta riktigt, bör den utfyllda marken på 1400-talet sträckt sig åtminstone 12-14 meter söder om kvarteren Achilles och Medusa. I både öster och väster sluttar sjöbotten brant och av kartor från 1600-talet framgår att strandlinjen då gick nära de sydöstra och sydvästra hörnen på respektive kvarter. Enligt en rekonstruktion av ursprungstopografin i Gamla stan ligger orörd mark på - 2,00 m.ö.h. vid Järntorgsgatans mynning i Slussplan, för att sedan falla av mot - 10 m.ö.h. vid ett läge som ungefär motsvaras av 1600-talets strandlinje (Hasselmo 1981, s. 177).

Södermalm har skjutit fram som en udde mot Gamla stan. Av det äldre kartmaterialet framgår att Södermalms strandlinje på Mälarsidan låg cirka 40 meter innanför den nuvarande under 1600-talet och att den påföljande århundrade förskjutits 20 meter längre ut. Mot norr har utfyllnader skett under 1600-talets andra kvartal, men i och med att den första slussen byggs blir strandens läge låst. På Saltsjösidan har en vik skjutit in söder om Franska bukten. Av kartmaterialet framgår också att utfyllnaderna under 1700-talet varit blygsamma i detta område och det är först under 1800- och 1900-talet som de stora utfyllnaderna sker.



Fig. 7. Strandlinjerna på Johan Brolins karta från 1773 överförda på en nutida karta.

2:2 Försvar

När Olaus Petri skrev sin svenska krönika under 1500-talets första hälft beskrev han Stockholms grundläggning och äldsta försvarsanordningar med följande ord: ”Två torn byggdes först, ett vid Norrström där slottet nu är, ett annat vid Söderström där nu Svartmunkaklostret ligger, ty där hart intill gick Söderström på den tiden och så gingo två murar ut från tornet vid Norrström och till tornet vid Söderström. Den ena muren västantill och den andra östantill och mellan murarna var staden.” Murarna har kringgärdat höjdplatån på Stadsholmens mitt. De omtalas första gången 1288, men bör ha uppförts innan dess. Tornet som bevakade Norrström ingick i den medeltida borgen och fanns kvar till den förödande slottsbranden 1697. Platsen för tornet vid Söderström bör sökas strax ovanför Järntorget, i nuvarande kvarteret Venus vid Södra Benickebrinken, men säkra spår av det södra tornet har inte påträffats.

Det äldsta tornet vid Söderström hade förlorat sin betydelse som försvarsanläggning 1336. Kung Magnus Eriksson skänkte då södra tornet till svartbröderna, så att de efter lång väntan kunde etablera ett kloster i Stockholm. I dag saknas kunskap om hur brofästet vid Söderström försvarats under 1200- och 1300-talet, men en vindbrygga bör ha funnits både för försvar, men också för att släppa igenom båttrafiken.

Inre söderport låg vid Söderbros landfäste på Stadsholmen, det vill säga på nuvarande Slussplan i Järntorgsgatans förlängning. Porttornet omtalas först 1409, men kan vara äldre. Att döma av de arkeologiska undersökningar som gjorts längre väster ut på Stadsholmen har en ny försvarsmur i sten börjat byggas under 1300-talets andra hälft (Söderlund 2002). Det förefaller inte heller troligt att man lämnat den viktiga södra infarten till staden helt utan försvarsanläggningar efter att det äldsta södra tornet spelat ut sin roll. Inre söderport låg på utfylld mark vilket medförde återkommande problem med sättningsskador på tornet. 1427 omtalas även ett yttre porttorn som stått på Södermalms nordligaste udde, cirka 20 meter söder om nuvarande Slussrännan. Tornet antas ha varit grundlagt på åsgrus. Söder om tornet fanns en grav, men det är oklart om man grävt genom udden redan när tornet byggdes. Under senmedeltiden har graven, senare kallad Lilleström, sannolikt varit vattenfylld (Hansson 1956, s. 173). De två äldsta Slussarna; Drottning Kristinas sluss och Polhems sluss, kom senare att anläggas i Lilleström. Mellan yttre och Inre söderport fanns under medeltiden och långt fram i tiden vattenkvarnar, varför vattnet närmast Stadsholmen ibland kallades för Kvarnströmmen.

Området vid Söderström blev mycket utsatt under de många krigiska förvecklingarna med danskarna på 1400- och 1500-talen. Innevånarna på Södermalm förde en osäker tillvaro och kronan förbehöll sig rätten att bränna eller beordra rivning av deras hus. Under vissa perioder rådde totalt byggförbud och orsaken var att förhindra fienden att förskansa sig strax utanför stadsportarna. Under denna period pågick också en intensiv byggnadsverksamhet med att reparera och förbättra försvarsanläggningarna vid Söderström. Exempelvis omtalas byggnadsarbeten på tornen och stora leveranser av tegel och virke 1467. Tornen försågs då också med spisar och skorstenar (Hansson 1956, s. 175f), möjligen för att de skulle kunna hysa en mer permanent besättning. Mellan åren 1505 och 1508 skedde också stora arbeten på tornen. Yttre söderport kan ha genomgått en totalombyggnad och fått en halvrund planform, utkragande övervåning och taket täckt av ”flatt” tegel, d.v.s. fjälltegel. På ömse sidor om tornet uppfördes vingmurar med kanonportar. Inre söderport var grundlagt på utfylld mark och för att stödja tornet förstärktes det med strävpelare 1507 (Hansson 1956, s. 180 ff, se även fig. 8).

Under belägringarna sommarmånaderna 1518 och 1520 utsattes Söderport för beskjutning från Södermalm. Fynd av kanonkulor vid Urvädersgränd kan tala för att en pjäsplats funnits där (SR 585). Vid Slussenombyggnaden på 1930-talet påträffades också ett antal kanonkulor kring platsen för Yttre söderport (Hansson 1956, s. 177 ff, SR 576). De skador som beskjutningarna orsakade på försvarsanläggningarna reparerades nattetid. Under belägringen 1520 blev man först tvungen att sätta in nytt fällgaller och sedan helt mura igen portöppningen på Yttre söderport. Att tornet blev



Fig. 8. På "Blodbadstavlan" syns Kristian den II:s trupper tåga in genom Söderport 1520. Det yttre rundade tornet byggdes 1505-1508 och ersatte då ett äldre torn. Man kan ana att den sönderskjutna tornhuven är klädd med "flatt tegel", d.v.s. fjälltegel, som omtalas i räkenskaperna 1508. Inre söderport är fyrkantigt och för att stärka tornets dåliga grund byggde man 1507 strävpelare mot strömmen. Kopparstick av Padt-Brugge 1676 efter försvunnet original från 1500-talets första hälft.

hårt åtgånget framgår också av "Blodbadstavlan" (fig. 8) som visar tornet med sönderskjuten takhuv.

År 1521 fick Stockholm utstå ytterligare en belägring som denna gång varade i två år. Den slutade med Gustav Vasas maktövertagande och högtidliga intåg genom Söderport midsommaren 1523. Drygt tre månader efter intåget rasade Inre söderport och på våren 1524 började man påla för grunden till ett nytt, sannolikt runt torn med vingmurar. Åren 1539-1543 gjordes utfyllnader i området mellan tornen och en mur uppfördes mot Saltsjösidan längs med Söderbro. Den stäckte sig fram till ett flankeringstorn som byggdes på östra sidan av Yttre söderport (Hansson 1956, s. 193 ff).

Vid mitten av 1500-talet lät Gustav Vasa uppföra ytterligare ett porttorn och en djup stenklädd vallgrav. Det låg på Södermalm, utanför gamla Yttre söderport som nu började kallas Mellantornet. Arbetet med det nya tornet och vallgraven pågick under flera år. Företaget slukade större delen av stadens ekonomiska resurser och krävde stora arbetsinsatser. Under ett enda år, 1548, gick det åt över 10 000 dagsverken. Det nya yttre tornet utgjordes av ett fyrkantigt porttorn flankerat av ett kraftigt kanontorn i öster. Kanontornet, eller Gustav Vasas rondell, var runt med en utdragen spets mot den vall som anlagts i området mellan det nya tornet och den gamla vallgraven. Vallen var bland annat uppbyggd av fyllnadsmassor från det rivna Svartbrödraklostret och svartmylla hämtad vid Fatbursjön. I myllan såddes råg och på vallens krön planterades pil (Hansson 1956, s. 205 ff).



Fig. 9. Söderport omkring 1570. Södra infarten försvaras nu av ett komplex med murar och torn. Ytterst finns det nya porttornet flankerat av en rondell och en delvis vattenfylld vallgrav. Också Mellantornet har flankeringstorn och en mur förbinder det med Inre söderport. I Stadsgården syns ett flertal byggnader. Stick av Frans Hogenberg cirka 1570.

Under 1500-talets senare del och 1600-talets början sker reparationer och ombyggnader av försvarsanläggningarna vid Söderbro. Johan III månade om att Stockholm skulle ha ett ståndsmässigt yttre och såg bland annat till att de yttre och inre tornen fick hvar klädda med bly eller koppar samt tornspiror. Under hans tid smyckades också stadsportarna med vapensköldar i sten, varav en hittades vid Södermalmstorg när Slussen byggdes om på 1930-talet.



Fig. 10. Skulpterad kalksten med stor vapensköld där riksvapnet, inklusive Vasaättens sköld, hålls upp av flankerade lejon. Efter kontinentala förebilder krönte stenen Yttre söderport och sattes upp på Johan den III:s tid. Stenen påträffades vid schaktningar på östra sidan av Södermalmstorg 1932. Foto SSM.

Under medeltiden utgjorde pålkransen och bommarna ett komplement och förlängning av stadsmuren i vattnet. Anläggningen fungerade både som tullstaket och gräns för det inre hamnområdet och som yttre försvarsgördel. För att ytterligare försvåra för fienden att nå holmens stränder sänktes skutor och vrak innanför pålkransen (Hansson 1956, s. 188). Av äldre avbildningar framgår att pålkransen bestod av dubbla pålrader förbundna med kraftiga bjälkar (se t.ex. omslagsbilden och fig. 9).

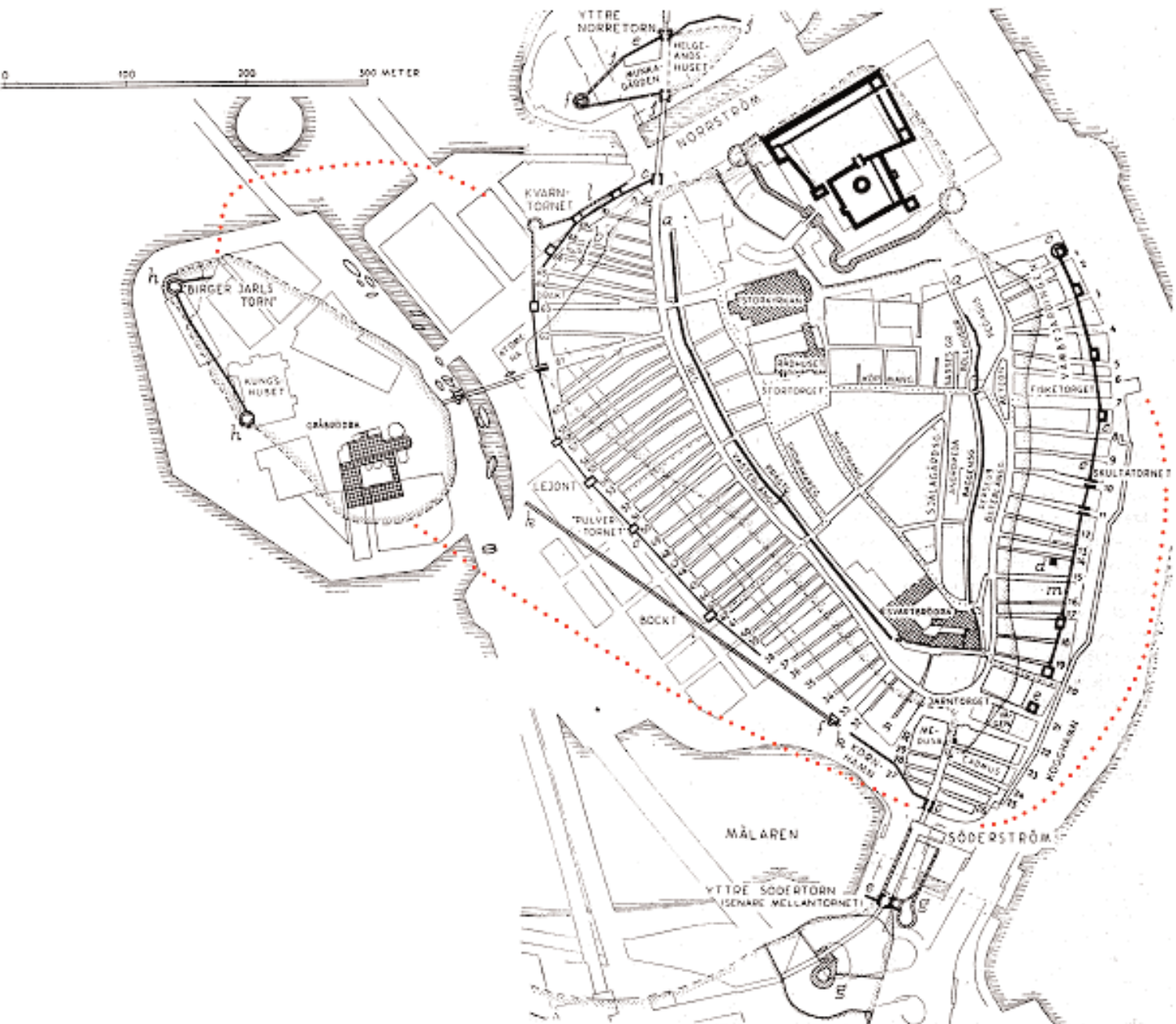


Fig. 11. Den yngsta fasen av pålkransen markerad med röda punkter på dagens karta. Förmodligen ligger eventuella rester efter pålkransen i numera utfyllda områden. Illustration efter Hansson 1956.

På vissa ställen kunde pålkransen stängas och öppnas med hjälp av bommar. Speciellt utsedda och betrodda borgare hade hand om nycklarna till bommarna. Båtar som passerade genom pålkransen fick betala ”bompenning”. För rätten att lägga till vid kaj skulle man dessutom betala bropenningar, avgifter som var viktiga inkomstkällor för staden. Så sent som 1636 utgick pål- och bropenningar till en daler för utländska och 16 öre för inhemska fartyg ”för varje 10 lästers rum” för att lägga sig vid den broslagna stranden (Bååth 1916, s. 203).

När pålkransen byggdes är inte känt, men den omtalas i den första bevarade årgången av ämbetsboken från 1419. Då fanns också nyckelförvarare till bommarna vid Fisketorget, Korntorget, Lejontornet och Draktomet. Bommen vid Kornhamn nämns första gången 1427. Mellan åren 1502 och 1505 finns uppgifter om inköp av pålar för att fullfölja en utbyggnad av pålkransen söder om Gråmunkeholmen mot Kornhamn.

Vid Kornhamnstorg, där vattendjupet var stort, krävdes mycket långt virke för pålning och i början av 1500-talet inköptes ett par hundra pålar som var drygt 24 meter långa. När man inte hade tillgång till virke av tillräcklig längd skarvades pålarna. Vid slutet av 1500-talet fick timmermännen skarva pålar till ”bommen västantill”.

