

Inledning

I min snart 55-åriga levnad har jag då och då hamnat i diskussioner om den gamla gränsen mellan Norge och Sverige på Hisingen. Påfallande ofta har diskussionen kommit igång vid middagar och andra uppsluppna tillfällen. Mitt minne av diskussionerna har ofta varit lite dimmigt och inte lett till några slutsatser utan har snarast legat och gnagt som små fragment som inte velat inordna sig i ett sammanhängande pussel. Ämnet kan under vissa omständigheter bli mycket intressant men kunskapen om ämnet är knappast användbar annat än om man vill imponera på sin omgivning i avslappnade sammanhang. Min egen landskapstillhörighet har till dags dato varit västgötsk i Lerums, Härlanda, Lundbys och kortare tider i andra församlingar i Göteborg. På senare tid har jag dock avvikit en smula och varit bosatt i Agua Verde i Curitiba (delstaten Parana i Brasilien) och i Torslanda. Summa summarum 85% Västergötland, 10% Bohuslän och 5% Brasilien.



Gränsstenen vid Torslanda brandstation.

Inspirationen till promenaden kom från en artikel i lokalbladet som berättade om den prekära situationen för en gränssten som kommit i vägen för breddningen av riksväg 155. Genom trafikverkets försorg blev förflyttningen minimal och stenen nu helt synlig för alla som dagligen pendlar från Torslanda mot Göteborg. Artikeln i Torslanda Tidningen beskrev stenens funktion att markera kommungränsen mellan Göteborg och Torslanda. Stenen placerades i början av nittonhundratalet men historien bakom placeringen sträcker sig mycket längre bak i tiden. I trehundra år var Hisingen delad mellan två länder. Några år in på 1250-talet bytte Birger Jarl till sig halva Hisingen med kungen av Norge Håkon Håkonsson och 1658 tog Karl den tionde av Sverige resten av ön i freden i Roskilde. Under en period däremellan hade vi den så kallade Kalmarunionen som upphävde gränsen men unionen verkar ha haft många förhinder och antagligen hann inte unionsbudskapet gå ut innan Svenska herremän gjorde uppror mot den danskdominerade unionen. Efter Roskilde blev gränsen landskaps- härads- och sockengräns, och dess betydelse har klingat av till på sin höjd föremål för inspirerade diskussioner. Under sin storhetstid kan det knappast ha varit någon järnridå, men det finns t.ex. uppgifter om hur danskar gått över gränsen och bränt ner alla gårdar på den svenska sidan. Det är förresten lite lustigt att i fredliga sammanhang kallas västra Hisingens invånare norrmän medan när det gäller mer våldsamma tillställningar kallas dom oftast danskar. Karl den nionde av Sverige försökte etablera en stad på Göta älvs norra strand i början av 1600-talet. Den nya staden byggdes på Eriksberg, mindre än två kilometer från gränsen till

Danmark/Norge och den blev nedbränd av danskar tämligen omgående. Ett decennium senare lyckades Karls son, Gustaf II Adolf etablera staden på andra sidan älven.

Människans historia på Hisingen kan dras mycket längre bak i tiden. Den s.k. Sandarna-kulturen fanns här för 10000 år sedan och från bronsåldern finns det lämningar som visar på ett välbeställt liv på ön. Riken i Nordeuropa började bildas i början av tusentalet efter Kristus och det går en historia om att Olof Skötkonung förlorat Hisingen i tärningsspel med den norske kungen Olaf Haraldsen ungefär år 1020. Nästa anteckning om Hisingen är från 1253 då Birger Jarl och Håkon Håkonson delar Hisingen mellan sig och på så sätt skapar den riksgräns som är denna promenads mening och mål. Jag förstår inte varför Håkon gav bort ett stort landområde till Birger. Jag har hört något om en hemgift för en prinsessa men jag misstänker att det låg mer i affären för Håkon, kan det kanske vara så att Håkon fick Bohus? Hursomhelst står det klart att Birgers vinst var Tuve och Lundby socknar. Den tredje anteckningen om Hisingens riksgräns är förstas den om freden i Roskilde i vilken Sverige bl.a. tog Bohuslän och därmed resten av ön.

Gränser är i största allmänhet ett elände och kanske inte mycket man bör forska vidare i. Idag växer det fram nya nationella rörelser i Sverige och andra europeiska länder. Rimligen är själva fundamentet för nationella rörelser just nationsgränser och ingenting annat. Utan gränser ingen Åkesson, Le Pen, Wilders etc.. Kan följandet av en nationsgräns som helt mist sin betydelse kanske vara ett sätt att visa att gränser inte är av naturen givna och att dom faktiskt kan raderas bort utan att dess omgivning mår dåligt av det? Det får bli mitt motto: En död gräns är en god gräns – låt oss hylla den döda gränsen. Av den gamla riksgränsen på Hisingen verkar det inte finnas några kulturella spår. Man kan utan vidare säga att det råder omedvetenhet om de gamla gränserna runt Göteborg. Det beror säkert på den gamla länsindelningen i vilken Göteborg och Bohuslän bildade ett län medan övriga Västergötland delades upp i Skaraborgs och Älvsborgs län som även omfattade landskapet Dalsland. Frågar du en göteborgare om vilket landskap han bor i blir svaret med stor sannolikhet Bohuslän trots att Göteborg, räknat både som yta och folkmängd, till största delen ligger i Västergötland. När Lasse Dahlkvist dansade på Brännö och hörde ljud från Vinga dunkade hans hjärta för Bohuslän trots att han befann sig i Västergötland. Varför? Antagligen visste han mycket väl var han var men hav och skärgård förknippas mer med Bohuslän än Västergötland och dessutom är det lättare att rimma på Bohuslän och till sist tänkte han kanske att folk inte bryr sig om landskapsgränsen, vilket visade sig vara sant. Jag är därför inte orolig att den här promenaden kommer ge upphov till gränsstridigheter eller landanspråk från Norges sida. På min tomt trivs båda landskapsblommorna, ljung och kaprifol utmärkt, antagligen omedvetna om vilket landskap de växer i.

Den södra delen av gränsen på Hisingen är särskilt svår att lokalisera då inte bara gränser har flyttats, själva geografin har ändrats i mycket stor omfattning. Om man för 100 år sedan hade ställt sig där Ytterhamnsmotet ligger nu och vänt blicken söder ut hade man rakt fram haft en stor havsvik, antagligen kallad Vike fjord, helt nära och höga berg till höger. Idag har havet flyttats en kilometer längre söderut och byggnader och containrar skymmer sikten så att man inte ens ser havet. Bergen till höger och snett bakåt åt höger har till stor del malts ner till grus och makadam. I början av nittonhundratalet var Arendal en skärgårdsidyll och populärt sommarviste för burgna Göteborgare. Idag är det ett industriområde som praktiskt taget är tomt på befolkning efter arbetstid. Vid Torsviken har flera miljöförstörande verksamheter förlagts. Vikens mynning har täppts till av en muddertipp, den innersta delen av viken har fyllts med sopor, berget på östra sidan har sprängts ut och är nu råoljelager och längre åt sydost finns det både petroleumraffinaderi, bilindustri och stora hamnanläggningar. Längs den västra sidan låg fram till 1977 Göteborgs stora flygplats. Tack vare muddertippen är det idag möjligt att vandra runt viken. Miljön har säkert blivit bättre de senaste

åren men än idag känns det som ett helt överkört och övergivet landskap. Det roliga med denna förstörda havsvik är att sjöfågellivet blomstrar och att viken fått status som Natura 2000-område. Hur ett område som måste ha legat i Sverigetoppen vad gäller miljöförstöring kan genomgå en sådan förvandling är svår att förstå. Den officiella förklaringen är att viken är mycket näringsrik men jag kan tänka mig att den relativa frånvaron av mänskligt liv kan ha bidragit till fågelinvasionen. Det skall tilläggas att det gamla flygplatsområdet har blivit människovänligt med pärlan Torlanda havsbadskoloni, golfbana och fritidsbåthamn, allt med en liten buffertzon mot Torsviken.

