



NINA • NIKU

FAKTA

Stiftelsen for naturforskning og kulturminneforskning er et nasjonalt og internasjonalt kompetansesenter innen miljøvernforskning. Stiftelsen har ca. 225 ansatte (1998) og omfatter NINA - Norsk institutt for Naturforskning og NIKU - Norsk institutt for kulturminneforskning. FAKTA-ark gir populariserte sammendrag av publikasjoner fra stiftelsen.

Nr. 20 — 1998

Godt bevarte 1600-tallsbåter

TO BÅTER fra 1600-tallet ble funnet ved gravearbeider for Statens Vegvesen, Oslo, i forbindelse med fremføringen av ny E18 gjennom Ekebergtunnelen, inn til Bispegata. Båtene (her kalt Sørenga-båtene 5 og 6) var sunket på grunt vann og var senere blitt dekket med leirslam og sagflis.

Begge båtene var godt be-

var. Den største har vært ca. 15 meter lang med en mast med råseil og stevnrør. Den er bygget i 1610 eller kort tid senere i Sørvest-Sverige og er sunket i andre fjerdedel av 1600-tallet.

Den minste båten er bygget i Oslofjord-området.

Utgravningen av båtene fant sted i juni-september 1994, og alle delene ble tatt opp for senere konservering

ved Oldsaksamlingen, Universitetet i Oslo.

Delene av Sørenga 5-båten ble spylt frem med vann og holdt fuktige for best mulig bevaring.

Foto: RIKSANTIKVAREN, Utgravningskontoret



Sørenga-båtene i Oslo:

Enestående primærkilder til skipsbyggingshistorien

SØRENGA-BÅT 6 er bygget i Oslofjordområdet, mens båt 5 er bygget lenger sør i Skandinavia, helst Bohuslän eller Sørlandet. Dateringen av disse båtene til tidlig 1600-tall gjør dem til enestående primærkilder til skipsbyggingshistorien i Norge.

Stor verdi for Oslo

Av andre funn av småfartøyer i Norge fra tidsrommet mellom 1300- og 1700-tallet finnes bare en liten, mulig 1500-tallsbåt fra Portør. For Oslo har disse båtene også en spesielt stor verdi, siden de kan knyttes til et område og en virksomhet som vi kjenner en del til fra skriftlige kilder, men hvor de konkrete båtene som ble brukt ikke har vært kjent.

Akerselvas munning

Feltet ligger i et område som trolig har vært påvirket av Akerselvas munning. Det lå forholdsvis langt fra land i første del av 1600-tallet,

men det har vært meget langgrunt, og svært sannsynlig har det vært utstikkerbrygger eller fortøyningskasser i nærheten av der hvor båtene sank. Alle gjenstandsfunnene, slik som keramikk og teglstein, har vel vært brukt i land og er trolig heller hevet ut fra en bryggekannt enn fraktet ut i sjøen med båt for å dumpes. Bryggekannten var nok like i nærheten.

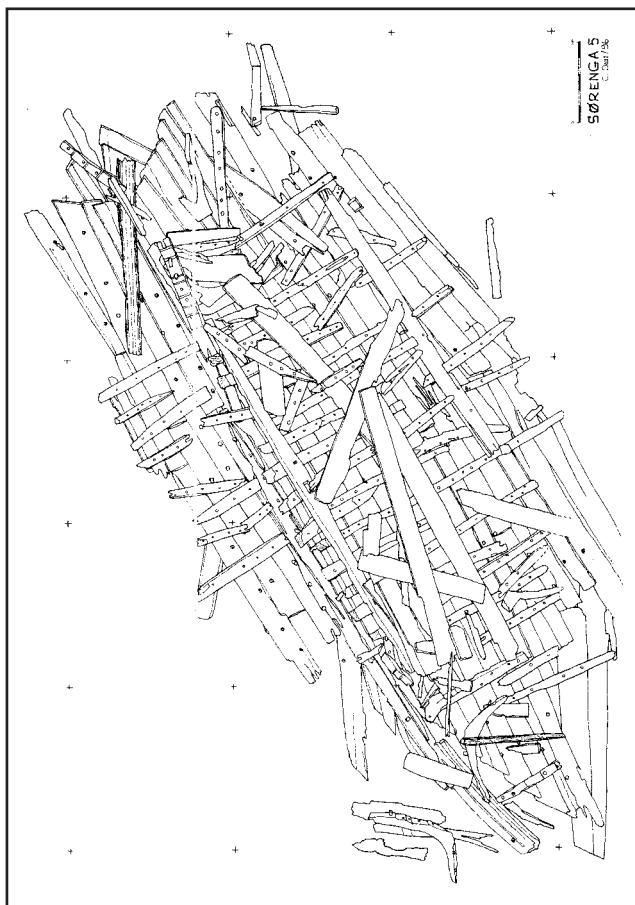
Mangel på ettersyn

Begge båtene var velbrukt og trengte reparasjon. De hadde ingen last, og mesteparten av utstyret var borte. De kan ha ligget fortøyd for reparasjon, men sank trolig av mangel på ettersyn.

Stoffet er hentet fra

NIKU Oppdragsmelding 071

Thor Atle Bækken, Petter B. Molaug:
«To båtvrak fra 1600-tallet. Arkeologiske utgravninger på Sørenga i Oslo».