I oktober 1608 fick dagsverkskarlarna betalt för att ”de öst upp pråmen som nedsjunken var” och några hjon för att de ”hulpit pråmbulten upp”. Nästa år anskaffades ”stora vasar till bommen västantill”, och i januari 1617 slog stormen sönder pålkransen vid Kornhamn. Tjugo år senare arbetade man på ”nya pålknippen” till västra bommen (Hansson 1956, s. 285).

Underhållet av pålkransen fortsatte in på 1640-talet. Den försvann först i samband med att den stora stadsplaneregleringen genomfördes och gav då utrymme till nya hamnanläggningar (Hansson 1956, s. 291). Så sent som 1646 nämns att byggningskollegium skulle hålla reda på nycklarna till bommen i Norrström – därefter försvinner pålkransen ur handlingarna (Bååth 1916, s. 202).

2.3 Hamnar och handel

Trafiken på Norrström kunde kontrolleras från Stockholms slott, och den på Söderström från ”Södra tornet”. Uppenbarligen hade kungamakten också god uppsikt över tomterna vid Söderström. I slutet av 1280-talet hindrade slottsfogden dominikanermunkarna, d.v.s. svartbröderna, att köpa en fastighet vid Söderström. Säljare var änkan till Godeke van Memel som tidigare fått tomten av kung Magnus Ladulås. Godeke var sannolikt en handelsman av tysk börd och är en av de första Stockholmsborgare vi känner till namnet. Det är nog ingen slump att han bodde vid Stadsholmens sydspets som utgjorde stadens kommersiella centrum. Här möttes Mälaren och Saltsjön och efter att strömmarna uppkommit cirka 1300 blev omlastning av varorna mellan de viktiga hamnarna Kornhamn och Kogghamn nödvändig. Under 1400-talet, när de skriftliga källorna börjar flöda rikligare, var det i detta område som flertalet av stadens mest välbeställda köpmän bodde. Många av dem hade tyska namn, en tradition som säkert kan föras tillbaka till 1200-talets mitt, då Birger jarl ingick handelstraktat med Lübeck och Hamburg. Under 1300-talets första hälft stärktes Stockholms ställning vad gäller utrikeshandeln genom det s.k. bottniska handelstvånget, vilket innebar att alla varor som skulle exporteras ut i Europa skulle passera Stockholm (eller Åbo).

Kornhamn låg på Mälarsidan och omtalas första gången 1427. Här lossades säd och smör, men också järn och koppar från olika Mälarhusnar. Namnet Jernbroen användes exempelvis om Kornhamn 1586. Dagens Kornhamnstorg (Kornhamns torget 1651) tillkom genom 1620-talets reglering av stadens västra kvarter. Under hela århundradet kallades det sedan Åkaretorget (1644) (Stare et al. 2005, s. 59). Efter att varorna lossats i Kornhamn transporterades de till stadens officiella våg vid Korntorget, nuvarande Järntorget. Det sistnämnda namnet kan beläggas första gången 1489 och trängde sedan ut det äldre namnet Korntorget som användes sista gången 1513. Stadens våg stod kvar på torget fram till 1662 då den flyttades till Södermalm.

På Saltsjösidan låg den internationella hamnen Kogghamn, där bland annat de stora lastdryga koggarna lade till. 1200-talets Koggabro låg 100-120 meter innanför nuvarande kajkant (Hansson 1961, s. 23). Landhöjningen, men framförallt stora utfyllnader av den branta strandslutningen, medförde att brobänkens läge försköts åt öster och vid 1500-talets senare del hade den flyttats 30-40 meter närmare dagens kaj. Lämningar av Koggabron som dendrokronologiskt daterats till 1580-talet påträffades i samband med grundförstärkning av kvarteret Argus. Brobänkens östra begränsning låg cirka 2 meter innanför kvarterets yttermur mot Skeppsbron. Konstruktionen bestod av tätt nedslagna pålar inom knuttimrade kistor (Århem 1992, s. 58, SR 1300). De varor som importerades till Stockholm utgjordes bland annat av kläde från Flandern, salt, kryddor, olja, öl och vin.



Fig. 12. Del av Koggabron från 1580-talet i kvarteret Argus. Foto SSM.

Hamnen var djup och dess förträfflighet beskrivs av 1500-talshistorikern Olaus Magnus med följande ord: ”På södra stranden är den (Stockholm) så väl försedd med hamnplatser och bryggor, att även de största skepp som gå öfver världshavfvvet, ej behöva kasta ankar, sedan de efter ankomsten dit fällt sina segel, utan omedelbart kunna lägga till vid bryggan och där fastgöras allenast med linor för att efter behov lossa eller lasta allehanda varor, såsom jag i det föregående berättat på tal om denna storartade hamn och stapelplats.” (Olaus Magnus 1555/1976 III, s. 16.)



Fig. 13. Blyplomb med kogg upphittad i Söderström i samband med schaktningarna för tunnelbanan på 1950-talet. Plomben har suttit på en bal med kläde som importerats från Amsterdam i början av 1500-talet. Foto SSM.

Seglationsperioden varade från maj till november. Hur omfattande den medeltida sjötrafiken var är inte känt men i slutet av 1530-talet angjorde ett hundratal utländska fartyg Stockholms hamn. Så sent som vid 1600-talets mitt kom endast en procent av handelsvarorna till staden på landsvägar. Det kölburna godset uppgick till mellan 80 och 90 procent under samma tid, återstående procent transporterades vintertid med slädar (Hansson 1960, s. 202). Det var framförallt tunga transporter från Bergslagen som gick med slädar på Mälariisen till Stockholm i väntan på utskeppning i Saltsjön (Hansson 1960, s. 24; Hallerdt 2003, s. 39).

2.4 Trankokning, varv och badstugor

Utanför Söderport, utmed Södermalms saltsjöstrand, d.v.s. nuvarande Stadsgården, låg tranbodarna eller sälbodarna där den illaluktande trankokningen bedrevs. Bodarna stod på pålar ute i vattnet (se omslagsbilden) och där kokades sälspäck som förts till Stockholm från skärgården och Bottenhavet. Det färdiga tranet packades i tunnor och såldes. Tranbodarna nämns första gången redan 1305 ("sialabodir") och tycks ha funnits i området åtminstone fram till omkring 1600.

Namnet Stadsgården kan beläggas 1448 och syftar på stadens skeppsgård. Då omtalas en upplåtelse av "en tomt vppa sudra malm belegna vidh Stadz garden". Området omfattade endast den västra delen av nuvarande Stadsgården och Stadsgårdshamnen.

Stall och annan bebyggelse tycks ha funnits i området, men under 1500-talet förekommer flera uppmaningar att riva denna för att ge plats åt skeppsbyggeri, vilket bland annat framgår av Stockholms stads privilegiebrev från 1594. I brevet skriver kung Sigismund: "Så skall och stadzgården på Södre malmen lydhe och liggie under stadhen, såsom af ålder varidit hafwer, och aldellis blifve fri och opbygd, på thet rum måtte vare att brådhe och byggie skipp ther sammestädz. The bygninger, som ther nu opsatte äre emoth stadzens och borgerskapetz vilie, måghe bortrifves." (Stare et al. 2005, s. 280-281.) Det fanns förmodligen en kontinuitet i varvsrörelsen vid Stadsgården då Stora stadsvarvet grundades 1687 vid Tegelviken, när gamla varvet hade upphört.



Fig. 14. På "äldsta kartan" från 1620-talet är flera kvarter utritade vid Stadsgårdens strand.

Vid undersökningarna i kvarteret Överkikaren 1984 (SR 1008) framkom nära stranden en ugnshäll som kan ha ingått i en badstuga. Av stadens böcker framgår att det redan vid 1400-talets sista fjärdedel funnits badstugor på malmarna. Stadens råd försökte då hindra att dessa konkurrerade ut badstugorna på Stadsholmen. Bastugatan omtalas första gången 1602 och är Södermalms äldsta gatunamn. Namnet avsåg ursprungligen östra delen av Brännkyrkagatan, idag kallad Guldgränd. I samband med ovan nämnda undersökningar framkom också ett antal mindre stenhus som daterades till 1500-tal och tidigt 1600-tal och som var orienterade efter det gatunät som fanns före 1600-talets gaturegleringar.

2.5 Fisket

Vattnet kring staden hörde under lång tid till kronan, men uppläts tidigt till bland annat klostren. Under medeltiden var fisket av särskilt stor betydelse då 180 av årets 365 dagar var fasteperiod. När Karl Knutsson Bonde tillskiftade Klara kloster kronans gods "Husabylihundare" (Husby) i Lyhundra härad mot Valdemarsön (nuvarande södra Djurgården) fick klostret behålla rätten att fiska i vattnen runt ön (DS 26037).

I Stockholms äldsta bevarade privilegiebrev från 1436 fick Stockholm rätt till alla fiskevatten intill Duvnäs och Kungshamn, inklusive Södermalm, Sicklaö och Tynningö; däremot förfogade staden ej över Ladugårdslandet och Kungsholmen.

Bland fiskemetoder märks främst fiske med katsor, mjärdar och lanor samt notfiske. År 1411 nämns hur notgarn betalades som avgäld till Klara kloster och i privilegierna 1436 nämns stadens rätt till lanefiske i Söderström.

Utredningsområdet under nyare tid

2.6 Slussarna

Från 1600-talet och framåt sker en rad stora förändringar i utredningsområdet. På 1630-talet var regleringen av Stockholms gatunät i full gång och merparten av de gamla befästningarna som då spelat ut sin roll revs. 1637 revs gamla Inre och Yttre söderport (Mellantornet), det sistnämnda för att ge plats åt den första slussen, den så kallade Kristinaslussen.



Fig. 15. Söderport 1637. Mellanporten har redan rivits och kvar finns bara det östra flankeringstornet. Detalj av Henrik Keysers träsnitt från 1637.

Den låg i Lilleström, d.v.s. vallgraven utanför gamla Yttre söderport (mellanporten). Kristinaslussen byggdes av holländare och invigdes 1642. Slussdammen tillverkades på Skeppsholmen och bogserades på plats 1638. Dessförinnan hade fördämningar gjorts på såväl Mälar- som Saltsjösidan så att kasunen kunde förankras i strömfåran, efter det att fördämningen mot Saltsjön öppnats för att återigen stängas. Kasunens botten och väggar kläddes med holländsk sten av tyska och svenska murarmästare. Bredden uppgick till 6,5 meter och vattendjupet till cirka två meter. Endast fartyg med 1,6 meters djupgående kunde passera (Abrahamsson 2004, s. 26). Broarna över slussen var ordnade som balansbroar med högt stående galgar.



Fig. 16. Kristinaslussen. De två inre porttornen är nu rivna, men det yttersta tornet med vallgrav och kanoner på vällen framför finns kvar. Bebyggelsen vid Södermalmstorg har reglerats och många båtar ligger förtöjda vid Stadsgården. Detalj av Wolfgang Hartmanns kopparstick från 1650.

År 1755 invigdes den nya Polhemsslussen som låg på samma ställe, men hade gjorts både bredare och djupare. En ny bro med vindbryggor byggdes över Slusskanalens västra sida. Vindbryggornas maskineri låg i fyra parställda torn av rött tegel och överfarten kom att kallas Röda slussen. Den sluss som Christopher Polhem konstruerade började byggas år 1744 och gjordes även den som ett sänkverk. Kasunen byggdes av ek och furu på Kornhamnstorg och sänktes på plats varefter den kläddes invändigt med sten. Slussens djup blev cirka fyra meter, bredden 12,5 meter och längden 59 meter. Arbetet slutfördes av sonen Gabriel. 1793 tillkom en ny överfart med vindbrygga vid Polhemsslussens östra sida. Den var delvis blåmålad och kom i folkmun att kallas Blå slussen. Vid inventeringen av Slussen 2005 påträffades bevarade delar av Polhemsslussen i lågt liggande lokaler under Mälarrampen (Lorentzi & Olgarsson 2005, s. 28).



Fig. 17. Röda slussen under kraftig vårflod. Mälarens vattenyta stod då 281 cm över Staltsjöns. Oljemålning av Anders Holm 1780. Foto SSM.

Under 1600- och 1700-talen byggdes stora delar av Söderström över med kvarnar, slipverk, vattensmedjor samt slakt- och fiskhus. Flertalet byggnader stod på pålar i vattnet. Brolin har på sin karta från 1773 markerat två öar i Söderström (se fig. 7 och 19). På ön närmast Polhemsslussen fanns Gröna gången kantad av grönsaksbasarer. På nästa ö låg Qvarnhusgränd och norr om denna det ena av de två kvarnhus som låg på ömse sidor om Kvarnströmmen. De gamla kvarnarna byttes mot nya 1782 och det gamla Södra slaktarehuset av trä ersattes av ett nytt av sten. Vid Skeppsbron låg Södra fiskarehuset och i vattnet den 1754 utbyggda Södra fiskehamnen (Abrahamsson 2004, s. 40 f). Vid Södermalmstorg byggdes kvarteret Trekanten. Både Trekanten och Södra fiskarehamnen fanns kvar fram till ombyggnaden av Slussen på 1930-talet.

Fig. 18. Brolins karta från 1771 visar bebyggelsen i Slussenområdet.

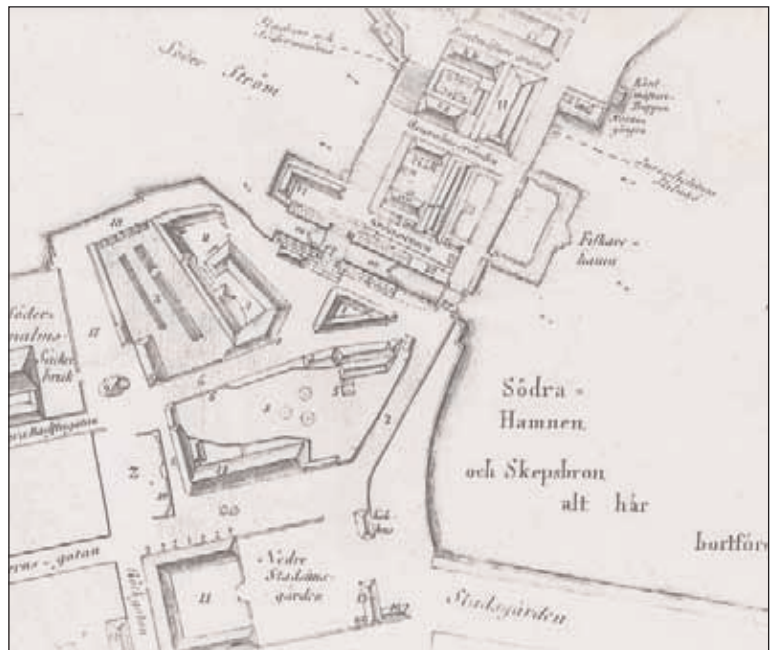
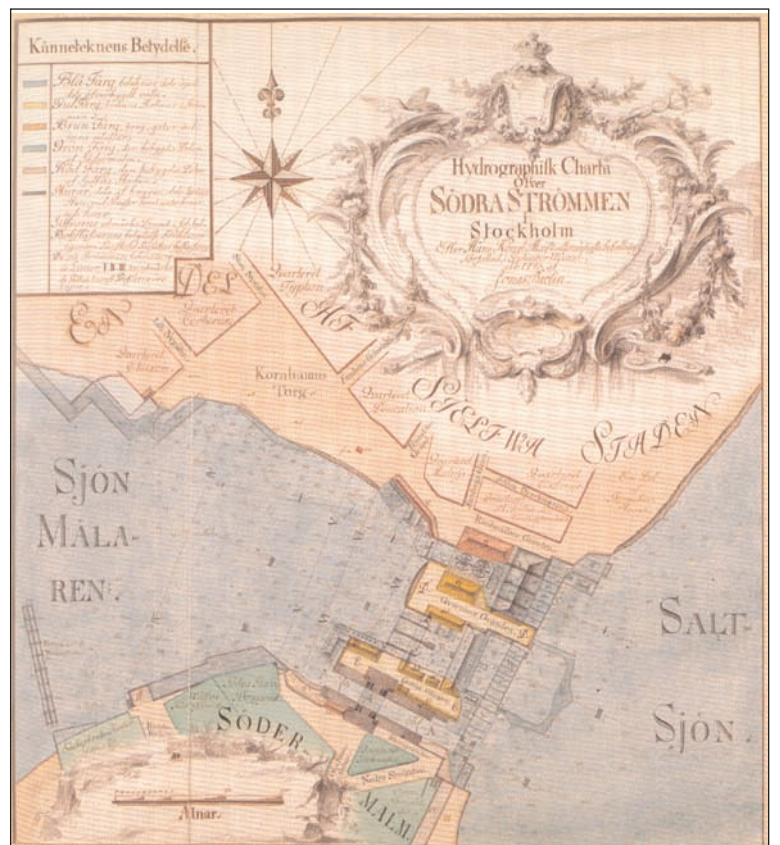


Fig. 19. Brolins hydrografiska karta över Södra strömmen upprättad 1773. Foto SSM.