Kartor

Jag saknar helt kompetens vad gäller historiska kartor och har kanske på måfå valt några som verkar OK. Den första har jag tagit från en kommunal skrift som heter "Upptäck Hisingen" som innehåller en karta som beskriver gränsen mellan Hisingens Östra och Västra Härad som enligt den kommunala skriften också beskriver gränsen mellan Sverige och Norge från 1253 till 1658. Kartan ritades av Generalstabens Topografiska Corps 1863 och baseras på mätningar som gjordes år 1830. Gränsen på den kartan är den jag försökt följa. När jag hittat andra kartor som förefallit mer detaljerade än Corpsens karta har jag utnyttjat dom. På södra Hisingen är det en som blott benämns "1927 Förslag" ritad av stadsplaneingenjör C Y Andersten (jag är inte helt säker på namnet, det är lite otydligt skrivet). Ute i naturen har jag försökt hitta föremål som kan antyda var gränsen gått. Det jag i huvudsak har förlitat mig på är gårdsgårdar. Gårdsgårdarna kan ju ha byggts efter 1658 men om dom går hyfsat likt kartans riksgräns kan man nog misstänka att gränser mellan skiften har förblivit i samma läge ända tills man inte brydde sig om att riva dom längre. Vägar har också gett vissa ledtrådar. Det verkar som att gamla vägar och även gårdsgårdar överlever förvånansvärt länge. Jag har även sneglat på Lantmäteriets fastighetskarta i den tron att om riks- och församlingsgränser har ändrats kan fastighetsgränserna blivit kvar. Jag har stärkts i den tron av en broschyr om Skändlaberget som Tuve Hembygds- och Fornminnesförening gett ut. Där är landskapsgränsen utmärkt och det enda som styrker gränsens dragning är en gårdsgård och en fastighetsgräns på Lantmäteriets karta.

Karta över Hisings östra och västra härad, Corpsens karta

Detta är alltså kartan som skall leda oss fram längs gränsen. Gränsen som markeras är den mellan Hisings östra och västra härad. Kartans ursprung är från 1830 och helt säkra kan vi inte vara att häradsgränsen justerades mellan 1658 till 1830. Om man lägger kartan över en modern karta går det inte att få typiska fasta punkter som berg och uddar att stämma överens, vilket innebär att gränsen inte kan kalkeras rakt av på en modern karta. Corpsens mätmetoder var väl antagligen inte riktigt lika exakta som dagens. Om man jämför kartan med mer detaljerade kartor, som 1927 års karta ser gränsen något förenklad ut i Corpsens karta.



Corpsens karta, ursprungligen från 1830 men uppdaterad fram till i början av nittonhundratalet. Gränsen som skär genom Ön är häradsgränsen mellan Hisingens västra och östra härader. I skriften "Upptäck Hisingen" från Göteborgs stadsmuseum sägs att den är landskapsgränsen och att den kommer från tiden då ön var delad mellan Norge och Sverige.

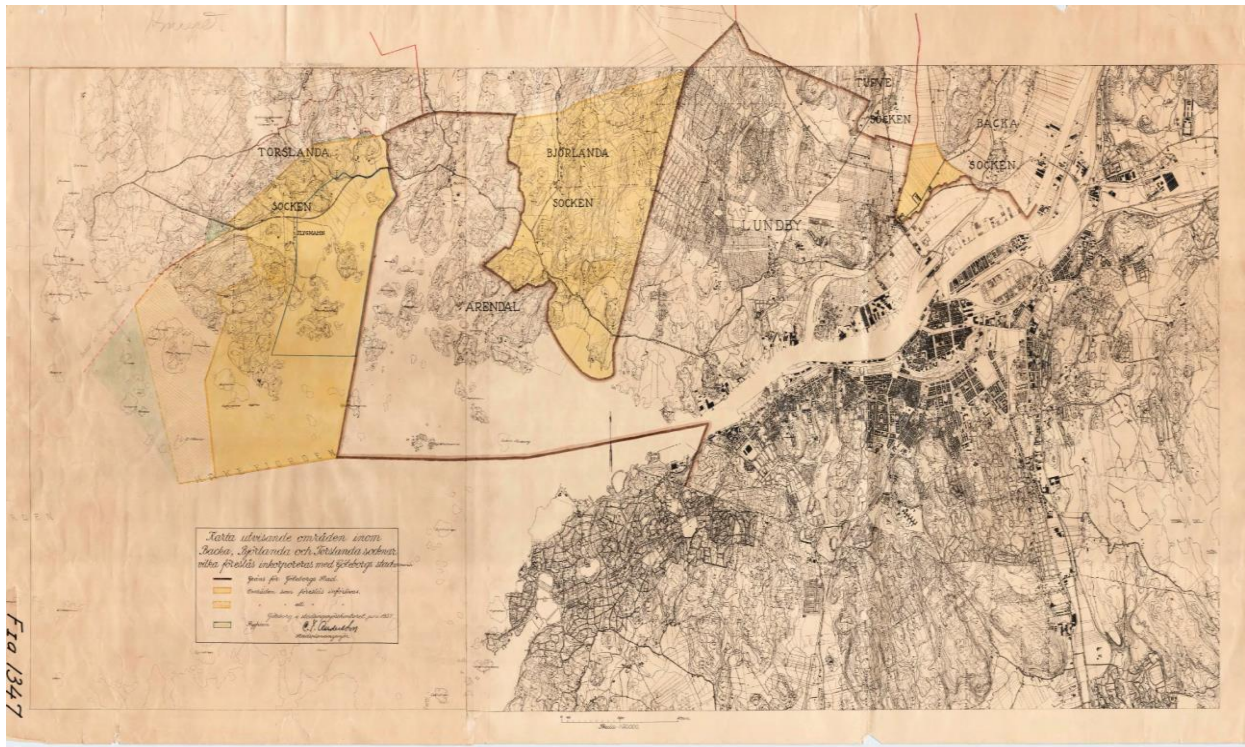
Det finns en del äldre kartor från tiden då Hisingen verkligen var uppdelad mellan Norge och Sverige. Ett par av dem visas nedan. Tyvärr överensstämmer dom inte särskilt väl med Corpsens karta och det finns förstås anledning att ta Corpsens karta med en nypa salt men jag kan inte spendera alltför mycket tid på att forska djupare, jag skall ju ut och promenera.



Norsk karta som visar riksgränsen. Stämmer inte så bra med Corpsens karta. En lite misstänkt detalj är att Nya Elfsborg finns med. Det började byggas bara några år innan gränsen försvann.



En annan karta som också hävdas komma från tiden innan freden i Roskilde. Inte heller här råder samstämmighet med Corpsens karta, särskilt inte i sydväst



1927 års karta. Kartan visar gamla kommungränser samt förslag på hur dessa bör ändras. Geografin verkar stämma väl med dagens kartor men en liten egenhet är att den inte är orienterad i rakt nord-sydlig riktning. Kartan är värdefull om man vill veta hur den naturliga strandlinjen på södra Hisingen ser ut.

Del 1: Från havet till Kinesiska muren.

Från havet går gränsen alldeles väster om Hjärtholmen. Holmen var tidigare helt obemärkt men idag utbyggd till råoljehamn i vilken ungefär hälften av Sveriges råoljeimport görs. Gränsen skär troligen genom piren som de stora tankfartygen förtöjer vid. Nästa landkänning gör gränsen vid något som kallas muddertippen som är en av sprängsten invallad havsytta som fyllts med muddermassor från hamn- och farledsarbeten. Gränsen korsar alltså muddertippen och in över Torsviken där den når land igen i Torsvikens nordligaste spets.



Utsikt söderut från muddertippen. Här kommer gränsen in från havet. Till vänster Sverige och till höger Norge



Utsikt norrut. Muddertippen till vänster och Torsviken längre fram.

Man kan följa gränsen längs vikens östra strand. Stranden av sprängsten är skapad av människan



Ett berg med svart sand som någon dumpat öster om Torsviken. Populärt tillhåll för backsvalor.



Torsvikens östra sida i riktning söderut. Gränsen går mitt i viken i nord-sydlig riktning.

men det förefaller mig något oklart varför. Längs den spikraka sprängstensstranden träffar man på diverse skyltar och föremål som får en att känna sig som om man är i en utrymd kärnkraftkatastrofszon. Man passerar en gigantisk svart grushög som tydligen blivit ett populärt tillhåll för backsvalor, en väg vars asfalt genomborrats med diverse växtlighet och till slut en dammluckeanordning som säkert skyddar mot översvämningar men som klart även fyller sin funktion som underlag för grafitti. När man närmar sig soptippen längst in i viken tornar staketet upp sig. Det blir lite svårt att ta sig fram p.g.a. staketet runt den gamla soptippen men man kan gena lite över tippen som är täckt med en jordliknande sörja med ett glest grästäcke.



Övergiven väg vid sidan om Torsviken



Dammluckeanordning, kanske för att undvika översvämning av området runt Torsviken. Även användbar för grafittikonstnärer.