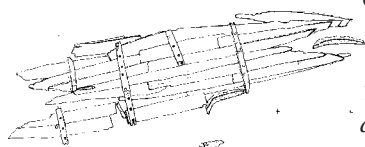


Over: Sørenga 5 med løse og faste deler på plass.

Rentegning: CHRISTIAN DIAZ

Til v.: Sørenga 6 med alle deler. Løse deler skravert.

Rentegning: M.M. MOUSAVI



Seilhandelsfartøy bygget av eik

SØRENGA 5 er et mindre seilhandelsfartøy. Dette går klart fram av mastesporet i kjølsvinet. Det er uvisst om båten har hatt et akterspeil eller om det har vært en spissgatter. Den er svært grovt bygget, med tett og uregelmessig banding og med stor overlapping på hudbordene. Dette synes å ha vært en vanlig konstruksjonsform på 15-1600-tallet. Lengste avstand mellom for- og akterstevn var 11 meter.

Klinkbygd båt

Båten er klinkbygd, det vil si at den er konstruert etter et «huden først»-prinsipp. Kjøl og stevner ble strukket først. Deretter ble huden bygget mot kjøl, lot og stevner, mens bandene ble tilpasset og montert inn mot hudens innside etterpå. Båtens form ble bestemt av skorder som ble plassert slik at de presset båtens skrog inn i den formen båtbyggerne ønsket. Denne formen ble så låst av bandene som ble tilpasset og naglet fast til huden til

slutt. Her benyttet de trenagler.

Hudbordene ble festet mot hverandre med jernnagler og roer. Når bordet var ferdig bearbeidet, ble det festet ved klinking. Da ble det forboret et hull som ideelt sett skulle være 2/3 av jernnaglens diameter. Naglen ble hamret igjennom fra utsiden av båten, slik at naglehodet ble sittende på utsiden. På innsiden ble jernnaglen klippet og så banket og klemt utover roen, slik at hudbordene ble trukket mot hverandre. Ved reparasjoner har det vært vanlig å benytte trenagler.

Båten er bygget av rettkløyvd eik. Det vil si at bordene er kløyvet ut av stokken, slik at stokkens kjerne blir liggende midt



Sørenga 5 (til høyre) og 6, ferdig fremgravd. Løse båtdeler er fjernet. Foto: FØNSTELIEN, Riksantikvaren, Utgravningskontoret

i bordet, eller at bordet dekker hele stokkens tverrsnitt.

Opphavsstedet

Forskjellige trekk ved båtens konstruksjon kan gi en noe usikker pekepinn i retning av opphavsstedet:

1. Den er klinkbygget. Dette er den vanlige byggemåten i Skandinavia og Baltikum på denne tiden.
 2. Trenaglens tilfeste av huden mot bandene er plassert i overlappen mellom hudbordene. Dette er et østnorsk fenomen som først blir fremtredende etter middelalderen. På Vestlandet festes hudbordene mot bandene ved at de plugges midt i hudbordet. Dette er et trekk som har vedvart siden middelalderen og som fortsatt benyttes i dette området.
 3. Båten er i hovedsak bygget av rettkløyvd eik. Dette kan bero på at eik var mangelvare. På grunn av klimaforandringer i middelalderen trakk nordgrensen for eikas utbredelse seg sørover. Eik av båtbyggingsdimensjoner ble mangelvare fra Midt-Norge og nordover. Materialdimensjonene er slik at båten sannsynligvis må være bygget et godt stykke sør for Oslo, selv om bordene er rettkløyvd. Eikebordene kan imidlertid teoretisk være importvare og båten likevel være bygget i Oslo-området, men dette er mindre sannsynlig.
- Årringsanalyse av fem hudbord fra båten tyder på at båten er bygget i Sørvest-Sverige, for eksempel Halland ca. 1610.

Kan ha vært en robåt

Sørenga 6 har sannsynligvis vært en robåt, ut fra størrelsen å dømme, men den kan også ha vært rigget med et lite seil. Ingen spor etter et slikt er bevart på båten. Den er spissgattet, det vil si at den ikke har hatt noe akterspeil. Den er smekkerdimensjonert, og dimensjonering og håndverksmessig flid får tankene til å gå tilbake til tidlig middelalder. Sørenga 6 er sannsynligvis en færing.

Også denne båten er klinkbygget. Lengste avstand mellom de bevarte delene av for- og akterstevn er fem meter. Det har vært mange reparasjoner på båten, så den er trolig sunket på grunn av elde. Ut fra båtens konstruksjon og størrelse er den trolig bygget i Oslo eller Oslofjord-området. Størrelsen tilsier at den trolig ikke har vært seilt eller fraktet så langt fra det stedet hvor den ble bygget.

Husholdningsgjenstander

Det er katalogisert 735 gjenstander fra utgravingen. Materialet bestod av keramikk, sko, glass og båtdeler. De fleste gjenstandene er husholdningsgjenstander som kan dateres til første halvdel av 1600-tallet.



Fat av rødgods med hornmaleridekor og årstallet 1612, funnet ved Sørenga 5.

Foto: OLDSAKSAMLINGEN

Få gjenstander kan knyttes til sjøfart. En del av teglsteinen og drikkekarene som er funnet kan være dumpet fra båter, men sannsynligvis er det meste avfall fra land som er dumpet i sjøen. Dette kan tyde på at avstanden til en brygge eller en annen konstruksjon ute i vannet ikke kan ha vært stor. Gjenstandene ligner meget på gjenstander som er funnet i brønner og avfallsgroper i Gamlebyen i Oslo.