I Fiskarehamnen landade skärgårdsfiskarna sin last. År 1740 berättas hur bryggan vid Södra fiskarhuset hade satt sig i ena ändan och sjunkit och måste repareras (Ahlund 1984, s. 150). År 1897 beskrivs Fiskehamnen enligt följande: "Fiskarhamnsflottbron utanför östra sidan af slussholmen är en flytande tilläggsbrygga, afsedd för fiskarbåtar och smärre skutor samt saluplatser. Längden är 20 meter å framsidan och 18 meter å hvardera flygeln, bredden 6 meter och konstruktionen bestående af en ram, hopsatt af bjälkar och uppburen af pontoner med beklädnad af tätt liggande timmer." (Lilienberg 1897, s. 310.)



Fig. 20. Fiskarehamnen. Foto SSM.

År 1852 invigdes Nils Ericsons sluss som gjorts ännu bredare och djupare för att kunna uppfylla ångbåtstrafikens krav. Den nya Slussen låg i Kvarnströmmen, betydligt närmare Gamla stan, och dess byggande resulterade i att husen i kvarteret Kornhamn, Gröna gången, strömkvarnarna och slaktarhuset revs. Söder om slussen anlades en öppen stenlagd plats där Karl XIV Johans staty restes och avtäcktes 1854. Statyn var vänd så att kungen red mot norr, vilket skulle symbolisera kungens intåg i Stockholm. Den gamla Polhemsslussen fick nu tjäna som fiskesump och byggdes över med en basarbyggna. Nya salubodar och gallerier uppfördes och samtliga arbeten var klara 1856.

Slussen hade konstruerats av järnvägsbyggaren Nils Ericson och byggdes mellan åren 1845 och 1850. Arbetena utfördes genom att en hålldamm först slogs mot Mälaren. Därefter muddrades botten till drygt fem meters djup på halva den blivande slussens längd. Samtidigt slogs pålar ner till fast botten vid den övriga delen mot Saltsjön, som sluttade till 15 meters djup. Mellan pålarna fylldes makadam, varefter en kasun nedsänktes för hela den blivande slussen. Kasunen som hade byggts på Galärvarvet, vid utloppet till Djurgårdsbrunnskanalen, bogserades på plats. Den var drygt 79 meter lång, 17 meter bred och sex meter hög (Hallerdt 2004, s. 48). När slussen var färdig uppfördes kajmurar av granit åt såväl Mälar- som Saltsjösidorna.

Nils Ericsons sluss blev snart för trång och 1895 framlade Stockholms stad ett förslag om en ny och större slusskanal. Den kom aldrig att utföras, utan problemen för större båtar att ta sig in i Mälaren kvarstod tills Hammarbykanalen öppnades 1926. Den snabbt ökande trafiken till lands med spårvagnar, bussar, bilar och fotgängare orsakade

trängsel på gator och broar vid Söderström. Den skulle också samsas med den korsande sjötrafiken som medförde broöppningar samt bemästra de stora nivåkillnaderna mellan Gamla stan och Södermalm. Följden blev ständiga trafikstockningar. Det s.k. Slusseneländet kom på 1930-talet att få sin lösning genom Tage William-Olssons och Gösta Lundborgs klöverbladsformade trafikapparat.

1930-talets ombyggnad innebar också att en ny sluss, Karl Johansslussen, byggdes söder om Nils Ericsons sluss. Betydande delar av den sistnämnda finns kvar och tjänar sedan 1935 som avtappningsränna för Mälaren. På Slussrännans stenskodda kanter finns pågjutna betongväggar som bär upp delar av Karl XIV Johans torg och körbanorna på ömse sidor om torget. När Karl Johanstatyn sattes på plats efter ombyggnaden placerades den så att kungen rider mot söder. Karl Johansslussen trafikeras numera endast av mindre fartyg med en segelfri höjd under de fasta broarna på 5,4 meter (Dufwa 1986, s. 190).

2.7 Gamla stan med Skeppsbron och Munkbron

Efter att försvarsmuren längs Skeppsbron rivits uppmanades de som skulle bebygga de nya, reglerade tomterna att göra det ”staden till zirat och prydnad efter den design som H. K.Maj:t kan behaga”. Under perioden 1630 och fram till århundradets slut uppförs nya hus och kvarteren får den utsträckning som de har än idag. Kvarteren Achilles och Medusa ligger vid utredningsområdets södra gräns. Det förstnämnda kvarteret tillkom på 1660-talet och i dess östra del lät räntmästaren Börje Olsson Buraeus uppföra en huvudbyggnad mot Skeppsbron med två smala flyglar som sträckte sig väster ut. Arkitekt var Nicodemus Tessin d.ä. Under 1600-talets senare del tillkom en byggnad mot Järntorgsgatan som på 1700-talet förenades med Räntmästarhusets södra flygel vid Slussplan. Räntmästarhuset är sedan 1967 byggnadsminne, undantaget den norra längan som tillsammans med byggnaden vid Järntorgsgatan revs 1970 (Norberg 1975, s. 25 f). Under 1600-talets första del bestod kvarteret Medusa av tre kvarter åtskilda av gränder som löpte mellan Kornhamn och Skeppsbron. Den sydligaste delen av kvarteret, som idag motsvaras av fastigheten Medusa 1, 2 och 6, var på 1630- och 1640-talen bebyggd med tre stenhus, varav ett låg mot Triewalsgränd och två mot Järntorgsgatan. Den snedskurna sydvästra delen bebyggdes först på 1780-talet.

Det är också på 1640-talet som namnet Skeppsbron börjar användas. I samband med den nya bebyggelsen tillkom en ny längsgående gata och efter omfattande utfyllnader en ny brobänk i trä. År 1672 började man arbetet med att stensätta marken innanför bron. I gränderna ned mot Skeppsbron anlades nya fyrkantiga avloppstrummor i trä för att leda avloppsvattnet under den nya Skeppsbron. Fynd av sådana avloppstrummor har gjorts vid flera tillfällen. De fyrkantiga avloppstrummorna från 1600-talets senare del ersatte ett äldre system från århundradets första del då trummorna utgjordes av urholkade stockar (Johansson 2000, SR 997). I mynningen av Triewaldsgränd dokumenterades en sådan trumma (SR 228).

Herrelösa båtar skapade problem i hamnarna och 1688 kom ett förbud att låta skutor och farkoster driva omkring längs stränderna för att därstädes till sist stanna och sjunka. Under 1700-talets första del framförs klagomål på att det är skräpigt på Skeppsbron och att en mängd brädsjul uppförts där samt att kajkanterna är dåliga. År 1727 blev Johan Eberhard Carlberg stadsarkitekt. Han ägnade stor kraft åt att planera för att förbättra förhållandena vid stadens stränder och hamnar. Den ekonomiska situationen var besvärlig och de planerade upprustningarna fortskred långsamt. För Skeppsbrons del inleddes de med att Roddartrappan vid Räntmästarhuset reparerades och den sydligaste delen av Skeppsbron nedanför Bancohuset försågs med en stenkaj. Carlberg utvecklade även en speciell teknik för att fylla ut stränderna. Materialet, som bestod både av vanliga sopor och rivningsmassor, ”melerades” omsorgsfullt med sand och grus innan det tippades i sjön på noggrant utvalda platser. Utfyllnaderna kom igång på allvar på 1740-talet, men gick ändå sakta, särskilt vid södra Skeppsbron och Stadsgården där vattendjupet är mycket stort. I samband med utfyllnadsarbetena började man också rensa hamnarna från gamla pålar och vrak. Vid Skeppsbron fanns ställvis en hel del gamla lutande pålar,

möjliga rester av pålkransen, som fartyg ibland fastnade på. För att rensa upp bland pålar och vrak införskaffades en ny ”ryckkran”. Under Carlbergs tid stensattes Skeppsbron och av byggnader av mer varaktigt slag uppfördes i södra delen ett kokhus. De behövdes för sjömännens matlagning eftersom det var förbjudet att laga mat i öppen eld när skeppen låg i hamn. År 1853 var en ny stenkaj klar på sträckan mellan Slussen och Brunnsgränd. Den var grundlagd på pålar inom spontplankning och murades med granit till en höjd av drygt två meter över lägsta vattenytan (Lilienberg 1897, s. 298).

År 1733 var Munkbron försedd med en sammanhängande kajskoning och 1749 kompletterades stranden mellan Kornhamn och Munkbron med kajskoning. Den senare kallades Inrikeshamnen och var avsedd för fartyg från Uppsala, Örebro, Köping, Arboga och Västerås. Mellan Slussen och den nuvarande tunnelbanebron byggdes mellan åren 1853 och 1859 en stenkaj med en sammanlagd längd av 328 meter. Kajen grundlades på pålar i fyra rader nedslagna till fast botten på mellan 27 och 30 meters djup. Muren uppfördes i kasuner till två meters höjd över lägsta vattenytan (Lilienberg 1897, s. 302). Vid Mälartorget, öster om Södra Järnvägsbron eller Tunnelbanebron, utvidgas kajen mellan 5 och 20 meter söderut under åren 1929-1930 (fig. 21).



Fig. 21. Kornhamnstorg utvidgas åt söder. Foto SvD 1930. SSM A 152/47

2.8 Södermalm med Stadsgården

Under ledning av stadsarkitekten Johan Eberhard Carlberg försöker man förbättra Stadsgårdshamnen och i slutet av 1730-talet byggdes en lång träkaj. I Stadsgårdshamnen lossades trävaror, hö, ved och kol och många "vinterliggare" anvisades plats här. Planer på att ersätta träkajen med en av sten fanns tidigt. Utfyllnadsarbetena gick dock mycket långsamt p.g.a. det stora vattendjupet och 1875-1882 byggdes en ny träkaj. Den bestod av tre pålrader och var 528 meter lång (Lilienberg 1897, s. 298). På kajen fanns järnvägsspår som stod i förbindelse med sammanbindningsbanan och spåren på Skeppsbrokajen. År 1873 uppfördes ett magasin och 1888-1889 Lilla Tullhuset. Mellan åren 1911 och 1915 gjordes nya utfyllnader och träkajen ersattes av en kaj utförd av granitklädd betong grundlagd på pålar och kistor. Den nya kajen låg cirka 12 meter utanför den gamla. I samband med dessa arbeten utfördes omfattande muddringsarbeten och utfyllnader utanför kajliven (se fig. 22).

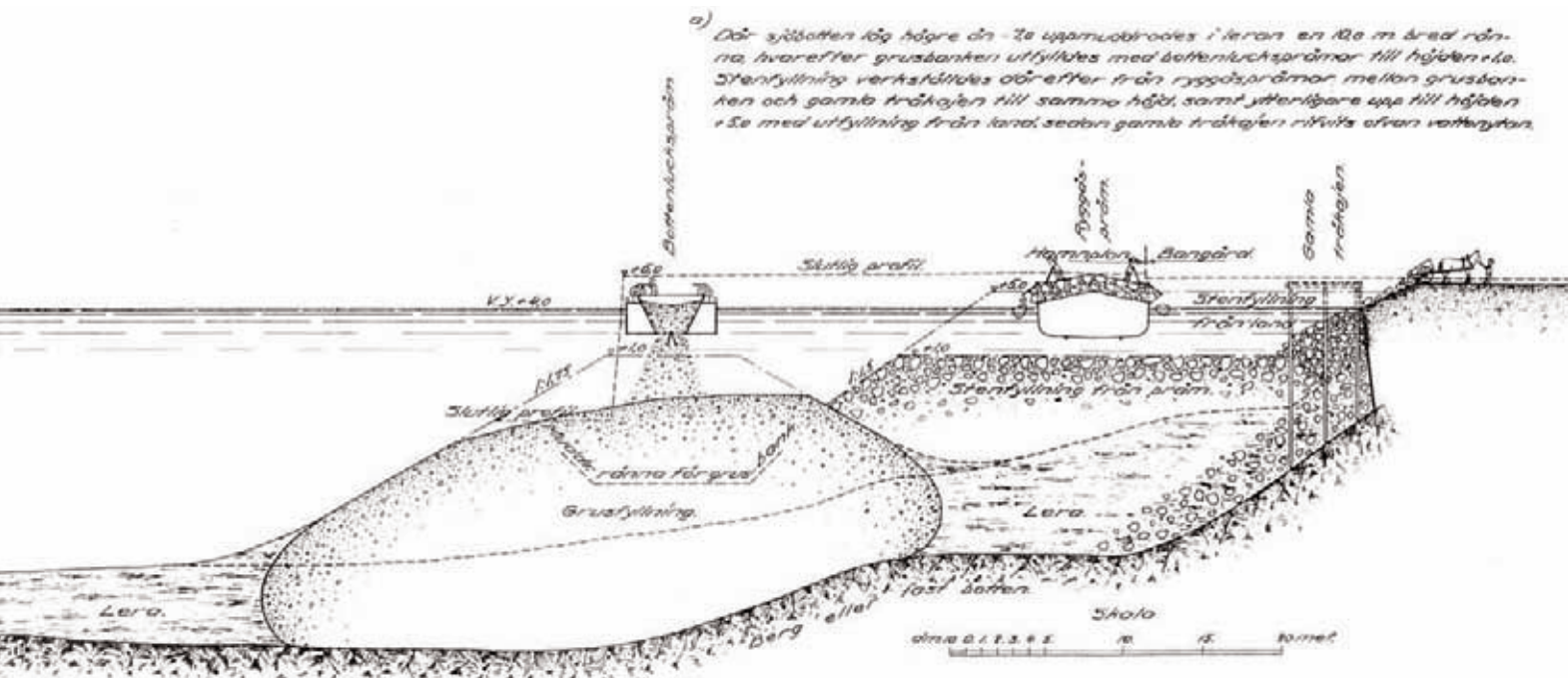




Fig. 23. Järngraven vid 1800-talets början. Målning tillskriven Johan Fredrik Julin. Foto SSM.