Om inte skyltar upplyst om att det är en gammal soptipp hade man inte kunna lista ut det men att denna bit mark är omskapt av människan råder det inte mycket tvekan om. En bit upp på land står de två gränssstenar, den första har jag redan nämnt och den andra står på andra sidan brandstationen och saknar såvitt jag kunnat se inskriptioner. Hit står det klart var gränsen gick. I fortsättningen får vi gissa lite mer. Troligt är att den fortsätter mot Bulycke gård men halvvägs tar avstickaren mot vänster och så långt fram man kan komma på vägen utan att svänga skarpt åt vänster. Nu är vi ute i väglöst land. Först gör vi en 90-graderssväng åt höger utan att inkräkta alltför för mycket på stugtomten som ligger där och sedan, när vi passerat stugan letar vi reda på en gårdsgård och följer den i ostnordostlig riktning genom den lite snåriga skogen.

Efter en liten stund når vi en av Bulycke ridklubbs stigar på vilken vi obehindrade kan fortsätta följa gårdsgården. Efter ytterligare några hundra meter delar sig stigen och gårdsgården fortsätter rakt fram mitt i y-et som de delade stigarna bildar. Man förstår varför ingen stig fortsätter rakt fram för



Somligt vid Torsviken för tankarna till ett övergivet Tjernoby!



Nya Älvegårdsvägen, riktning norrut. Gränsen går i samma riktning som vägen ca 100 meter åt vänster.



Ridstig vid Bulycke ridklubb, riktning österut. Gränsen går i gårdsgården som kan skimras på vänster sida om stigen.

här gör gårdsgården en rejäl stigning och försvinner när några stup gör den överflödig. Terrängen här är så kuperad att en lat och otränad 54-åring ger upp ganska så omgående. Istället går jag tillbaka till stigen och följer den gren som går åt vänster, åt nordost. När vi kan se det första huset på vänster sida passeras en rak och någorlunda tät gårdsgård som går i nord-sydlig riktning. En kontroll av kartan visar att vi förmodligen funnit gränsen igen. Först går vi söderut för att hitta 90-gradssvängen mitt inne i skogen. Med vissa umbäranden kommer jag till slut till en liten glänta med några hus och skjul och ett antal husvagnar. Mitt i skogen? Visserligen inte långt från stora vägar och industrier men det känns inte sådär jättegästvänligt och dessutom inhägnat med ett staket. Jag kommer osökt att tänka på filmen "Winter's Bone" och nöjer mig med att på lite avstånd konstatera att gränsens knä ligger ungefär där ett av husen ligger.

Jag vandrar tillbaka norrut och korsar stigen jag tidigare vikit av ifrån och fortsätter längs den raka gårdsgården och försöker hitta nästa nittiogradare. Lite osis igen för där gränsen svänger har det nyligen byggts hus och själva knät är borta. Området inom vilket gårdsgården är riven är dock inte större än att man kan se fortsättningen österut. Tyvärr går den bara till Nya Älvegårdsvägen och verkar inte fortsätta på andra sidan vägen. Tittar man på ett flygfoto kan man se att gränsen kan ha utgjorts av en ås som löper åt nordost och att det kan vara så att den är så svårforcerad att gårdsgårdar inte behövs. Fortsätter man på åsen passeras först Innegårdsvägens villaområde i söder och sedan kommer man ut på öppna fält i de södra delarna av Låssby och möts av en glad upptäckt: precis som Corpsens karta säger bryter en gårdsgård av åt söder där berg övergår i åker. Entusiastiskt följer jag gårdsgården, först över en åker, sedan över Innegårdsvägen och stoppas inte förrän jag kommer till en bäck som är för bred för att det skall gå att kliva över.



Ett sant västgötaclimax. Gårdsgården som marker ut gränsen försvinner i tomma intet. Hitom gårdsgården Västergötland och på andra sidan Bohuslän



Kinesiska muren

En liten omväg norrut möjliggör passage av bäcken och sedan är det bara att fortsätta vandringen utefter gårdsgården. Slutet blir passande nog ett västgötaclimax. Den tar slut utan att ge någon vägledning om fortsättningen. De senaste kilometrarna har jag gått i ett relativt gammalt landskap med rikligt med mossa på stenarna men här börjar den moderna civilisationen bli tydlig igen. Några meter från gårdsgårdens slut hittar jag sprängsten och när jag fortsätter i samma riktning stöter jag

på ett högt staket och bakom staketet döljer ett träplank vad som pågår bakom det. I jämförelse med de beskedliga gårdsgårdarna ter sig detta hinder mycket mer som en järnridå eller varför inte Kinesiska muren med tanke på bilfabrikens ägare. Corpsens karta ger mig inte mycket handledning om hur jag skall fortsätta. Det finns två möjligheter: antingen fortsätter gränsen tvärs staketet eller så viker den av vid gårdsgårdens slut och går parallellt med staketet och på dess västra sida. Fastighetskartan säger detsamma: två raka streck med Volvos staket som det ena och ett draget 100 meter västerut. Marken längs staketet är en slags blandad klipp- och skoggeografi utan särskilda riktmärken. Lost i Låssby? Så jag bestämmer mig för att gränsen går direkt över staketet och att parallelldragningen sker i staketet som hägnar in Volvos provbana. Här bör också nämnas att mellan 1830 och 1927 har sockengränserna ändrats så att så att bostadsområdet på Innegårdsvägen överförts från Lundby socken till vad som i kartan från 1927 förefaller vara Björlanda socken.

Del 2 från Volvo till Vädermotet över de sju oceanerna och genom tre raffinaderier



Här kommer gränsen ut igen från Volvo PV:s område. Här har det stått en gränsstolpe som är borttagen



Och här fortsätter den längs vägen mot Preems raffinaderi.

Gränsen vindlar sig fram genom Volvo PV:s anläggning och jag hoppas att någon glad Volvoit med tillstånd att röra sig fritt på området kan lista ut hur det ligger till med saken. Själv är jag nöjd med att slippa frågan och koncentrerar mig på fortsättningen som är lite lättare att hitta. Om det råder osäkerhet hur gränsen skär Volvos staket i den norra ändan råder inget större tvivel om var den kommer ut i den södra ändan av industriområdet. I Fornsök finns platsen för nästa gränsstolpe tydligt utmärkt. Platsen är vid Volvos staket i förlängningen av Raffinaderigatan. Gränsen följer sedan raffinaderigatan fram till modellbilsbanan där vägen svänger lite men gränsen fortsätter rakt fram ett hundratal meter innan den svänger lite åt väster och korsar vägen och dyker in i Preems raffinaderi.

Den fortsätter sedan i syd-sydvästlig riktning in i raffinaderiet och inne i den sydligare delen av området gör den en skarp sväng i rakt östlig riktning och tillbaka över vägen och upp över ett berg. Uppe på bergstoppen, ovanför pipelinarna ser man en gårdsgård som mycket väl kan vara den gamla gränsen. Om man åker runt berget och upp på Arendalsgatan och in på Kärrlyckegatan ser man i den första uppförbacken lite stenrosen som väl kan ha varit en gårdsgård som någon flyttat på och alltså fortsättningen på gårdsgården uppe på berget utanför Preem. Vi går tillbaka till Arendalsgatan och svänger norrut, upp för backen tills vi kommer till en gammal del av gatan som fått namnet Ardalsberget i vilken gränsen förefaller ha gått.



Gränsen fortsätter antagligen lite åt vänster och rundar bensinmacken och fortsätt ett par hundra meter längs 155:an österut.

Vägen kommer tillbaka till Arendalsgatan, över ett krön och går ner till bensinmacken vid Vikans kross. Det är lite svårt att säga om gränsen går ända ner till 155:an men jag tror att den liksom bara går runt macken utan att nå 155:an och att den sedan följer vägen ett par hundra meter över Arendalsvägen och en mycket kort bit österut där den gör en ny nittiograderssväng rakt söderut och ut mot ett berg som för ett par år sedan förvandlades till ett månlandskap med dynamit och stenkrossar.



Här låg ett berg som Birger Jarl fick på 1250-talet. Bortsprängt på 2010-talet. En 4000 år gammal hällristning har sparats längst bort i bilden.

Sprängarna har lämnat en brant klippvägg där dom av någon anledning var nöjda för den här gången men som tur är har dom gjort en ramp av sprängsten så att man enkelt kan komma upp på den hittills osprängda delen av berget och följa gränsen vidare. Väl uppe på berget slås man åter av vilka olika ansikten den här ön kan visa upp. Här uppe finns det vackra ängar och skogsdungar som för tankarna till beskrivningar av paradiset i någon av Astrid Lindgrens böcker. Längst ner mot den nya lagerhallen vid ytterhamnsmotet finns göteborgsområdets största hällristning som lyckligtvis har

sparats från sprängningarna. Hällristningens inramning är inte särskilt ståtlig, inklämd mellan bergsprängarnas täkt, den stora lagerhallen och Nynäs staket. Det är nästan omöjligt att ta sig till ristningen och väl framme möts man av ett par mycket provisoriska informationsskyltar.