För att kunna lossa och lasta järn från Bergslagen för vidare transport ut i Europa anlades lastbryggor vid gravens mynningar i Mälaren och Saltsjön. Träbryggorna är utritade på Holms karta från 1674.

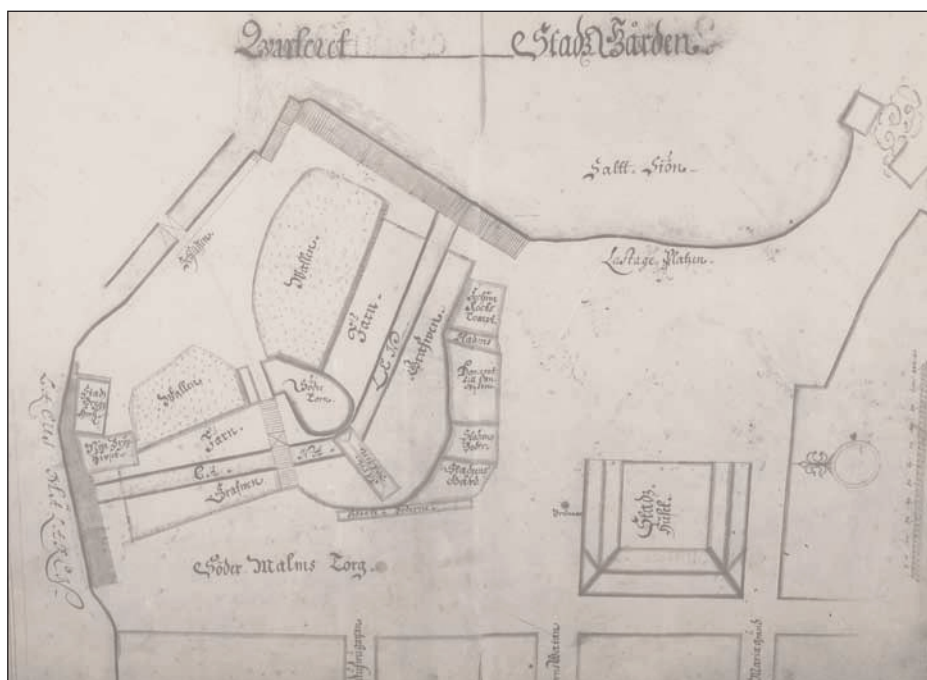


Fig. 24. Holms karta över området kring Järngraven från 1674.



Fig. 25. Undervattenledningsarbeten 1899 invid Kornhamnstorg från Sjöbergs plan. Foto SSM Fa 3643.

År 1740 nämns hur man på Mälarsidan framför Järngraven byggde en helt ny brygga avsedd för ankommande fartyg från Bergslagen. I samband med detta sattes även ett hemlighus upp (Ahnlund 1984, s. 150). År 1757 förlängs lastbron på Mälarsidan fram till den gamla slussen. Lastbron mot Saltsjön hade byggts om 1749. Järnvågen hade flyttats 1865 och planen nedanför Järnvågen mot Mälaren fick namnet Sjöbergs plan, uppkallat efter grosshandlaren J.O. Sjöberg som 1875 till 1886 hade kontor i Gamla Jernvågen och sålde "Kloster Bruks Jerneffekter" (Stahre et al. 1992, s. 263). Den nuvarande kajen gjuts i betong 1925 och därutånför pålas sträckan och överdäckas med ett trädäck. Trädäcket byggdes om 1965 då samtidigt injekteringar utfördes i betongkajen (GFKA ritning nr 272636 samt 272645).



Fig. 26. Tågen passerar Stadsmuseets flyglar. Oljemålning av Carl August Tholander 1898. Foto SSM.

Södra Järnvägsbron anlades i samband med sammanbindningsbanans invigning 1871. Närmast Riddarfjärden gick tågen i den gamla järngraven och fortsatte sedan framför Stadsmuseets flyglar och in i en sprängd tunnel under Sjömanshemmet i riktning mot Medborgarplatsen.

År 1935 invigdes den nuvarande trafikapparaten och året därpå Saltsjöbanans nya station. På 1930-talet sprängdes också för "tunnelbanan", d.v.s. spårvagnarnas fortsättning söderut i tunnel.



Fig. 27. Byggnadsarbeten vid Slussen på 1930-talet. Foto Oscar Blad. SSM E519.

Tunnelbanans gröna linje mellan Slussen och Hötorget blev klar 1957. I samband med dessa arbeten ersattes järnvägsbron av den nuvarande tunnelbanebron, som i huvudsak fick samma sträckning som Södra järnvägsbron. Vid grundläggningen av den nya bron visade det sig att pålarna från Södra järnvägsbron fortfarande var så pass bärkraftiga att de kunde ingå, efter kompletterande pålningar och förstärkningar, i mellanstöden till den nya bron (Tekniska notiser från Stockholms Hamnstyrelse nr 5 1960, s. 62). Vid anläggandet av tunnelbanebron gjordes urschaktningar och utfyllnader för mellanstöden. Vid landfästet mot Mälarhusnen gjordes utfyllnader av masugnsslagg mot land (GFKA ritning nr 157034). År 1961 överdäckades den tidigare öppna stationen vid Ryssgården och tunnelbanebron breddades för att ge plats åt röda linjen.

År 1967 infördes högertrafik och under samma decennium försvann spårvagnarna. På platsen för den tidigare hamnterminalen invigdes terminalen för Värmdö- och Nackabussarna 1971.



Fig. 28. "Före tunnelbanan". Södra förortslinjernas ändslinga på Ryssgården innan överdäckningen. Foto Gustav W:som Cronqvist 1957. SSM Fa 47476.

2.9 Förlisningar

I modern tid finns uppgifter om förlisningar i utredningsområdet. Som exempel på sådana händelser kan nämnas att i november 1852 kantrade och förliste en brigg på väg från Skeppsbron till Stora varvet och den 13 april 1872 kantrade och sjönk en pråm lastad med 500 tunnor stenkol utanför Slussen. I december 1912 sjönk storbåten "Augusta" från Ljusterö med last av makadam innan broöppningen vid järnvägsbron i östra Riddarfjärden. De exakta positionerna för dessa förlisningar är inte kända. Det är inte heller klarlagt om de bärgats (SMA).

Det skriftliga källäget avseende förlisningsuppgifter från medeltiden och fram till 1800-talet är generellt sett dåligt, vilket i ännu högre grad gäller mindre fartyg. Det är inte osannolikt, speciellt inte mot bakgrund av den intensiva verksamhet som har bedrivits i området från medeltiden fram till idag, att mindre farkoster har sjunkit i utredningsområdet utan att dessa har avsatt sig i skriftliga källor.

3. Tidigare undersökningar

De äldsta uppgifterna av arkeologisk intresse är från mitten av 1800-talet och rör arkeologiska fynd. Någon dokumentation i samband med dessa fynds omhändertagande finns inte. Vid muddringen inför anläggandet av Ericsonsslussen 1854 påträffades ett stort antal föremål, bland annat sex gulmynt, 40 silvermynt, en liten lerskål, ett strids-gissel, en pilspets, en sigillstamp och en djurfigur av bronsplåt. Fynden skänktes till Vitterhetsakademien av Stockholms stads drätselkommission (se bilaga 2).

År 1860 påträffades en fingerring av guld i Järngraven, vid grävning för nedläggning av en vattenledning under "den gång som leder från det egentliga järnförrådet till en bakgård vid själva Mälarstranden". Ringen kunde sönderdelas i fyra på varandra hakade ringar med inskriptionen fördelad på alla fyra ringarnas flata sidor. En av ringarna hade årtalet 1564 ingraverat (SHM 2693).

År 1900 hittades högt uppe på berget vid Stadsgården under sprängningsarbeten en skatt från 1700-talet som troligen har varit nedgrävd i en skreva på platsen (se bilaga 3). Under 1900-talet och fram till idag har cirka 40 arkeologiska observationer gjorts inom utredningsområdet (se fig. 29 och bilaga 1).



Fig. 29. Karta med SR-nummer markerade.

Flera av dessa observationer är av blygsam omfattning och i många fall har schakten inte grävts till steril nivå utan endast berört lämningar och kulturlager med datering till 1600-talet och senare. Mer omfattande undersökningar gjordes när Slussen byggdes om på 1930-talet och 1984 då Scandic hotell och Söderledens uppfartsramp anlades. På 1930-talet dokumenterades och borttogs betydande delar av Gustav Vasas rondell och den stenklädda vallgraven (Nordberg 1935, SR 576).



Fig. 30. Rondellen under utgrävning 1931. Foto SSM.

Rondellen låg vid Slussens västra slinga. På platsen står nu Kolingsborg, den runda blå byggnaden som uppfördes mellan 1953 och 1954. Kvartersnamnet Södra torn är en påminnelse om dess föregångare. Den dokumentation som gjordes när Slussen byggdes om på 1930-talet tycks huvudsakligen ha varit inriktad på rondellen och vallgraven. Uppgifter om kulturlager och andra arkeologiska lämningar saknas. Fynden har i de flesta fall tillvaratagits av anläggningsarbetarna och sedan inköpts av Stadsmuseet. Bland fynden finns en överrepresentation av "blanka" metallfynd som skedar, knappar och mynt. De sistnämnda med en huvudsaklig datering till 1600-1800-talen, men enstaka äldre mynt finns. Bland äldre föremål märks framförallt ett stort antal kanonkulor. I samband med schaktningar för uppfarten till Katarinavägen 1932 påträffades delar av en båt (två spant, SSM inv. nr. 1994) cirka 30 meter öster om Stadsmuseets norra flygel och 10-12 meter under dåvarande markyta. Fyndomständigheterna kan tala för att båten har hög ålder. Också vid "Strykjärnet", nuvarande Sjöbergsplan, gjordes 1931 ett båtfynd i form av en 1,16 meter lång och 0,31 meter hög bordläggningsplanka i ek med inbrända siffror och tecken: N26, 127004 och årtalet 1748 (SSM inv.nr. 2659).

Fyndet, som av allt att döma är en del av ett fartyg, kan möjligen ha tillhört någon av de under 1700-talet talrika så kallade last- eller nummerbåtar som trafikerade området. Båtarna var numrerade och Carlberg betecknade dessa farkoster, som användes för yrkesmässigt bedriven lokaltrafik, som mycket nyttiga. Från Skeppsbron utgick dessutom en organiserad roddbåtstrafik från tre olika tilläggsplatser (Ahnlund 1984, s. 192). En lika intensiv roddbåtstrafik fanns även inom utredningsområdet på Mälarsidan.



Fig. 31. Bardisanspets från 1600-talet, funnen i samband med muddring under Slussenombyggnaden vid Karl Johans torg 1932. Foto SSM.

Vallgraven har även varit föremål för undersökningar och ingrepp på 1950- och 1980-talen i samband med tunnelbanebygget och anläggandet av Söderledens uppfartsramp. I dag finns en liten rest av vallgravsmuren kvar. Den kan ses från tunnelbanan när den gröna linjen lämnar Slussen på väg norrut.

Vid undersökningarna i kvarteret Överkikaren 1984 dokumenterades betydande lämningar av Lohiska bruket och Pontus de la Gardies palats uppförda efter gaturegleringar på 1600-talet. Byggnaderna förstördes vid Mariabranden 1759. I palatsets källare påträffades handelsmännen Dufwenberg & Norströms innebrända lager av kritpipor som de sålde i bodar på Södermalmstorg. Under 1600-talsbebyggelsen samt öster och väster om densamma framkom lämningar av äldre stenhus som uppförts på 1500-talet eller senast under tidigt 1600-tal. Husen låg i sluttningen ned mot Mälaren och framkom under 6 meter tjocka lager med utfyllnadsmassor. Närmast stranden påträffades en ugnshäll som kan ha ingått i en badstuga. Vid undersökningarna dokumenterades och borttogs 10 meter av norra vallgravsmuren och en magasinsbyggnad som uppförts mot muren på 1600-talet.



Fig. 32. Stenhusbebyggelse från 1500-talet eller tidigt 1600-tal, påträffad i kvarteret Överkikaren 1984. Foto Göran Fredriksson SSM.

I samband med nedläggandet av nya tryckavloppsledningar i Franska bukten mellan Stadsgården och Skeppsbron år 1994 gjorde Statens maritima museer en marinarkeologisk utredning av området. Avsökningen gjordes med side scan sonar och bottenpenererande ekolod. Inga föremål på eller under botten kunde registreras (SMM dnr 5/95-412). Vid anslutningen av ovanstående tryckavloppsledning mot Ränthästrappan samma år iaktogs en fartygslämning i schaktet. Schaktet var tretton gånger sju meter stort och ned till elva meters djup fanns fyllnadsgrus och därunder den gamla sjöbotten där fyndet gjordes. Fartygslämningen lämnades enligt uppgift kvar då den ej låg i vägen för ledningen (se SR 997 i bilaga 1). Iakttagelsen gjordes av anläggningsdykare som meddelade Statens maritima museer om fyndet (muntligt meddelat 2007-08-16 av Göran Ekberg, SMM).

4. Sonarkartering 2007

Sonarkarteringen utfördes den 28 juni 2007 av SMM:s personal. Tillstånd för uppdragets genomförande hade inhämtats från Stockholms hamn, Kustbevakningen och Sjöpolisen. Den så kallade "fisken", en fiskliknande svängare till ekolodet, sänder ut ljudvågor med 500 KHz som producerar en bild av botten. De olika körstråken, de så kallade löpen, processas i en dator som är kopplade till en GPS. Genom kontinuerlig positionsbestämning av löpen kan dessa läggas samman till en mosaik. Löpens bredd uppgick till mellan 25 och 50 meter. Tillfredsställande överlapp uppnåddes inom de områden som gick att kartera. Sonarkarteringen var dock tvungen att anpassas till mötande yrkestrafik och förtöjda fartyg längs kajerna. Körningen komplicerades även av viss strömturbulens i vattnet.

Syftet med sonarkarteringen var att få en indikation på eventuella större objekt inom området som kan betraktas som fornlämning. Inga sådana indikationer gjordes. Denna bild stärks av tidigare sonarkarteringar i området, som inte heller har registrerat hydroakustiska ekon som härleder från den typen av anläggningar.

Kompletterande dykeribesiktningar kommer att utföras efter den 1 november 2007 för att bedöma de områden som inte gick att kartera. Resultaten från dykeribesiktningarna och sonarkarteringen kommer att redovisas i en separat rapport.

5. Sammanfattning

Åsen bildar en smal höjdrygg som skjuter ut från Södermalm mot Gamla stan i norr. Möjligen kan en smal landtunga ha förbundet de två stadsdelarna under en kortare period vid vikingatidens slut. Slussen har en 1000-årig historia av att vara en mycket viktig knutpunkt vad gäller kommunikationer till sjöss och på land. Med sina hamnanläggningar blev området redan under medeltiden stadens ekonomiska centrum. I och med att järnvägen 1662 flyttade från Gamla stan till Södermalm försköts tyngdpunkten dit. Det strategiska läget gjorde också att platsen spelade en mycket betydelsefull roll i stadens försvar under från medeltiden och fram 1600-talets början. Under större delen av denna period, men framförallt under 14- och 1500-talen, skedde en utbyggnad av försvarsanläggningarna i området. Utöver in- och utrikeshandel är varv, trankokerier, kvarnar och badstugor exempel på verksamheter som bedrivits i området.