Ångar mellan Vikans kross och Nynäs raffinaderi. Gränsen korsade staketet mitt i bilden. Hällristningen ligger nedanför krönet något till vänster i bilden.

Går man vidare längs gränsen möter man dock snart ett oparadisiskt, kraftigt stängsel med ett elstängsel innanför. Stängslet tillhör Nynäs raffinaderi. Raffinaderi nummer två alltså, men som vi skall se inte det sista. Istället för att följa stängslet går jag tillbaka och tar mej ner till Oljevägen där gränsen korsar vägen lite öster om raffinaderiets parkering.



På Nordatlanten riktning västerut. Vi står i Bohuslän och gränsen skär vägen någonstans mellan skylten och kranen.

Vidare fortsätter den i en båge österut över järnvägen och över vägen Nordatlanten och ner på Skandiahammens plan och över ett antal oceangator ner till gränsen mellan Skandiahammen och Skarvikshamnen och rundar en godstågsterminal där gränsen svänger skarpt, rakt norrut tills den kommer till en rondell och en korsning mellan väg och järnväg.



Kan formationen i mitten vara en vält och övervuxen gränssten? Enligt Fornsök skall det stå en sten här i sydvästra hörnet av ST1:s raffinaderi.

Vid korsningen ligger ST1:s raffinaderi och alldeles innanför stängslet skall det enligt Fornsök stå en gränsstolpe av samma slag som vid Torslanda brandstation och den skall enligt samma källa inte vara borttagen. Jag kan inte hitta den. Kan någon på raffet ha prånglat ut den? Vem vill ha en gränsstolpe i trädgården? Den kan i och för sig ha blivit en utmärkt bojsten. Tur att RAÄ har dokumenterat dess existens och tidigare position. Det ligger en vält övervuxen sten bakom staketet som kan vara gränsstenen men utan att komma in på raffinaderiet går det inte att avgöra vad det är. Vid järnvägsövergången svänger gränsen något åt öster och går sedan spikrakt, först något väster om vädermotet och sedan upp i Sjumilaskogen, väster om bebyggelsen i Biskopsgården.

Om anläggningsprojekt på södra Hisingen

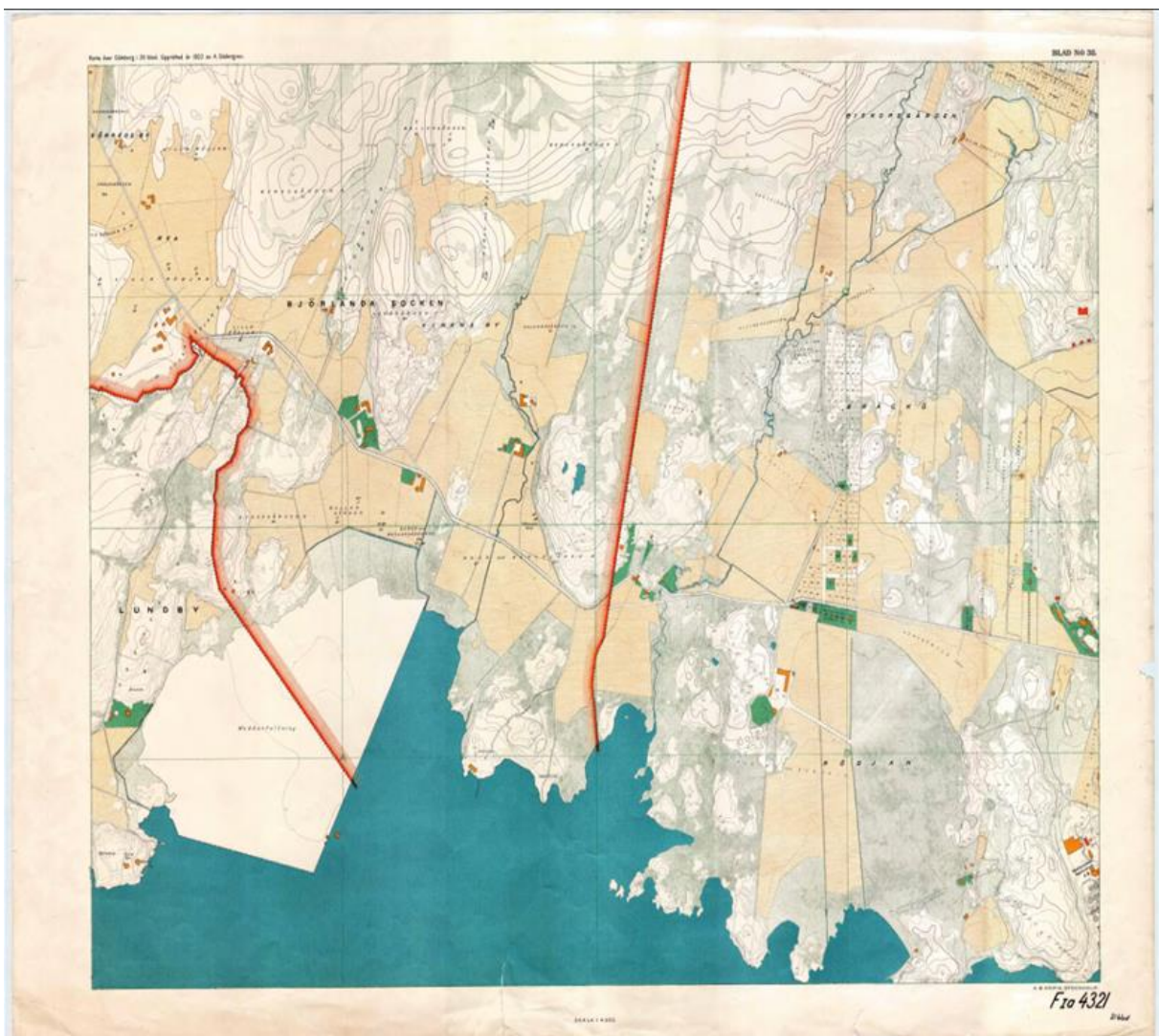
Oavsett vad man har för inställning i miljö- och industripolitiska frågor borde ingen som är medveten om hamnprojekten kunna lämna södra Hisingen utan att vara berörd. Människans omstöpning av landskapet är enorm. Rya Nabbe i öster och Skeppstadsholmen i väster har strandlinjer som kan kallas naturliga men hela kustlinjen däremellan har skapats av människan. Fågelavståndet är 6 km men längden av den nya kustlinjen säkert en landmil. Området vid Skandiahammen, Ytterhamnsmotet och Vikans kross är kanske den mest omfattande ommöbleringen. Den gamla Torslandavägen kom från staden där den försvunna gränsstenen (eller den välta stenen) skulle ha stått vid sydvästra hörnet av ST1-raffinaderiets inhägnade område. Den fortsatte sedan upp emot Vikans kross. På det vägavsnittet passerade vägen en havsvik på kanske bara 100 meters avstånd. Oljevägen, den som går parallellt och på norra sidan av järnvägen hade gått i vattnet om man inte hade fyllt ut. Från Oljevägen ner till Skandiahammens kajkanter är det idag nästan en kilometer. Alltsammans utfyllt och format av mänskliga händer och maskiner. Västerut fortsätter det nyskapade landskapet ända ut till Hjärtholmens råoljeterminal. I Skarvikshamnen, den ostligaste av ytterhamnarna hanteras färdiga petroleumprodukter från raffinaderierna. Ett steg västerut ligger bilhamnen där bilar skeppas in och ut. Skandiahammen som är nästa anhalt västerut hanterar containrar och ytterligare ett steg västerut, i Älvsborgshamnen, hanteras sådant som rullas av och på båtarna, s.k. ro-ro last. Vid nästa del av hamnen, Arendal, tas kryssningsfartyg emot och allra längst ut i väster ligger råoljehamnen. Detta enorma byggprojekt startades på femtiotalet och pågick som mest intensivt på 60- och 70-talen. Det är Sveriges klart största hamn och den tar t.ex. emot världens största containerfartyg. Hamnens betydelse för arbetstillfällen i Västsverige kan knappast överskattas. Göteborgs ursprungliga hamnanläggningar var hamnkanalerna och älvstranden inom vallgraven. När båtar och volymer blev större flyttades hamnarna ut till älven på 1800-talet och nu, från 1960-talet, hanteras de största volymerna i ytterhamnarna på Hisingens sydkust. Exploateringen av denna del av Hisingen har säkerställt Göteborgs identitet som handels- och sjöfartsstad. Än idag är exploateringsaktiviteten stor. Sedan 2010 har ett antal s.k. logistikcentra byggts på södra sidan av Torslandavägen och under ett under de senaste åren har järnvägstrafiken till hamnen utvecklats så att större delen av containertrafiken når Skandiahammen via järnväg. Huvudstaden har en ekonomisk förutsättning som ger den dess framgång och som resten av landets städer saknar, nämligen alla de arbetstillfällen som direkt och indirekt skapas i närheten av regering och riksdag. Andra städer måste ha någon annan egen utvecklingskraft. För Göteborgs del vågar jag påstå att det är hamnen som står för detta, inte bara som en port för varor utan också som ett ställe där människor möts och ny kunskap utvecklas. Södra Hisingen har utvecklats till ett jättelikt industriområde med de två volvobolagen som största företag men därutöver finns en rik flora av industrier, transportbolag och tjänsteföretag. Hamnanläggningarna ägs av kommunen men nästan all verksamhet drivs av privata bolag. Uppkomsten och utvecklingen av ett så här stort industriområde vittnar om en gott

samarbete mellan myndigheter, kommunala bolag och privata företag. Utan södra Hisingen hade Västsverige varit en betydligt fattigare region.