6. Slutsatser

Som framgått av utredningen har området haft en central roll i Stockholms historia vad gäller kommunikation, handel och försvar. Kvarnar, badstugor, varv och trankokerier vittnar om medeltida verksamheter. Kulturlager, bebyggelse, försvarsanläggningar och båtar med datering till denna period och 1500-tal har framkommit (SR 255, 576 och 1008). De flesta arkeologiska lämningar som påträffats är dock daterade till 1600- och 1700-talen. Det beror på att många undersökningar har varit små och schakten inte tillräckligt djupa för att äldre kulturlager skulle komma att beröras.

Utredningsområdet har genomgått stora förändringar, i synnerhet när den nuvarande Slussenanläggningen byggdes på 1930-talet. Med utgångspunkt från den arkeologiska dokumentationen som gjordes i samband med dessa arbeten går det inte att dra några säkra slutsatser om i vilken utsträckning äldre kulturlager schaktades bort. Det saknas helt dokumentation från många områden, exempelvis från området där gamla Yttre söderport (senare Mellanporten) stod. Det insamlade fyndmaterialet visar att kulturlager och lämningar från 1600-talet och framåt i tiden har tagits bort. Kanonkulor och enstaka äldre fynd talar för att även medeltida kulturlager berörts, men i vilken omfattning är oklart. Fynden från muddringarna för Nils Ericsons sluss ger samma bild (se bilaga 2).

När ombyggnadsplanerna blir mer konkreta och omfattningen av kommande schaktningar kända kommer dessa platser behöva specialstuderas vad gäller förekomst av bevarade kulturlager. Marina lämningar finns sannolikt i den del av utredningsområdet som utgörs av vatten. De är dock ej synliga på botten utan överlagrade av senare tiders lager. De områden som ur ett marinarkeologiskt perspektiv verkar mest förstörda och där minst förutsättningar finns att göra framtida marinarkeologiska observationer är längs Stadsgårdshamnen och i och själva strömfåror samt vid de urschaktade delarna inför anläggandet av 1935 års slussanläggning.

Stora delar av utredningsområdet utgörs av utfylld mark och utfyllnadslagren är ofta mycket mäktiga, exempelvis vid Kornhamnstorg och Skeppsbron. Den ursprungliga sjöbotten kan här finnas på ett djup av 15 meter eller mer räknat från dagens markyta. Inom dessa områden kan fartygslämningar förväntas, både sådana

som medvetet sänkts i samband med utfyllnader eller i krigssituationer och sådana som sjunkit genom olyckor eller slarv. Observationen 2004 av fartygslämningen vid Röntmästartrappan (SR 997) visar att fornlämningar kan framkomma i områden som fyllts ut i sen tid.

Inom utfyllnadsområdena finns även anläggningar såsom bryggor och andra byggnader, liksom hamnar, lastageplatser, pålkransen och fasta fiskeanläggningar. Vid Sjöbergs plan kan eventuellt rester efter de äldsta slussanläggningarna framkomma. Utfyllnadsområdena har också varit bebyggda, bland annat stod Inre söderport på utfylld mark. Här finns också goda förutsättningar att hitta välbevarade träkonstruktioner som exempelvis pålningen till Söderbro.

Genom ny arkeologisk teknik och riktade frågeställningar skulle undersökningar i det aktuella området kunna ge ny kunskap angående ursprungstopografi, landhöjning och strömbildningen. Det välbevarade organiska materialet i utfyllnadslagren och på sjöbotten ger goda möjligheter att göra fruktsamma miljöarkeologiska analyser. Som ett exempel kan man idag genom sådana analyser diskutera frågor kring handel, inhemsk transport, hushållning och matkultur på ett helt annat sätt än tidigare (Viklund in press). Fartygslämningarna inom utredningsområdet kan på goda historiska grunder förmodas spegla en mycket varierad sjöfart. Övriga lämningar kan ge ny kunskap om stadens historia med utgångspunkt från frågeställningar rörande vardagsliv, försvar, handel, kommunikation, sjöfart, tidig industri- och ingenjörshistoria

7. Referenser

Arkiv och otryckta källor

Gatu- och fastighetskontorets arkiv (förkortas GFKA).

Stockholms Hamns äldre arkiv, förvarat i Stockholms stadsarkiv.

SHM = Statens historiska museums fyndkatalog.

SMA = Statens maritima museer, Sjöhistoriska museet, *Svenskt marinarkeologiskt arkiv* (förkortas SMA).

SR = *Stadsarkeologiskt register*. Finns på Stockholms stadsmuseum. Se även Hasselmo 1981.

SSM = *Stockholms stadsmuseums fyndkatalog*.

Larsson, L.Z. 1992. *Göta Landsväg, C-uppsats i arkeologi*. Stencil Stockholms universitet.

Nilsson Schönborg, G 1995. *Stadsgården 1. Arkeologisk undersökning*. Otryckt rapport, Stockholms stadsmuseum.

Litteratur

Abrahamsson, Å. 2004. Kristinaslussen. *Samfundet Sankt Eriks årsbok 2004*. Uppsala.

Abrahamsson, Å. 2004. Polhems sluss. *Samfundet Sankt Eriks årsbok 2004*. Uppsala.

Ahnlund, H. 1984. *Johan Eberhard Carlberg. Stockholms stads arkitekt 1727-1773*. Monografier utgivna av Stockholms stad 49. Stockholm. Diss.

Bergh, S. & Bååth, L. M. 1911. *Utredningar rörande statens mark och tomter i Stockholm*. II. *Staden mellan broarna*. Stockholm.

Bihang 1969 nr 34 = Redogörelse för Stockholms Stads Museinämnds verksamhet under år 1968. *Stadskollegiets utlåtanden och memorial*. Bihang 1969 nr 34.

Bolin, G. 1930. *Stockholms uppkomst*. Stockholm.

Brate E. & Wessén E. 1924-36. *Sörmlands runinskrifter*. Stockholm

Bååth, L. M. 1916. *Helgeandsholmen och Norrström. Från äldsta tid till våra dagar*. Del 1. Stockholm.

- Dahlbäck, G. 1987. *I medeltidens Stockholm*. Monografier utgivna av Stockholms stad 81. Stockholm.
- Dufwa, A. 1986. *Trafik, broar, tunnelbanor, gator*. Monografier utgivna av Stockholms stad 62:I. Stockholm.
- Fennö, H. 2004. *Stadsgården 1*. Arkeologisk rapport 2004:9. Stockholms stadsmuseum.
- Friberg, N. 1983. *Stockholm i botteniska farvatten. Stockholms botteniska handelsfält under senmedeltiden och Gustav Vasa. En historisk-geografisk studie*. Monografier utgivna av Stockholms stad 53. Stockholm
- Hallerdt, B. 1999. I saltom sjö och färskom. *Samfundet Sankt Eriks årsbok 1999*. Stockholm.
- Hallerdt, B. 2003. *Bergslagen-Västerås-Stockholm. Mälaren som huvudled i ett stort handels- och transportsystem. Mälardalens vattenvägar i industrihistoriskt perspektiv*. Red: Ulrika Djerw. Maritima skrifter nr 3. Stockholm.
- Hallerdt, B. 2004. Nils Ericsons sluss. *Samfundet Sankt Eriks årsbok 2004*. Uppsala.
- Hansson, H. 1956. *Stockholms stadsmurar*. Monografier utgivna av Stockholms stad 18. Stockholm.
- Hansson, H. 1960. *Med tunnelbanan till medeltiden. Vad fynden berättar om Stockholms historia*. Stockholm.
- Hansson, H. 1961. Arkeologi i Stockholm. *Sankt Eriks årsbok 1961*. Stockholm.
- Hansson, H. 1963. Gamla skepp och hamnar. *Sjöhistoriska museets årsbok 1961-1962*. Stockholm.
- Hasselmo, M. 1981. *Stockholm*. Riksantikvarieämbetet och Statens Historiska Museer Rapport, Medeltidsstaden 17. Stockholm.
- Johansson, M. 2000. *Skeppsbron. Ett arkeologiskt tvärsnitt genom stormaktstidens Stockholm*. Arkeologisk rapport 2001:11. Stockholms stadsmuseum.
- Lilienberg, V. E. 1897. *Stockholms hamnar, kajer och broar. Stockholm. Sveriges huvudstad skildrad med anledning af allmänna konst- och industriutställningen 1897*. Andra delen. Stockholm.
- Lorentzi, M. & Olgarsson, P. *Slussen. 1935 års anläggning*. Byggnadshistorisk rapport 2005:3. Stockholms stadsmuseum.
- Lundberg, A. 1916. *Berättelse över utvidgning och ombyggnad av inre delen av Stadsgårdshamnen*. Stockholm.
- Nordberg, T. O:son 1935. *Söderport och Slussen*. Stockholm
- Nordberg, T. O:son 1975. *Gamla stan i Stockholm. Kulturhistorisk beskrivning hus för hus. 1. Kvarteren Achilles-Glaucus*. Monografier utgivna av Stockholms stad 35. Stockholm.
- Olaus Magnus 1555/1976. *Historia om de nordiska folken*. Rom 1555 (översatt 1909-1915, nytryck Stockholm 1976).
- Råberg, M. 1987a. *Visioner och verklighet. I. En studie kring Stockholms 1600-talsstadsplan*. Monografier utgivna av Stockholms stad 54: I. Stockholm.
- Råberg, M. 1987b. *Visioner och verklighet. II. Stockholmskartor från 1600-talet*. Monografier utgivna av Stockholms stad 54: II. Stockholm.
- Snorres kungasagor, *Hednakungarna*, översättning Ohlmarks, Å 1961 Uddevalla
- Stahre et al. 1992. = Stahre, N.-G. & Fogelström, P.-A. & Ferenius, J. & Lundqvist, G. *Stockholms gatunamn*. 2:a utök. uppl. Monografier utgivna av Stockholms stad 50. Stockholm.
- Söderlund, K. 2002. *Stockholms borg och murar. Samfundet Sankt Eriks årsbok 2002*. Stockholm.
- Söderlund, K. 2004. *Stockholm heter det som sprack av - Söderström i äldsta tid. Samfundet Sankt Eriks årsbok 2004*. Uppsala.
- Tekniska notiser från Stockholms hamnstyrelse nr 5 (Technical notices from the Stockholm City Harbour Board No. 5). 1960. *The Söderström bridges*. Stockholm.
- Tänkeboken 1492*. = *Stockholms stadsböcker från äldre tid*. II:3. *Stockholms stads tänkeböcker 1492-1500*. Utgivna genom J. A. Alquist. Stockholm 1930.)

- Viklund, K in press. Sweden and the Hanse – Archaeobotanical aspects of changes in farming gardening and dietary in medieval times in Sweden. *Medieval Food Traditions in Northern Europe*. Nationalmuseum Köpenhamn
- Århem, B. 1992. Argus 4 - arkeologi och grundförstärkning i Gamla stan. *Stadsvandringar 15*. Stockholm.
- Ödman, A. 1987. *Stockholms tre borgar. Från vikingatida spärrfäste till medeltida kastellborg*. Monografier utgivna av Stockholms stad 80. Stockholm.

8. Administrativa uppgifter

Stadsdel: Gamla stan och Södermalm
Kvarter: Slussen
Adress:

Typ av undersökning: Arkeologisk utredning
Uppdragsgivare: Stockholms stad, exploateringskontoret
Länsstyrelsens beslut dnr: 431-07-17276
SSM dnr: 106-44/3820/2007
SMM dnr: 502/07-51
Undersökningsperiod: juli 2007

Arkeologisk personal: Kerstin Söderlund (SSM utredning), Helena Fennö (SSM kartbearbetning), Marcus Hjulhammar (SMM utredning), Mirja Arnshav (SMM sonarkartering), Boel Bengtsson (SMM sonarkartering), Göran Ekberg (SMM sonarkartering).

Bilaga 1. Uppgifter från Stadsarkeologiskt register

Södermalm

SR 529 1967 grävdes ett avloppsschakt längs med Saltsjöbanan norr om kv. Tranbodarna. Det var 2,5 meter djupt och 1,5 meter brett. I schaktet framkom ett svart fuktigt utfyllnadslager som innehöll fynd av 1600-1700-talskaraktär.

SR 552 Ett schakt för ledningstunnel gjordes i samband med tunnelbanebygget 1956. Schaktet låg i Peder Myndes Backes förlängning och 7 meter öster om Sjömanshemmets nordöstra fasad. En 9 meter lång profil och 2,5 meter hög profil uppmättes. I schaktet framkom lagerrelaterade fynd från 1600-tal och senare. Steril botten nåddes ej.

SR 537 En 4 x 4 meter stor och 3 meter djup grop grävdes 1956 för en betongplint öster om Stadsmuseets sydöstra hörn. I schaktet framkom kulturlager, men inga konstruktioner. Steril botten nåddes ej.

SR 550 1947 grävdes ett 1,4 x 1,25 meter stort och 2 meter djupt schakt för att reparera en avloppsledning. I schaktet framkom en tegel- och sandstensmur på gråstensgrund, kulturlager samt fynd daterade till 1500- och 1600-tal. Steril botten nåddes ej.

SR 558 Ett 33,5 meter långt och 2 meter djupt ledningsschakt grävdes i Peder Myndes backe från Götgatan och österut. I schaktet dokumenterades kulturlager. Steril botten nåddes ej.

SR 559 Ett 3 meter långt och 2 meter djupt schakt grävdes 1959 i Peder Myndes Backe. Kulturlager dokumenterades, men steril bott tycks ej ha nåtts.

SR 1041 Vid fuktisolering av Stadsmuseets sydfasad 1995 framkom en stenläggning 1,1 meter under Peder Myndes Backes nuvarande gatunivå, dvs på +15,10-13,40 m.ö.h. Stenläggningen kunde via fynd dateras till 1600-tal och ligger kvar (Nilsson Schönborg 1995).

SR 530 I samband med arbeten för tunnelbanan 1955 påträffades grundmurar och rester av ett tegelvalv. Valvet hade anfangsstentar av sandsten och teglet var 28x14x7,5. Inga daterande fynd framkom, men tegelstorleken talar för en datering till efter 1600. Ritningar saknas men murresterna uppges ha framkommit cirka 35 meter öster om Stadsmuseets norra flygel. Observationer av golvnivåer i trä och av kullersten gjordes också och uppges ha framkommit +1,25 och 0,90 meter över Slusströskeln, d.v.s. på +4,74-5,09 m.ö.h.

SR 574 Dokumentation av samma byggnad som SR 530, men ritning är påträffad. Byggnaden tolkades som "Corp de garde" på Tillaei karta, men skulle även kunna vara den byggnad som markerats som kokhus på Brolins karta från 1771.

SR 575 I samband med schaktningar i Ryssgården 1934 framkom murrester av tegel och gråsten cirka 8,25 meter öster om Stadsmuseets norra flygel samt fynd av 1600- och 1700-tals karaktär.

SR 527 Vid schaktning för att gjuta fundament för tunnelbanan dokumenterades 1961 grundmurar omedelbart utanför och under Stadsmuseets norra flygels östra kortvägg. En mur låg vid flygeln sydöstra hörn och sträckte sig 3 meter åt öster. En profil som

visar kulturlager och orörd sand på 2 meter djup uppmättes, men det är oklart vilken höjd man utgått ifrån.