Hamnbygget är också en ingenjörsmässig framgång och ett projekt av kolossala mått. Jag funderar på hur mycket dynamit som förbrukats sammanlagt eller hur stora mängder sprängsten och massor som flyttats men också hur många arbetstimmar som har lagts ned i konstruktion och utförandet av projektet.

Ett kuriosum i sammanhanget är att Hisingen är Sveriges till ytan fjärde största ö efter Gotland, Öland och Orust. Jag har hört att Hisingen faktiskt har tagit sig upp på fjärdeplatsen och förbi Värmdö tack vare ny mark som skapats av hamnanläggningarna. Det är inte helt otänkbart men då måste man antagligen också räkna med mark som vunnits på norra älvstranden vid utfyllnaderna av vassområdena i Lundby. Minst 18 kvadratkilometer har i så fall skapats.

Vandring längs en utraderad kust



Karta över Vikens by, Vike fjord m.m. från jubileumsutställningen 1923. Längst ner till vänster återfinns gården Bellevue, som idag ligger mellan Skandiahammen och Älvsborgshammen.

Kunde inte någon ha dokumenterat Hisingens södra strand innan grävskoporna släpptes lösa? Jag får försöka fantisera ihop en promenad längs den gamla stranden. Från öster är den första stora hamnanläggningen Skarvikshammen. Det är inte mycket till vikar kvar men vid Rya nabbe finns det

fortfarande en liten vik som dock ursprungligen var något djupare och gick ända upp till Rya skog. Västerut har tre små vikar fyllts ut varav den i väster var den största. Vilken som är Skarviken har jag inte lyckats ta reda på men antagligen är det den i väster eller den i öster, de två i mitten är mindre än de andra. När vi har passerat den taggiga och antagligen lite klippiga sträckan vid Skarvik öppnar sig på den gamla kartan en stor vik samtidigt som vi går in i Bohuslän. På den Psilanderschöldska kartan benämns viken "Vike Fjord". Jubileumskartan visar att ett stort område med åkrar från Halvors äng gått nästan ända ner till viken. Området kallades "Vikans by" och gårdarna verkar ha funnits i närheten av dagens sträckning av 155:an. Strandlinjens mjuka dragning på kartan och åkrarna antyder en sand-, sten- eller lerstrand. Jag får en känsla av att det har varit mycket vackert här; en bred dalgång som sluttar svagt ner emot en bred havsvik. Viken och dalen är omslutna av ganska så höga och branta berg. Av detta finns nästan inte ett spår idag. Här är det nu en grus- och asfaltöken med fyrkantiga lådor av varierande storlek utplacerade lite här och där: från Schenkers stora logistikcentrum till containrar som ligger och skräpar lite här och där. På jubileumskartan från



Karta från jubileumsutställningen 1923 över Arendal.

1923 ser man att Vike Fjord redan då har börjat fyllas ut med muddermassor. Fortsätter vi västerut verkar bergen ha gått ner till vattnet i början av den sträcka av viken som går i rakt sydlig riktning och sedan kommer man till en ny dalgång och därefter till en udde där stranden viker av västerut. Udden är en bergknalle med en gård som hette Bellevue. Udden är idag botten av viken som skiljer Älvsborgshamnen från Skandiahamnen. Bergknallen har sparats som en oas i asfaltöknen. Sitt gamla namn gör den inte skäl för längre. Mitt på Vike Fjords västra strand gick vi in i Västergötland igen. Enklaven av Sverige/Lundby som alltså är helt omgiven av Norge/Torslanda/Björlanda kallas på 1927-

års karta Arendal. På kartan ser man att Arendal består av tre byar: Ardal, Synneröd och Syrhåla. Och att Ardal låg vid Bellevue och att det faktiskt var en dal där eftersom att området som utgörs av rangerbangården och Oljevägen samt Nordatlanten var omgivet av bergen i norr men också av berg i söder. Bellevue var alltså inte en enskild knalle utan den östra ändan av en ås som längs sin södra sida utgjorde kuststräckan. Dalgången smalnade ihop västerut innan den åter vidgades alldeles öster om hotellanläggningen Arken för att därefter snörpas ihop något precis som det gör idag. Där bergen nästan möts verkar vi gå in i Synneröds by. Går vi tillbaka något från Arken och ner mot havet var det en dalgång mellan Synnerödsberget (där Arken ligger) och Rosenlundsberget (som är bortsprängt och låg där Älvsborgshamnen idag ligger) som nere vid havet mynnade i en liten vik som hette Linnevik och som på kartan ser ut som en liten lagun. Fortsätter vi västerut efter kusten och in i Synneröd blir det väldigt svårt att förstå hur det en gång har sett ut. Om vi börjar på berget där Arken ligger och rör oss västerut sluttade det ner mot en vik. Delar av bergsslutningen har sprängts bort och viken, Gåsesund, har fyllts igen. Kustlinjen har samtidigt rätats ut och flyttats något längre ut åt söder. På Synnerödsbergets västsluttning låg ruinen av Arendals skans som antagligen försvann när Arendalsvarvet byggdes. Går vi ytterligare västerut finner vi idag en vik med småbåtshamn. Östra sidan av viken har rätats ut med sprängsten men västra sidan är nästan helt och hållet utfylld havsbotten. Ytterändan av udden var två öar, Musskären. Norr om Musskären har ett jätteområde skapats genom att fylla ut. Det som idag kallas Arendal är ett slättland med en massa industri- och kontorsbyggnader. Tidigare var detta en skärgård med vikar, uppodlade öar och småholmar. Om vi försöker följa kusten så går vi längs småbåtshamnens östsidan och fortsätter en bit upp på land, kanske till Arendals allé där det gick in en vik som hette Slättekilen. Efter att vi har passerat slättekilen kom det ytterligare en vik som hette Gapekilen som delade sig i två vikar, en pekades österut, nästan ända fram till Oljevägen och en åt norr. Från Gapekilen gick sedan kusten åt väster igen och anslöt sig till Torsviken. Ett antal öar har strukit med i fyllekaset. Hästholmen som en gång var en stor ö är helt integrerad i Hisingen. Ett antal mindre öar, Rörskäret, Vadskäret, Rågskäret, Torsholmarna, Flatholmen m.fl kan man fortfarande ana konturerna av men är genom utfyllnad och vägbankar anslutna till Hisingen. Ett skär, Langskär, är omöjligt att upptäcka idag, först nedhyvlat och sedan torrlagt med sprängsten. Det låg ca 100 meter norr om småbåtshamnens norra spets och är idag antagligen parkeringsplats. Ytterligare västerut har vi Hjärtholmens råoljeterminal som jämfört andra hamnanläggningar inte ritat om geografien så särskilt mycket men innanför ligger Torsviken där diverse utfyllnader med sopor och muddermassor gjorts. Alla utfyllnader har gjorts väl med ordentliga vallar av sprängsten. Man undrar dock kanske varför alla dessa sprängstenvallar kommit på plats. Enligt uppgift är arbetena i Torsviken förberedelser för ytterligare expansion av hamnen som bara blivit halvvägs färdigt. I planerna ingick även expansion västerut där även nästa vik, Sandvik, skulle tas i anspråk för hamnbyggnation. Detta är planer från det sena 70-talet som jag antar är ordentligt skrotade idag. Annars skulle man väl knappast tillåta att nya villor byggs i Sandvik och på Krossholmen. Vägslitaget i de olika hamnområdena ger en indikation om hur de plana ytorna har skapats. Skandiahamnen har byggts helt och hållet på gammal sjöbotten och har därför förblivit jämn. De allmänna vägarna i Älvsborgshamnen är byggd på gammal ängsmark och har också förblivit jämn. I Arendal är marken omväxlande stabila klippor och utfylld sjöbotten som satt sig så att nivåskillnader uppstått på många ställen. Trafikfarligt kan det säkert bli men det känns också en liten glad hälsning från en i underjorden försvunnen skärgård.