SR 565 A-B Två schakt 5 x 8,5 meter och 3-3,5 meter djupa och med ett inbördes avstånd av 8 meter grävdes 1964 när trappan till Stadsmuseets gård skulle uppföras. I ett av schakten framkom en gråstensmur i NÖ-SV riktning. I schaktet dokumenterades också kulturlager, varav det i schaktbotten innehöll huggspån och organiskt material. Fynden har 1600- och 1700-talskaraktär.

SR 525 Ett 30 meter långt och 1,5 meter djupt schakt, troligen beläget mellan Stadsmuseets flyglar, grävdes 1940. Mellan 21,5 meter och 23 meter från den södra flygeln framkom en mur. I schaktet fanns också kulturlager, men steril nivå nåddes ej.

SR 526 Ett 4 x 7 meter stort schakt grävdes 1945 på Stadsmuseets gård (osäkert läge). 2,5 meter under marknivå framkom stockar som låg parallellt med och vinkelrätt mot Stadsmuseet. Stockarna låg på nästan (?) ren sand. Lagerrelaterade fynd som daterats till 1500- och 1600-tal framkom.

SR 528 Ett 0,7 meter stort och 0,5 meter djupt schakt grävdes i "Suckarnas gång" under Stadsmuseets södra flygel 1966. Fyllning med fynd från blandade perioder.

SR 1013 Schakt för ledningar grävdes 1987 på Stadsmuseets gård (+7,50 m.ö.h.). Schakten var 1,5 meter djupa. På + 6,80 m.ö.h. framkom en 1,8 meter bred mur som fortsatte under schaktbotten. De tillvaratagna fynden kan huvudsakligen dateras till 1600-talet, men ett fragment av en medeltida stengodsskål fanns också.

SR 289 Schakt för ledningar och hiss utförda 2003. I ledningsschakten i Stadsmuseets bottenvåning framkom äldre golvbeläggningar av kullersten. Den 4,5 meter x 5 meter stora hissgropen låg i den gamla järnvägstunneln cirka 4 meter öster om Stadsmuseets södra flygel. I gropen framkom en mur på + 2,87 m.ö.h. som överlgrades av fynd från 1600-talets första hälft. Den bevarade murresten var för liten för att riktningen med bestämdhet skulle kunna avgöras. Muren låg på lager med gul sand varvat med tunna linser med organiskt material, Möjligen kan stranden ha legat här omkring 1400. Bottenmättet var + 1,57 m.ö.h. (Fennö 2004).

SR 551 Ett ledningsschakt grävdes 1971 i f.d. kvarteret Järngraven Övre. I schaktet dokumenterades en profil.

SR 576 Vid ombyggnaden av Slussen 1931-1935 påträffades stora delar av Gustav Vasas vallgravsmurar och rondell. Hela den nordvästra muren, från rondellen och fram till Mälarens dåtida strandlinje, fanns bevarad i en långsmal magasinsbyggnad som låg här men revs 1934. Stora delar av den norra vallgravsmuren i riktning mot Saltsjön fanns också kvar liksom vallgravens södra mur. I riktning mot Mälaren låg muren bakom järnvägen och i riktning mot Saltsjön låg den under dåvarande restaurang Pelikans nordfasad. Som tidigare nämnts inköpte Stadsmuseet ett stort antal fynd som med få undantag kan dateras till nyare tid. Undantagen utgörs bland annat av ett stort antal kanonkulor. Vid schaktningar framkom också rester av två båtar, varav en kan vara medeltida.

SR 566 I samband med ett 24x 3 meter stort ledningsschakt i Sjöbergsplan 1954 framkom en 1,4 meter hög mur 1 meter under marknivå. På ett djup av 1,75 - 2 meter påträffades 10 kanonkulor väster om muren. En kanon daterad till 1600-talet påträffades året därpå i Sjöbergsplan.

SR 1008 När Söderledens uppfartsramp och Scandic hotell skulle byggas gjordes 1984 omfattande utgrävningar i kvarteret Överkikaren (f.d. kvarteren Järngraven övre, Mälaren och Guldfjärden större). Vid undersökningarna dokumenterades betydande lämningar av Lohiska bruket och Pontus de la Gardies palats anlagda efter gatu-regleringar på 1600-talet och förstörda vid Mariabranden 1759. I palatsets källare påträffades handelsmännen Dufwenberg & Norströms innebrända lager av kritpipor. Under 1600-talsbebyggelsen samt öster och väster om densamma framkom lämningar av äldre stenhus som uppförts på 1500-talet eller senast på tidigt 1600-tal. Husen låg i slutningen ned mot Mälaren och framkom under 6 meter tjocka lager med utfyllnads-massor. Närmast stranden påträffades en ugnshäll som kan ha ingått i en badstuga. 10 meter av norra vallgravsmuren samt en mot denna på 1600-talet uppförd magasinsbyggnad dokumenterades också och borttogs.

Gamla stan

SR 997 Vid en ledningsreovering på Skeppsbron under åren 1994-1996 (schakt 1 södra delen) framkom utanför kvarteret Cadmus sydöstra hörn en mur med valvanfang, som utgjort södra väggen i en av de två bodar som låg framför det nuvarande huset. Bodarna var en våning höga och byggdes vid 1600-talets mitt. Muren framkom på cirka + 2,00 m.ö.h. Något längre åt sydöst framkom en stenläggning på + 0,84 m.ö.h., sannolikt en gatunivå anlagd på 1700-talet. Ytterligare något längre åt sydöst påträffades en rustbädd av liggande stockar och plank. Den låg på -1,40 m.ö.h. och har genom fynd daterats till 1700-talet. Schaktet grävdes till cirka -2,50 m.ö.h. och på detta djup innehöll utfyllnads-lagren 1700-talsfynd.

Ett 50 meter långt och 3 meter djupt schakt grävdes från kvarteret Achilles till kvarteret Narcissus (schakt 2). Schaktbotten låg på -0,3-0,6 m.ö.h. I Schaktet framkom en kullerstensbeläggning på + 0,35 m.ö.h., tolkad som en gatubeläggning från 1700-talets senare del, samt på + 0,10 m.ö.h. en stock som kan ha ingått i en kaj eller brygga från 1600-talet.

Vid Skeppsbrons kajkant grävdes ett 13 x 7 meter stort och 12 meter djupt schakt (schakt 3). Ned till 11 meter djup fanns fyllnadsgrus och sedan gamla sjöbotten där ett båtfynd gjordes. Fyndet ligger kvar, men besiktigades av Statens maritima museer.

Vid den gamla pumpstationen grävdes ett 4,5 x 5,4 meter stort schakt (schakt 4). Schaktbotten låg på - 3 till - 4 m.ö.h. I schaktet framkom ett 50-tal pålar, varav flera hade sågats av på -2,70 m.ö.h. Flera av pålarna har dendrodateras till mitten av 1800-talet och hör samman med den ombyggnad av kajen som gjordes vid detta tillfälle (Johansson 2002).

SR 45 Ett 3,2 x 5,2 meter stort och 2 meter djupt schakt grävdes i Slussplan utanför kvarteret Achilles 1972-73. Schaktbotten bör ha legat på cirka + 2, 00 m.ö.h. Inga fynd eller konstruktioner framkom.

SR 257 I ett schakt med osäkert läge påträffades 1945 stockar 2,10 meter under gatunivå, vilket bör motsvara cirka + 2, 0 m.ö.h. Stockarna låg parallellt med och 12 meter sydväst om kvarteret Achilles.

SR 255 Ett cirka 100 meter långt schakt grävdes 1927 i öst-västlig riktning, cirka 12 meter söder om kvarteret Achilles. På sex ställen framkom kraftigt skadade murar som antogs ha tillhört Inre söderports senmedeltida vingmurar. Grunden utgjordes av stora valda gråstenar fogade med kalkbruk. Däröver tegel i vendiskt förband. Tegelstorleken uppges vara 7,5 x 13,5 x 28,5 cm. Muren grundläggningsnivå låg 1,7 meter under gatunivå. Under gatan fanns ett 0,3-0,6 meter tjockt påfört sandlager och därunder ett sandblandat kulturlager med mycket tegelskärvt. I jämnhöjd med Karl Johanstatyn avbröts detta lager av rester efter en träbyggnad som stått intill muren.

SR 205 Ett schakt grävdes i trottoaren för att grundförstärka kvarteret Achilles 1923. På 1,9 meter djup framkom en mur som låg snett orienterad i förhållande till den nuvarande byggnaden. Tre skift tegelmurverk i vendiskt förband på gråstensgrund fanns bevarat. Muren fortsatte utanför schaktet åt sydöst. Intill muren framkom en kullerstensläggning och i denna en urholkad stock.

SR 110 1945 grävdes ett 3,7 meter x 2 stort och drygt 2 meter djupt schakt för en brunn nedanför Triewaldsgränd. I schaktet dokumenterades kulturlager, en äldre gatubeläggning och en murrest.

SR 1428 I samband med renoveringar av VA-ledningar 2005 upptogs nio schakt på Järntorget, i Järntorgsgatan och på Slussplan. På Järntorget dokumenterades bl.a. åsen på + 3,30 m.ö.h. I schakten i Järntorgsgatan och dess förlängning i Slussplan fanns inga bevarade kulturlager innan schaktbotten nåddes. I Slussplan, vid kvarteret Achilles sydöstra hörn, fanns en djupt belägen odaterad kullerstensbeläggning. Den framkom på + 0,3-0,4 m.ö.h. En stenläggning på motsvarande djup daterad till 1700-talets senare del har tidigare dokumenterats på Skeppsbron (se SR 997).

SR 44 I samband med rivning av byggnaden Slussplan 5-7 och ombyggnad av Slussplan 9 1969-70 dokumenterades ett äldre kullestengolv på - 0,1 m.ö.h. På - 1,4 m.ö.h. framkom pålar och stockar tolkade som tillhörande det befintliga huset. Riktningen är dock avvikande och stämmer bättre med kvarterets sträckning före 1600-talets reglering.

SR 202 I källaren mot Södra Dryckesgränd påträffades 1947 en silverskatt bestående av 454 mynt, troligen undangömd med anledning av ryska kriget 1741-43 (Nordberg 1975, s. 25 f). Skatten framkom 0,4 meter under betonggolvet i ett fyllnadslager bestående av sand, bruk och tegel.

SR 805 1979 gjordes en provgrop och sondering i sydvästra delen av källaren till Medusa 1,2,6. Källargolvet låg på + 0,77 m.ö.h. Under golvet fanns utfyllnadslager ned till - 7,2 m.ö.h. där naturligt lagrat grus med sten framkom. Utfyllnadslagren innehöll mycket trärester ned till - 5,2 m.ö.h.

SR 915 Ett 2 meter brett och 1,5 meter djupt schakt grävdes tvärs över Järntorgsgatan 1988. I schaktet framkom endast omgrävd fyllning.

SR 916 I samband med en grundförstärkning av Medusa 1,2 6 1987-1988 framkom en kraftig mur i källarens östra del. Muren var grundlagd på + 2,0 m.ö.h. och kan ha tillhört en äldre byggnad som funnits på platsen. I murens förlängning framkom pålar. Källargolven i övriga rum låg på cirka + 1,00 m.ö.h. och utgjordes av _ meter tjocka betonggolv. Därunder framkom utfyllnadsmaterial av grovt grus och sten. Ett fåtal fynd påträffades men inga med medeltida datering.

SR 942 Ett 12 meter långt och 2 meter djupt schakt grävdes 1990 utmed Medusa 1,2,6:s grundmur mot Triewaldsgränd. Förändringar i murverket och fynd av sättsandslager kan tala för att gatunivån bör ha legat på omkring + 2,0 meter när 1600-tals huset stod på platsen. På + 1,00 m.ö.h. framkom ett brandlager. Fyndmaterialet talar för en datering till cirka 1600.

SR 918 Ett VA-schakt grävdes i Kornhamnstorg, söder om kvarteret Deucalion 1988. I schaktet framkom rester av ett tegelvalv samt en äldre gatunivå på + 1,70 m.ö.h.

SR 228 Vid schaktningar för "Saltsjökloaken" 1914 påträffades vid kvarteret Deucalions sydöstra hörn en murad avloppstrumma och bredvid den en täckt avloppsränna i trä.

SR 114 Ett 48 meter långt och 1,5 meter djupt schakt grävdes 1953 i Kornhamnstorg. I schaktet framkom kulturlager.

Marinarkeologiska undersökningar

I samband med nedläggandet av nya tryckavloppsledningar i Franska bukten mellan Stadsgården och Skeppsbron år 1994 gjorde Statens maritima museer en marinarkeologisk utredning av området. Avsökningen gjordes med side scan sonar och bottenpenetrerande ekolod. Inga föremål på eller under botten kunde registreras (SMM dnr 5/95-412). Vid anslutningen av ovanstående tryckavloppsledning mot Ränthästartrappan samma år iaktogs en fartygslämning i schaktet. Schaktet var tretton gånger sju meter stort och ned till elva meters djup fanns fyllnadsgrus och därunder den gamla sjöbotten där fyndet gjordes. Fartygslämningen lämnades enligt uppgift kvar då den ej låg i vägen för ledningen (se SR 997 i bilaga 1). Iakttagelsen gjordes av anläggningsdykare som meddelade Statens maritima museer om fyndet (muntligt meddelat 2007-08-16 av Göran Ekberg, SMM).

Bilaga 2.

Fynd vid muddringar för Nils Ericsons sluss 1854

Fynden utgjordes av (SHM 2113):

- ett guldmynt, Maximilian II:s dukat för Ungern med ett krönt patriarkalkors (Danzigs märke) i kontramärket,
- ett guldmynt, holländsk dukat för Västfriesland 1645,
- ett guldmynt, preusisk 1/4-dukat Fredrik Wilhelm 1713,
- ett guldmynt, svensk dukat Fredrik I 1720,
- ett guldmynt, svensk dukat Fredrik I 1746,
- en guldmedalj, Karl IX:s medalj 1607, söndrig, omgiven av en bitvis behållen guldtrådsfläta. Inskription: "Virtus et fortitudo",
- ett silvermynt, Karl IX:s 1-mark 1606, svart och något skadad i kanten,
- ett silvermynt, Karl XI:s 1-mark 1694, "anfränt och odugligt",
- ett silvermynt, Karl XI:s 4-mark 1695,
- ett silvermynt, Karl XII:s 2-karoliner,
- ett silvermynt, Adolf Fredriks riksdaler, året bortfränt,
- ett silvermynt, holländsk specie för Västfriesland 1695,
- ett silvermynt, rysk 1/2-rubel Peter I, utan år,
- 33 st diverse mynt varav två Johan III, en Sigismund, sex Gustaf II Adolf, fem Kristina, tio Karl XI, fyra Fredrik I, en Adolf Fredrik, tre Gustav III samt ett litet mynt från Bergen (kung Hans),
- en liten lerskål, cirka elva centimeter i diameter. Utvändig randig, invändigt med svartgrön glasyr. Två öron, det ena horisontalt, det andra vertikalt,
- ett gjutet huvud i brons till stridsgissel, sju centimeter i diameter, för fästande vid skaftet med en rem eller dylikt. Något tryckt klot med koniska taggar. Rektangulär, kraftig bygel. Enligt C. R. af Ugglas daterad till 1300- eller 1400-talen,
- ett rör av hopvikt tunn bronsbleck, troligtvis en pilspets. Cirka 15 centimeter lång med en trekantig spets,
- en sigillstamp i brons tillhörig Magnus de Horne. Diameter 3,2 centimeter. Enligt C. R. af Ugglas daterad till mellan 1200-talets slut och 1300-talet,
- en djurfigur av bronsplåt. Liknar en sittande hund, huvud och hals borta. På ryggen fragment av en ögla eller ring, ihålig.

Bilaga 3. Fynd vid Stadsgården 1900

Fyndet anträffades högt uppe i berget under sprängningsarbeten enligt meddelande av arbetare på platsen den 16 juni 1900. Efter ett sprängskott hittades de första sakerna bland jord. Resten påträffade efterhand vid letande på samma plats. Troligen har skatten varit nedgrävd i en skreva på platsen.

- Dosa av guld och pärlemor (SHM 11095),
- aigrette av silver med infattade rosen- och taffelstenar (SHM 11095),
- bit av en 8-strålig stjärna av silver med infattade rosenstenar (SHM 11095),
- två silverhakar med infattade glasbitar (SHM 11095),
- fingerring av guld med en grönemaljerad blomma och inskriften ”DUN COEUR CONSTAMENT A VOUS SEUL” (SHM 11095),
- fingerring av guld med grönemaljerad blomma och inskriften ”CONSTANTE ET SINCERE” (SHM 11095),
- en kejsar Ferdinand II:s thaler i guld (SHM 11095),
- en nederländsk dubbeldukat 1696 (SHM 11095),
- en Adolf Fredriks-dukat 1755 (SHM 11095),
- en fingerring av guld (SHM 11098),
- tre svenska 1/2 dukater 1755 (SHM 11098),
- sju svenska 1/4 dukater 1755 (SHM 11098),
- två 10-ören 1739 (SHM 11098),
- en 10-öre 1741 (SHM 11098),
- en 10-öre 1754 (SHM 11098),
- en 5-öre 1735 (SHM 11098),
- en 5-öre 1745 (SHM 11098),
- en 5-öre 1759 (SHM 11098),
- två 1-ören 1717 (SHM 11098),
- en 1-öre 1724 (SHM 11098),
- en 1-öre 1734 (SHM 11098),
- ett nåletui av guld (SHM 11119),

- en sminkdosa av järn belagt med tunt silverbleck (SHM 11119),
- undre delen av en avlång dosa av sköldpadd (SHM 11119),
- kläpp av karneol monterat i förgyllt silver (SHM 11119),
- en liten fingerring av guld med inskriften "SOVENEZ VOUS DE MOI" (SHM 11119),
- en fingerring av guld med inskriften "IE - VOLE - A - CE - ♥" (SHM 11119),
- två 1/2-dukater 1755 (SHM 11119),
- en 1/4-dukat 1755 (SHM 11119),
- 5-ören 1705 (SHM 11119),
- 5-ören 1731, 1742, 1751, 1755 och 1759 (SHM 11119),
- en 1-öre 1723 (SHM 11119),
- runt lock till en sminkburk av guld (SHM 11149),
- silverinfattning till dosan SHM 11119 (SHM 11149),
- en Adolf Fredriks 1/4 dukat 1755 (SHM 11149),
- ett fyrkantigt skrin av pärlmor med guldbeslag, inuti skrinet en muschdosa i form av en portmonnä (SHM 11167),
- två små glasflaskor (SHM 11167),
- en liten kniv med blad av guld (SHM 11167),
- en liten borste med skaft av pärlmor (SHM 11167),
- en blomliknande prydnad av silver med 7 rosenstenar (SHM 11167),
- en fingerring av guld (SHM 11174),
- ett guldbeslag till skrinet SHM 11167 (SHM 11174),
- två Adolf Fredriks 1/4-dukater 1755 (SHM 11174),
- en Adolf Fredriks 5-öre 1757 (SHM 11174),
- en Carl XII 1-öre 1699 (SHM 11174),
- två Adolf Fredriks 1/4-dukater 1755 (SHM 11184),
- en Fredrik I 5-öre (SHM 11184).

Bilaga 4. Förteckningar över hamnar, lastageplatser och tvätterier vid 1700-talets mitt

Platser belägna inom det nu aktuella utredningsområdet är markerade med fet stil:

År 1748 var stadens hamnar nio till antalet, 1767 uppgår antalet till tio (Ahnlund 1984, s. 192):

1. **Skieppsbro Tracten ifrån Slåttsbavcken till Söder Slaktare hus för större Fartyg.**
2. **Från Söder Slaktare hus till Sluss=Canalen för större lastbåtar och Fisksumpar.**
3. **Från Sluss Canalen till Stadsgården för större Fartygs ut= och inlastning, från jernvägs platsen.**
4. **Wid Stadsgården för Fartyg med wed och kål.**
5. **Wid Catharinae bergen, at inlasta från MagaZinen derstädes.**
6. Hamnen wid Ladugårds Landet.
7. Packare torgs wiken.
8. **Uti Melaren fram för jerngrafwen för Fartygen med jern.**
9. **Från Kornhamn till Munkbrotorget för upstäder, samt båtar uti Riddarholms Canalen.**
10. Wid Röda bodarne.

Lastageplatser uppges ha varit anlagda enligt samma förteckning vid:





1. **Stora Skiepps=Broens ut= och inlastningsplatser.**
2. **Jern Grafwen på Saltsjö sidan.**
3. **Jern Grafwen wid Melaren.**
4. Wid tjärhåfwet.
5. Wid Tegelwiken.
6. Wid Ladugårdslandet.
7. Skinnarewiken.
8. Rawels Bro.
9. I Staden bakom Grefwe Pipers hus.
10. **Wid Kornhamn.**
11. Mäster Samuels gränd.
12. Lilla Bergsgränden.

Tvätterier var naturligtvis också beroende av vatten och år 1768 nämns elva sådana platser i staden.





1. **Ifrån Kornhamn till Säckbruksbroen.**
2. Wid Rådhusets strand på en tvätt=flotta.
3. Wid Röda bodarne.
4. Wid stora Watugränden.
5. Wid lilla Watugränden.
6. Wid den så kallade Lappen.
7. Wid Norra Slaktarehus.
8. Wid nedgången intil De la Gardiska huset.
9. Wid Rosenbad.
10. **Wid Stenbroen in til Sluss skrifwarens hus.**
11. **Mitt för Bödels-backen.**

Beteckningar


Utfyllt material o.d.

Utfyllning för byggnadsändamål		Huvudsakl grus och sten
		... sand
Soputfyllning		Gyllt, blandat utfall
Trävirke		Restar av pålarunder, sjunkvirke m.m.



Naturliga avlagringar

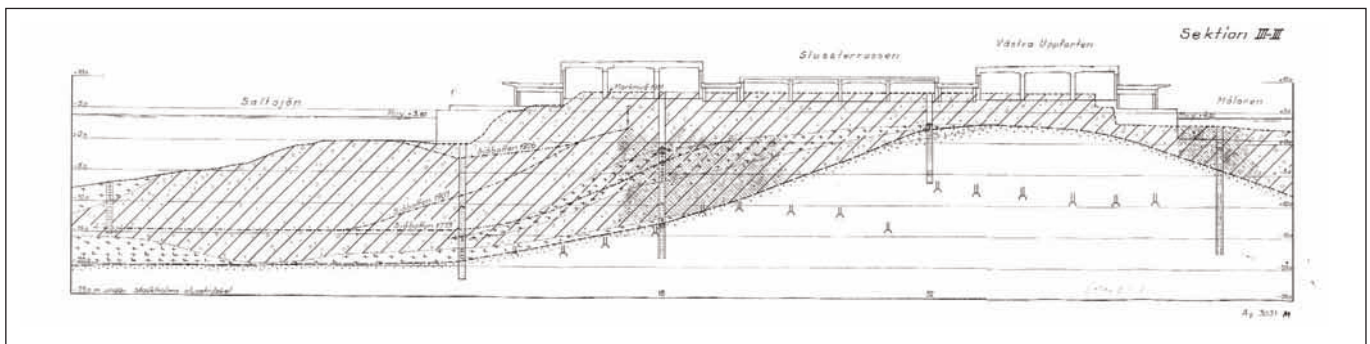
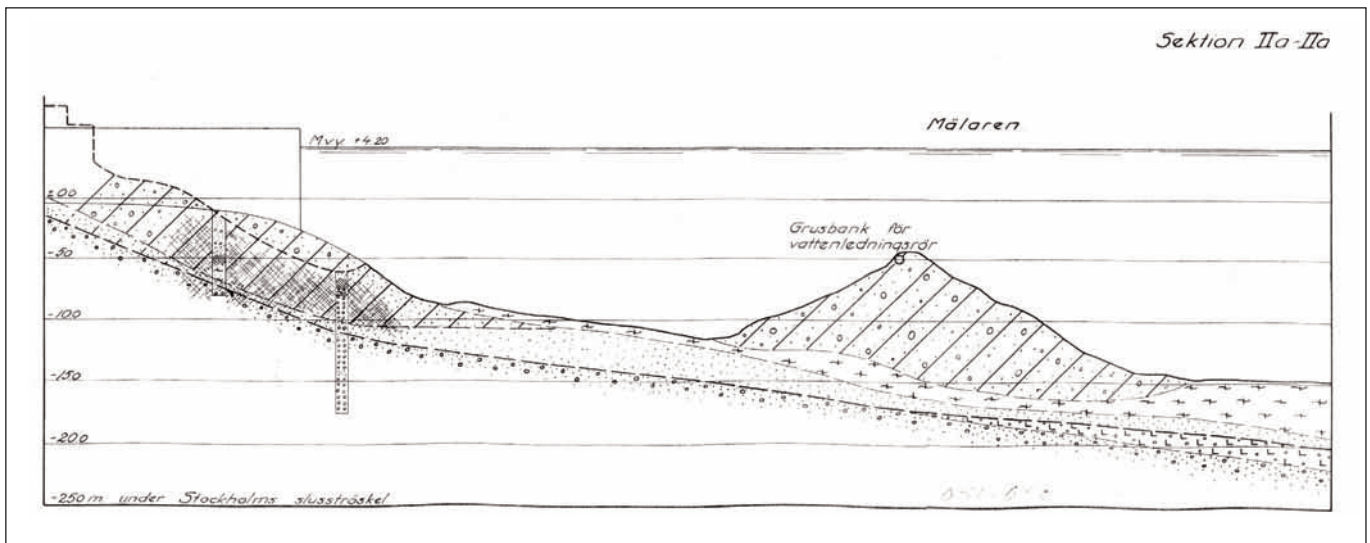
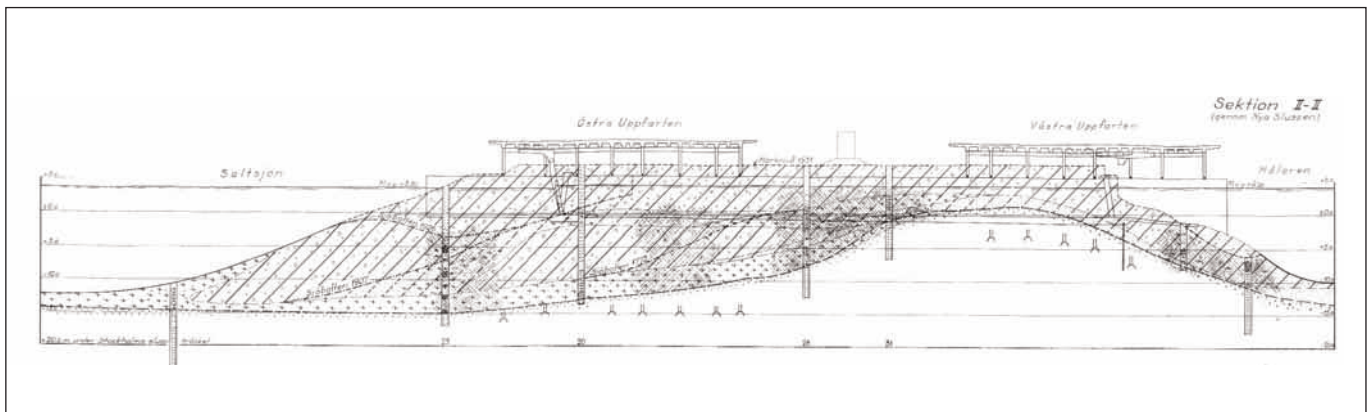
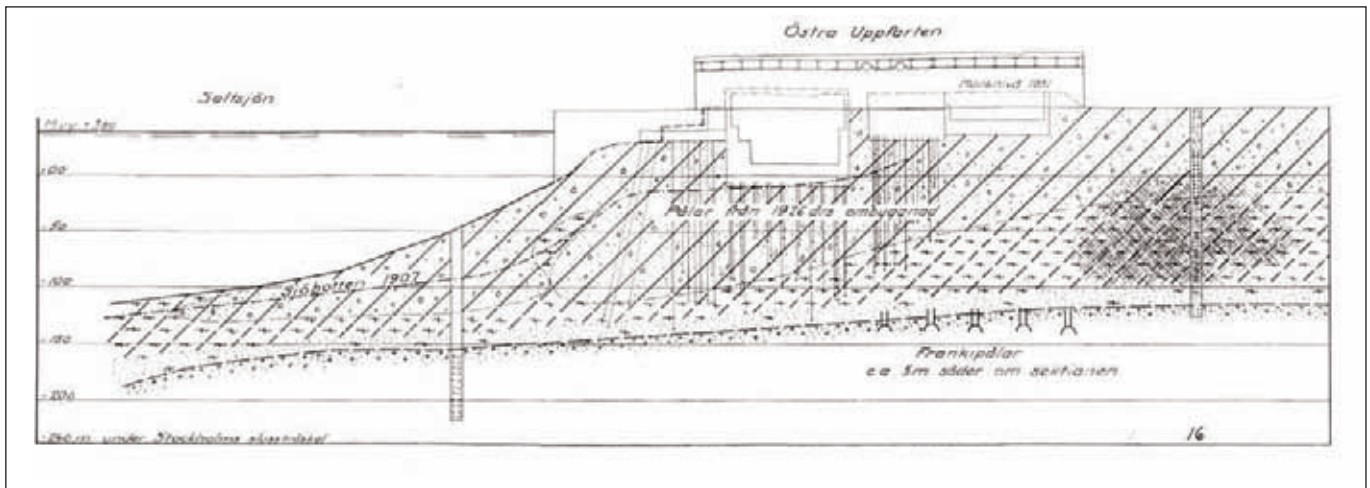
	Gyllt (delvis innehållande sopor från tiden för stadens gamla bebyggelse)
	Lera
	Sand
	Grus