Får man verkligen göra såhär?

Industriellt och ingenjörsmässigt är hamnbygget en framgång, men det är en klar underdrift att säga att naturen har fått stryk. Mord, våldtäkt eller vad du vill räcker inte för att beskriva vad naturen fått utstå.

I hela mitt liv har jag på somrarna vistats vid västkusten och lärt mig att tycka om alla olika typer av möten mellan hav och land. Det kan vara sandstränder, stenstränder, branta klippor eller hala släta klippor som svagt lutar ner mot havsdjupet. Aldrig har jag tänkt att jag skulle vilja ta bort en strand eller en klippa. Det är därför jag blir mer och mer förvånad när jag ser hamnanläggningarna eller rättare sagt funderar på vad som fanns där innan.

Om vi börjar i väster har Torsvikens mynning fyllts igen med en muddertipp och förvandlat viken till en sjö. För balansens skull har det innersta av viken fyllts med sopor. Lite längre österut, vid Synneröd, har en hel skärgård förvandlats till ett asfalterat slättland. Vid Ardal, ytterligare österut har ett kilometerlångt berg sprängts bort och skyfflats ut i havet. En lite udde som kallades Bellevue har sparats och ligger nu mitt i en asfaltöken. En stor, vacker vik som kanske kallades Vike Fjord, har helt enkelt utplånats

Det är svårt att hitta jämförelser vad gäller naturpåverkan men jag kan tänka mig att med samma mängd dynamit och sprängsten hade man kunnat fylla igen Stockholms vattendrag norr om Södermalm både på mälar- och saltsjösidorna och på kuppen hyvla bort Söders höjder och Brunkebergsås. Hur hade Stockholm sett ut då?

Vilken fot skall man stå på egentligen?

Industriell expansion och ökat välstånd är något de flesta i grunden tycker är positivt. Samtidigt är en god miljö något vi alla värnar om. Min gammelmorfar och gammelmormor som var göteborgska borgare hyrde i början av 1900-talet sommarstuga av en bonde i Arendal. Gammelmorfar var naturälskare som enligt min mor predikade salta bads välgörande verkningar på hälsan. Under 1900-talets första årtionde lämnade dom Arendal och köpte en tomt utanför Uddevalla där dom byggde ett sommarhus. Jag kan tänka mig att dom redan då kände på sig vad som komma skulle i Arendal. Antagligen hade havsvattnet redan börjat bli förorenat av olika avlopp och kanske hade Vike Fjord redan börjat fyllas med muddermassor. Som en man med näsa för affärer kände nog gammelmorfar på sig att Arendal låg för nära Göteborg för att vara säkert från kommunal exploatering. Hur kommunen gjorde upp med markägarna på Arendal vågar jag inte tänka på.



Vi de två lådliknande byggnaderna till höger gick strandlinjen.

Som ingenjör älskar jag stora projekt och jag har deltagit i många nybyggnationer av fabriker på många ställen i världen. Jag har varit mycket aktiv i ett antal nya massabruksprojekt i Sydamerika och jag tycker i grunden att jag inte gjort fel. Projekten har gett invånarna högre inkomst och köpkraft, skapat utbildningsmöjligheter för barn och på det hela taget gett folket på dessa avlägsna ställen samma möjligheter som vi svenskar vad gäller konsumtion och kulturell nivå. Samtidigt har alla projekt jag deltagit i varit ifrågasatta av miljöskäl. I Chile för att floderna, recipienterna, i stort sett torkar ut på sommaren, i Argentina och Uruguay pga misstänksamhet att miljöproblem exporteras från Nordamerika och Europa och i Brasilien pga att skogsodling förstör naturskog. Jag tror att alla miljöargument äger giltighet och måste diskuteras men att påstå att Sverige på något sätt är bättre

än något av dessa utvecklingsländer i miljöfrågor är som jag ser det rent nys. Att som svensk åka till Brasilien och peka finger åt plantering och avverkning av eucalyptus i t.ex. Bahia är ett skämt. Vi svenskar har sedan länge avverkat i stort sett allt vad naturskog som finns inom landets gränser och avsatt diverse små improduktiva areor som naturreservat. En skogsplantering i Bahia i nordöstra Brasilien måste enligt lag återskapa naturskog av samma yta som den planterar avverkningsbar eucalyptusplantering. De fabriksprojekt jag har deltagit i där har på detta sätt återskapat mer än hundratusen hektar av den atlantiska naturskogen i Bahia. Samtidigt har industrierna satsat hårt på olika naturskyddsprojekt t.ex. bevarandet av jättesköldpaddor. I Chile har debatt och folkliga protester lett till att deras nya fabriker släpper ut mindre till både luft och vatten än de modernaste svenska.

Vid förstörelsen av södra Hisingens strand har miljöhänsyn verkligen lyst med sin frånvaro. Elektrifieringen av järnvägen ut till ytterhamnarna är bra, möjligheter för båtarna att ansluta sig till elnätet istället för att köra sina förorenande maskiner är också bra. Men hänsyn till den lokala miljön har i stort sett inte haft någon betydelse. I skrivande stund sprängs det i Vikan och i Syrhåla. Det finns enorma ytor som redan är förstörda. Använd dessa innan nya berg sprängs bort!

Skulle vi kunna lära oss något av brasilianerna och kräva att för varje meter av nytt hamnbygge skall i fortsättningen en meter av naturlig kust återskapas?

Gjort är gjort och berg som sprängts bort kan inte återskapas och Göteborg behöver sin hamn. Men vi måste visa mer hänsyn till den lokala miljön. Jag kan inte förstå hur vi än idag spränger bort stora berg för att sätta upp aluminiumlador kallade logistikcentra utan att det väcker debatt.

I Sverige har Riksdagen bestämt att det finns ett antal så kallade riksintressen. Ett av dem är kommunikationer och bland många hamnar är Göteborgs hamn väl specificerad som ett synnerligen viktigt riksintresse. Riksintresset när det gäller Göteborgs hamn omfattar inte enbart hamnen utan även industrier som är beroende av hamnen. Riksintresset innebär skydd mot verksamheter som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Detta riksintresse är säkert en av orsakerna till att så mycket vacker kust har förstörts. Det märkliga och otidsenliga är hur riksintresset tillämpas. Det finns nu en detaljplan som säger att en av aspholmarna skall "plansprängas och utfyllas" vilket i klartext betyder att den skall förintas. Jag tycker inte att detta är OK och att miljön på något sätt måste vägas in. En ö som sprängs bort är borta för alltid. Vid byggnationen av Arendalsvarvet plansprängdes åtskilliga öar men varvet levde mindre än 25 år och genererade inte särskilt mycket vinst. Den lilla rest av Vike fjord som förr kallades Bellevue och som idag heter Sveas kulle skall också sprängas bort enligt gällande detaljplan.

Del 3: In i sjumilaskogen och vidare norrut

Sist vi lämnade gränsen var vi vid ST1:s raffinaderis sydvästra hörn. Därifrån går gränsen lite åt nordost genom en grupp stora cisterner och kommer ut vid 155:an alldeles väster om vädermotet och fortsätter över både 155:an och Hisingsleden (väg E6.20) och går över en kulle i södra Biskopsgården som är alldeles för jämn och gräsbeväxt för att vara naturlig. Dessa ständiga grävskopor! Tydligt består detta berg av massor från Lundbytunneln och Götatunneln som hivats av här. Varför i hunnan stjalpte dom inte av skräpet i kommunalrådets trädgårdar istället för i Biskopsgården. Inte konstigt att folk blir lite våldsamma när såna här lerlass kommer nerdimpande. Gränsen genom sjumilaskogen verkar vara spikrak på Corpsens karta och går från gränsmärket och upp till det gamla röset som kallas Stora Vette. Även fastighetskartan indikerar en spikrak linje från raffinaderiet till Stora Vette.



Bild från toppen av det konstgjorda berget vid Vädermotet. Gränsen kommer nere från hamnen rakt emot oss i bildens mitt. Till höger Bohuslän.

I Riksantikvarieämbetets anteckningar benämns röset både "röse" och "grav" men ingen ålder anges. Det är ett högt och fint läge med utsikt i alla väderstreck.



Stora Vette i Sjumilaskogen.

Vid Stora Vette viker gränsen av något åt öster ner mot Björlandavägen där vi finner en gränssten som är klart synlig från vägen. Vad det ser ut som på både Corpsens karta och fastighetskartan svänger gränsen precis på Björlandavägen åter mot norr över Klare mosse och in i de trevliga koloniområdena med rena odlingslotter såväl som kolonistugeområden.



Gränssten vid Björlandavägen.

En bit norr om Björlandavägen följer Corpsen dagens fastighetskarta men när vi närmar oss Volvo AB:s Tuvefabrik blir det svårt att få ihop det. Jag hyser inga tvivel om att det stora industriföretaget äger makt att sopa igen spåren av medeltida gränser men samtidigt har Corpsens stil ändrats något. Tidigare var det raka streck men just här vindlar gränsen på ett sätt som föreslår att Corpsen haft en dålig dag, ungefär som en plattmatch som det svenska hockeylandslaget ofta gjorde i VM på Sterners och Lill-Strimmas tid.



Här går gränsen in igenom Volvo Tuveverken.

Om vi ändå följer Corpsens karta skär den igenom Tuveverken i dess östra del och viker av ytterligare något åt öster med Unnered klart i den svenska delen och Steneby klart i den Norska. Vid Huke gör den sedan en rund sväng mot nordväst och här verkar Corpsen fått ordning på linjalerna igen. Strecken har blivit raka men det finns fortfarande inga fastighetsgränser som stödjer deras dragningar. Det raka strecket är nu draget åt nordväst över Hisingsleden och en bit in i den militära delen av Säve flygfält. Inte ut på flygfältet men väl in på skjutbanan där kursen åter ändras åt nordost. Det finns ett litet namnlöst vattendrag som rinner åt nordost och som möjligen kan ha bildat en naturlig gräns. Vattendraget och Corpsens gräns går vidare åt nordost på Hisingsledens västra sida till vattendraget rinner ihop med Holmbäcken. Därifrån går gränsen åter spikrakt åt öster och dessutom följandes en nu existerande fastighetsgräns utefter sydsidan av Skändlaberget.



Röset på Skändlaberget.

Gränsen verkar inte ha gått genom röset på Skändlaberget utan kanske hundra meter söder därom och vidare till Skändlavägen där den slår följe med vägen rakt norrut för att åter svänga av åt nordost vid Janneberg.



Gränssten vid Tuve Kyrkväg

Där faller den ned mot Tuve Kyrkväg som har ett gränsmärke som saknar text och vidare över Tuvevägen och sedan ner till bäcken som här kallas Kvillen men som längre söderut kallas Kvillebäcken.

Del 4: Up and Down the Lazy River



Gränsen går rakt fram till vänster i bild och möter Kvillen som indikeras av träden till höger som står nedsänkta vid bäckens strand.

Vid mötet med Kvillen svänger gränsen söderut och följer Kvillen uppströms. Vid mötet med Kvillen är bäcken väl nedsänkt på ett sätt som får en att tro att de på Hisingen allerstädes närvarande grävmaskinerna varit i farten. Troligen beror grävmaskinernas aktivitet på den flacka terrängen där en naturlig bäck vid ymnigt regn utan vidare kan göra om bördig åker till värdelös våtmark. Kvillen och Kvillebäcken är egentligen två delar av en vattenväg som delat sig och rinner åt olika håll. Bifurkation kallas det och det gör kanske Hisingen till bifurkationernas hemvist eftersom att själva Hisingen skapats av en bifurkation av Göta Älv. Gränsen fortsätter sedan i Kvillen/Kvillebäcken och det är således inga problem att följa den, vilket ger utrymme för lite finlir. Vi rör oss alltså nästan rakt söderut, uppströms Kvillen som här är en väl definierad bäck.



Kvillebäcken vid Hökälla.

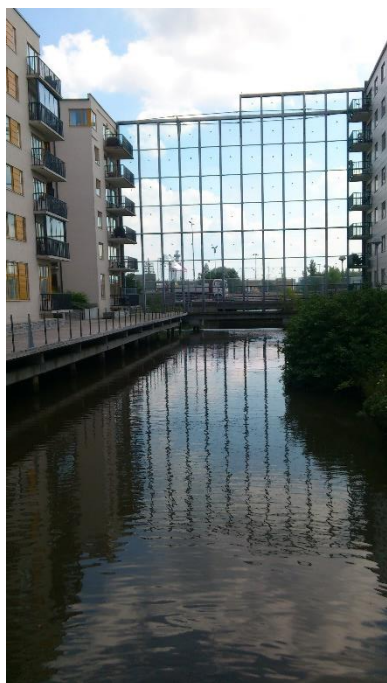
Vid Skogomevägen har Kvillen skilts från Kvillebäcken. Det ser ut som att våtmarken som är Kvillebäckens källa har ett översvinningskydd som låter vatten gå över till Kvillen bara om vattennivån blir för hög. Våtmarken eller sjön ser ut som ett ställe där en och annan fågel trivs alldeles utmärkt. Ytterligare söderut, vid Hökälla, ser man att bäckens flöde inte följer fastighetskartans dragning. Orsaken, har det sagts mig, är Sveriges allvarligaste naturkatastrof i modern tid: Tuveraset. Väster om bäcken ligger en sluttning där 1977 års höstregn gjorde markens lera flytande och fick hela sluttningen att flyta ner mot Kvillebäcken. Vägar och hus sattes i rörelse och förstördes och 9 människoliv gick till spillo. Raset skedde vid 4-tiden på eftermiddagen den 30 november. Hade raset skett senare på kvällen, när alla var hemma, kunde antalet döda varit flerfaldt. I raset trycktes Kvillebäcken ca 50 meter österut på en sträcka av ca 500 meter innan den når nästa våtmark. Efter våtmarken rinner bäcken igenom en golfbana och så småningom drar den sig in mot diverse industriområden och så småningom ner mot Backaplans stora köpcentrum. Hela vägen från golfbanan följs bäcken av en cykelväg till Hjalmar Brantingsgatan där både bäck och cykelbana

försvinner. Bäckan kommer fram på andra sidan gatan och här börjar den ta sig fram på ett sätt som antyder kanalgrävande.



Kvillebäckens vattenspegel är nästan igenväxt vid Aröd.

Även läsningen av våra historiska kartor orsakar här viss dramatik. 1927 års sockengräns gör här en nittiograderssväng norrut medan Corpsens karta i stort sett tar närmaste vägen från Backaplan till älven. Jag tror att skillnaden beror på ett kanalbygge som man idag ser få spår av. Bygget hette Ringkanalen som jag även gissar är skälet att Ringön heter som den gör. Ringkanalens första lilla bit i söder hette Kvillebäckskanalen och jag tror att en liten bit av kanalen finns kvar vid porslinsfabriken.



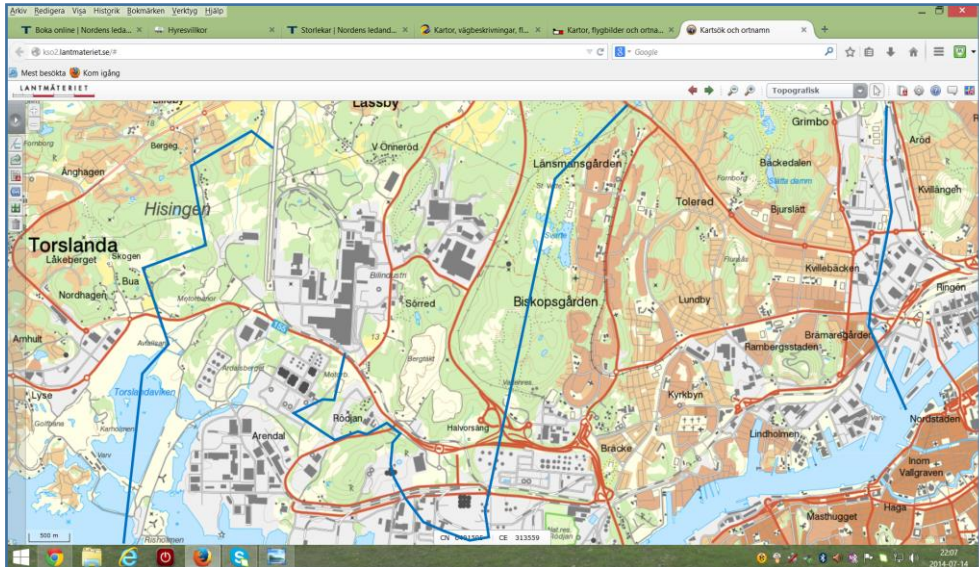
En rest av den gamla Kvillebäckskanalen i det nybyggda bostadskvarteret Porslinsfabriken.