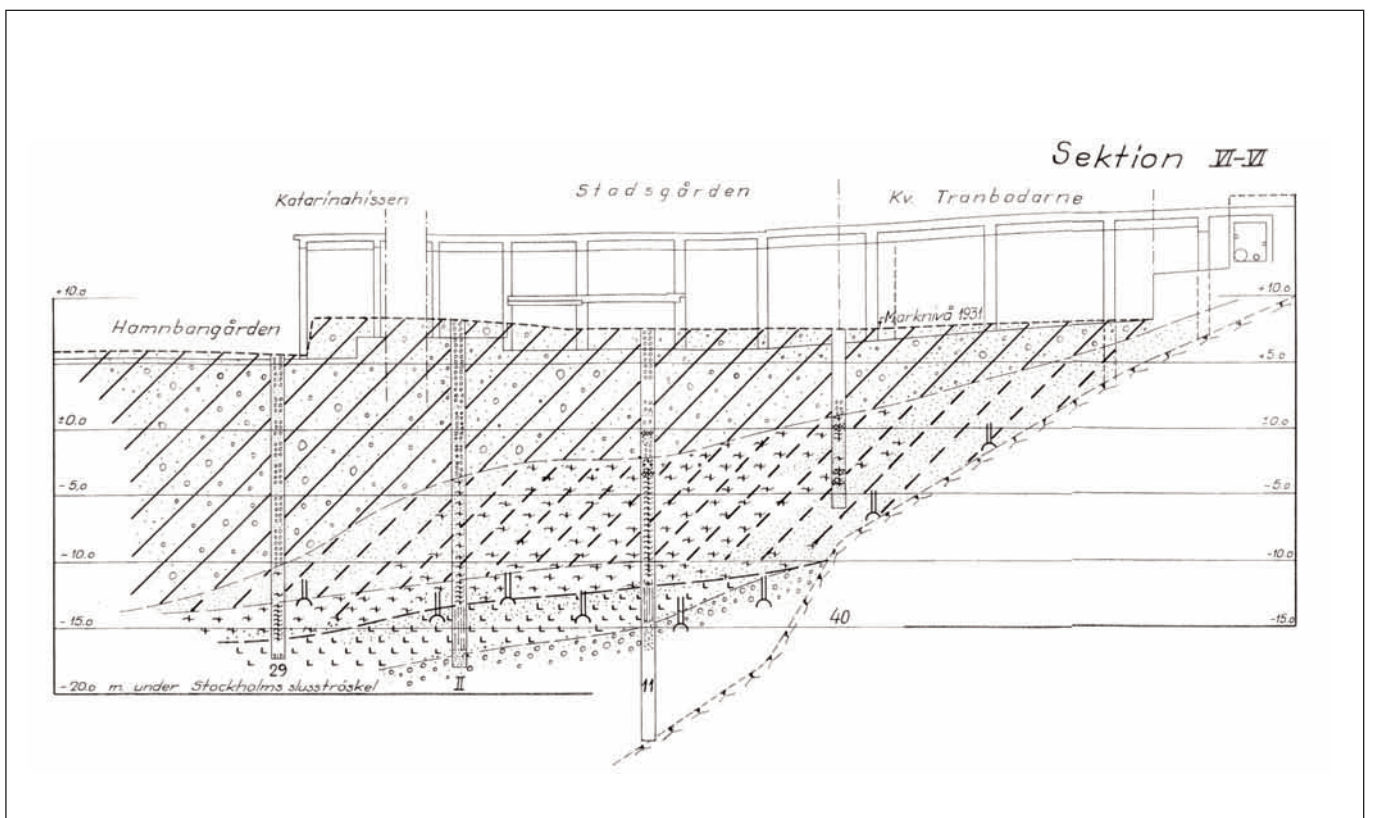
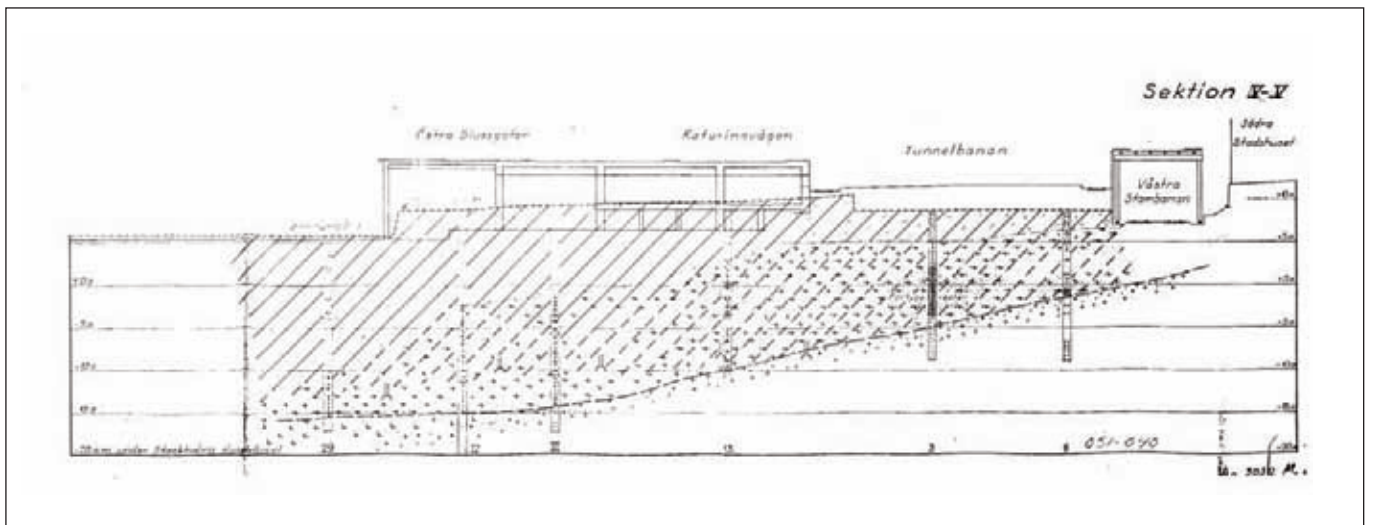
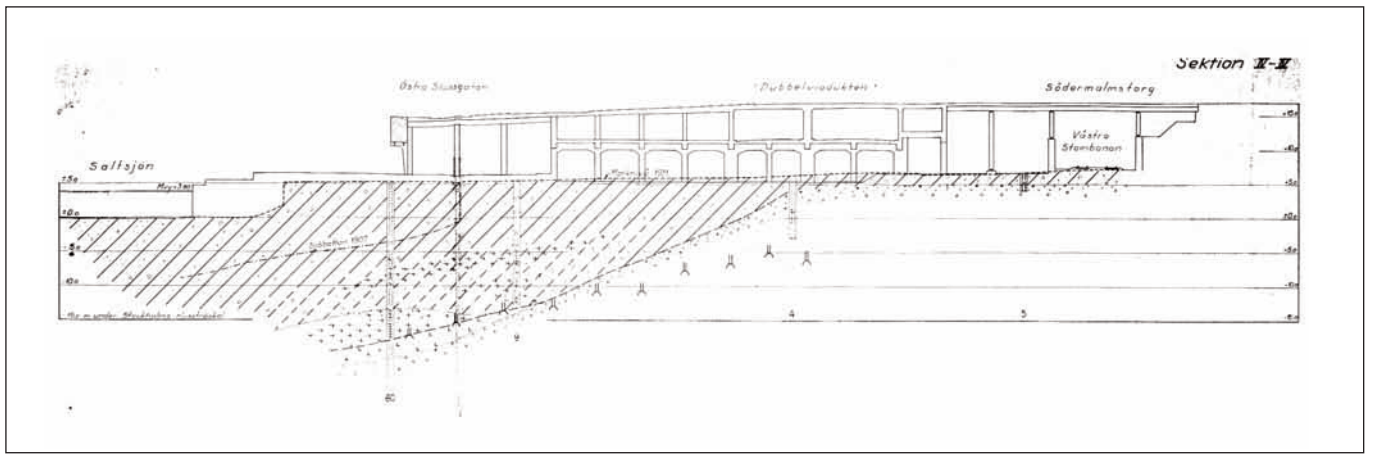
Beteckningar i borrhål

	Grus
	Sand
	Lera
	Gyllt
	Trävirke

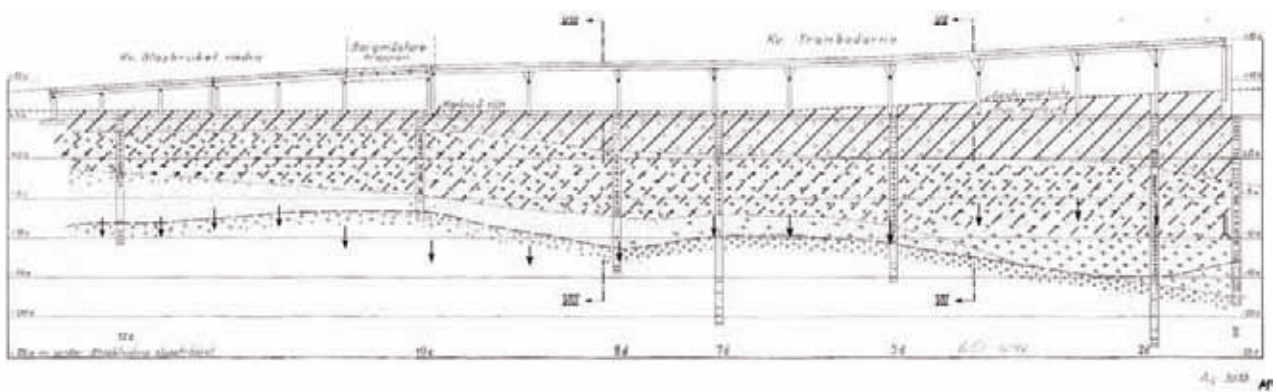
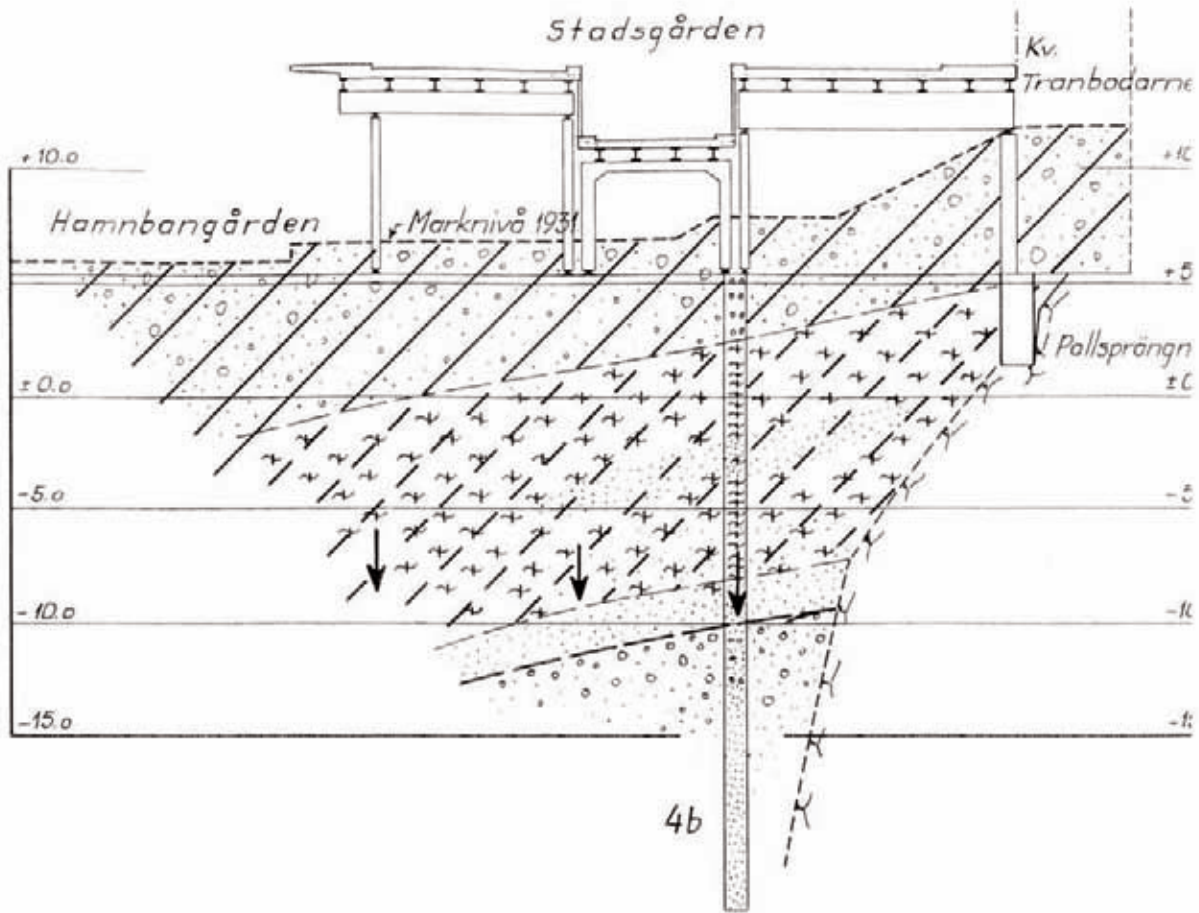
Pålningdjup

	Frankipälar medeldjup av pålfotens överkant inom pålgupp
	Träpilar medeldjup av pålgupp





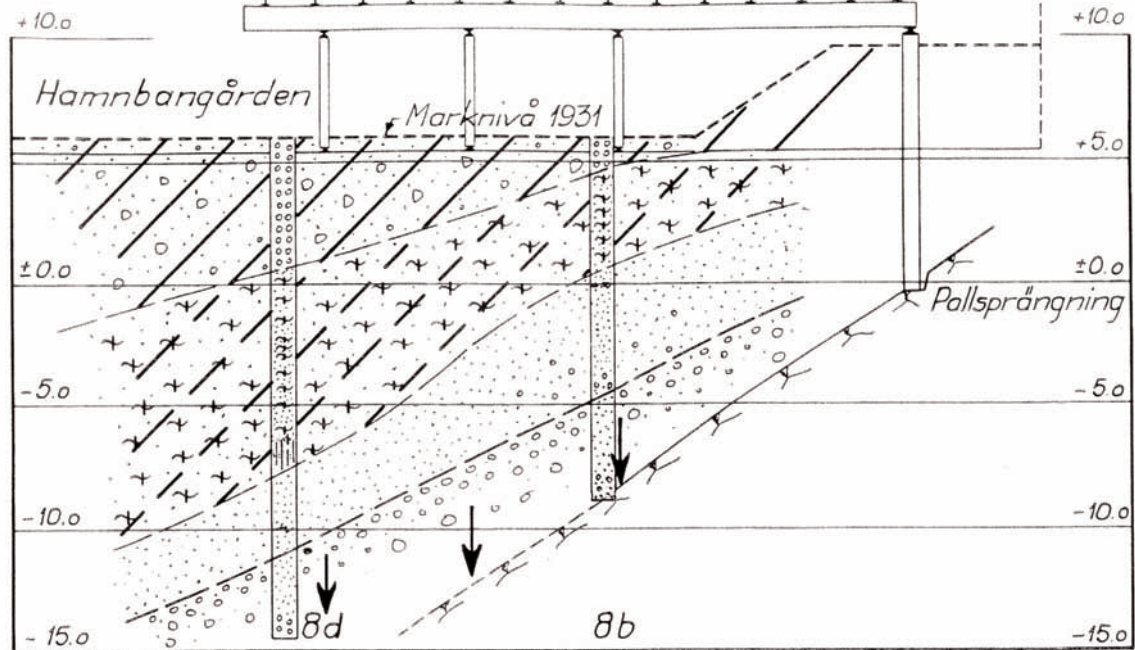
Sektion VII-VII



Sektion VIII-VIII

Stadsgården

Kv.
Tranbodarne



Kulturmiljöenheten vid Stockholms stadsmuseum har under 2007 utgivit följande arkeologiska rapporter:

1. **Källan 5. Kulturlager från 1600-1800-talet efter värdshuset Björngårdskällaren.**
Arkeologisk undersökning 2006. (Helena Fennö)
2. **Mosebacke torg. Spår efter branden år 1857.**
Arkeologisk undersökning 2006. (Helena Fennö)
3. **Slussen.**
Arkeologisk utredning 2007. (Kerstin Söderlund & Marcus Hjulhammar)