Ringkanalen följde ungefär Lundbyleden norrut men vek av mot älven lite tidigare än leden gör idag. De senare kartorna ritade gränsen utanför Ringkanalen medan Corpsens karta följer Kvillebäckskanalen kortaste vägen till älven. Rimligen gick gränsen där. Kvillen/Kvillebäcken verkar ha

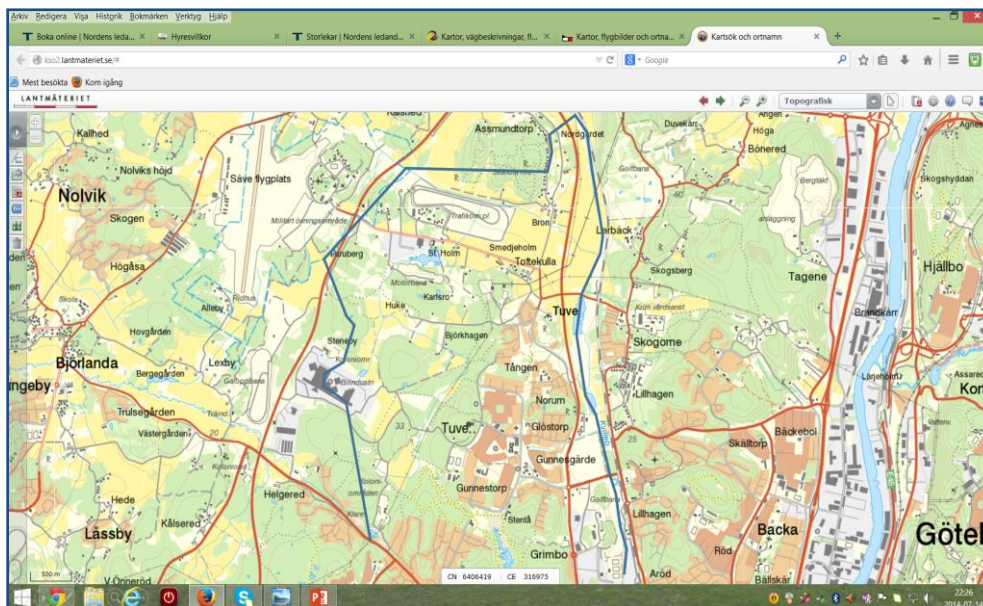
ett högst måttligt vattenflöde. Jag kan inte påminna mig om att jag någon gång har observerat ett ordentligt vattenflöde Kvillebäcken.

Var har jag varit egentligen?

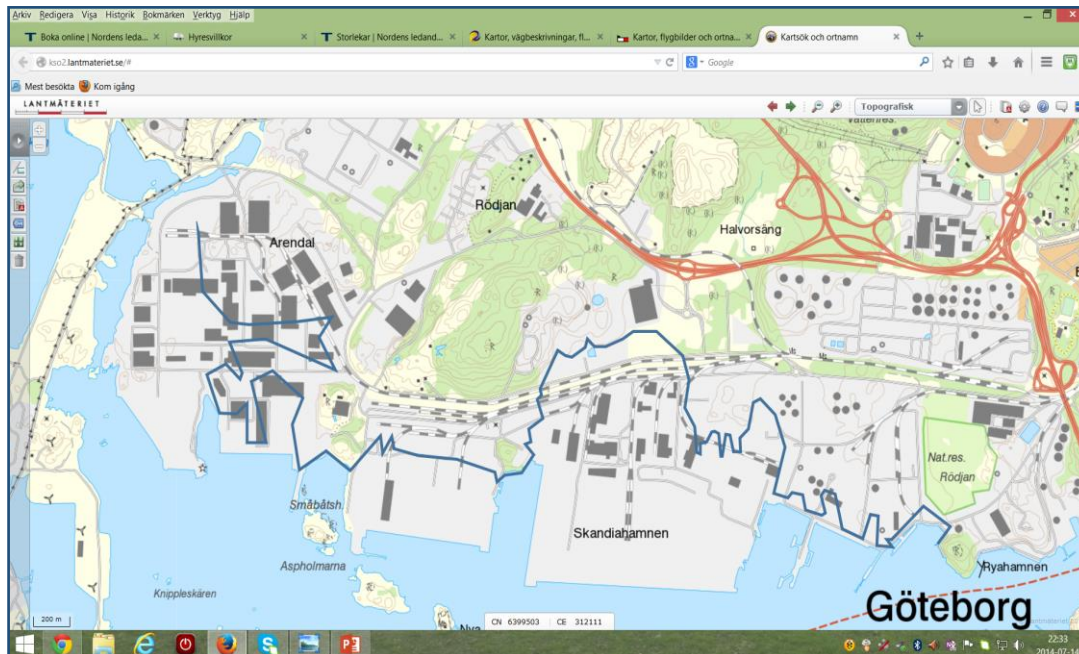
Jag har som sagt använt mig av lite olika kartor och kommit fram till att det gamla riksgränsen gått ungefär som visas nedan. Jag har använt lantmäteriets karta och ritat in gränsen för hand.



Den gamla riksgränsen på södra Hisingen inritad i lantmäteriets sverigekarta. Gränsen ritad i blå färg



Den gamla riksgränsen på mellersta Hisingen inritad i lantmäteriets sverigekarta. Gränsen ritad i blå färg



Ett försök att återskapa den naturliga kustlinjen på södra Hisingen. Den blå linjen är den gamla kustlinjen

Slutord

Först skall det sägas att jag med stor sannolikhet inte följt gränsen som den såg ut före år 1658. Några streck har kanske blivit rätt men många fler säkert fel. Jag är som sagt amatör på området och kartmaterialet jag använt är begränsat och motsägelsefullt. I stora drag är det dock nog hyfsat rätt. Även om jag inte följt den äkta gränsen har det varit trevligt att låta mitt promenerande och cyklande styras av något som så uppenbart inte har mycket att göra med vare sig dagens natur, som på södra Hisingen stöpts om helt eller med hur vägar eller byggnation i övrigt ser ut. Att följa den gamla gränsen är att tvingas från naturliga skogar och ängar till kilometervida asfaltöknar och stora shoppingområden. Det mest intressanta har nog varit att avvika från gränsen och att försöka följa Hisingens sydkust, både den storslagna hamnen av idag och den före detta kusten med vackra vikar, åsar, uddar, holmar och ängar som har förintats.

Det läckraste kartmaterialet jag har hittat är det som framställdes inför jubileumsutställningen år 1923. Om jag fick önska mig något inför det stundande jubileet år 2021 vore det historiska undersökningar och illustrationer av vad som egentligen pågått på södra Hisingen genom åren. Gärna från Sandarnakulturen men det skulle duga gott med en genomgång från Birger Jarls tid.

Som sagt är jag kluven inför de enorma hamnanläggningarna. Dock har det fått mig att ändra uppfattning i en politisk fråga, nämligen den om vindkraftparken i Göteborgs hamninlopp. Hamnanläggningarna ger mig uppfattningen att kommunens planerare tänkt att vad som helst är tillåtet på södra Hisingen. Så mycket natur har förstörts att nu tycker jag att det får vara nog. Bygg vindkraftverken i hamnen istället, byt ut de små kraftverken väster om Arendal mot nya effektiva saker. Tro inte att man kan göra vad som helst på södra Hisingen. Basta!

Till sist ber jag att få ge ett råd till den som vill använda sina gränskunskaper för att imponera på en bordsgranne vid en middag en lördagskväll. Gränsen är alldeles för komplicerad och när diskussionen övergått i en föreläsning från din sida har grannen tappat koncentrationen och somnat eller i bästa fall bara nervöst söker ögonkontakt med någon annan. Spara gränsen till söndagspromenaden. Hur du skall komma dit med din bordsgranne får du lista ut själv. Jag har inga råd att ge.

Litteratur

1. Upptäck Hisingen.
<http://media1.vgregion.se/vastarvet/BM/MVG/PDFbibliotek/UpptackHisingen.pdf>
2. Hamnbilder från Göteborg. Björn Olson och Curt Svensson, Wezäta förlag, 1981
3. Lundby på Hisingen, Folke Eriksson, Tre Böcker Förlag AB, 1994
4. Göteborgs stad – Historiska kartor. http://goteborg.se/wps/portal/invanare/bygga-o-bo/bygga-riva-och-forandra/arkiv-och-ritningar/historiskt-material/kartor!/ut/p/b1/04_Sj9Q1MjAzNTI3szQw1Y_Qj8pLLMtMTyzJzM9LzAHxo8ziAwy9Ai2cDB0NLAX9DQ08jU3MXb1NzlxCLMyBCiKBCgwxwAEcDQvr9PPJzU_Vzo3IsANiFlxg!/dl4/d5/L2dBISEvZ0FBIS9nQSEh/
5. Wikipedia
6. Fornsök på Riksantikvarieämbetets hemsida. <http://www.raa.se/hitta-information/fornsok-fmis/>
7. Riksintresset Göteborgs hamn.
http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/SiteCollectionDocuments/sv/publikationer/2009/2009_67.pdf