

# Båtene fra Isegran

---

SVEIN MOLAUG

Der Glomma deler seg i Fredrikstad og sender en arm sørover, en annen vestover, der ligger Isegran, et merkelig fredelig område midt inne i en travel by. De gamle festningsmurene ligger overgrodd og stille, og hverken verftet der fregatten «Lossen» ble bygget i 1864 eller galeistasjonen er det synlige spor etter.

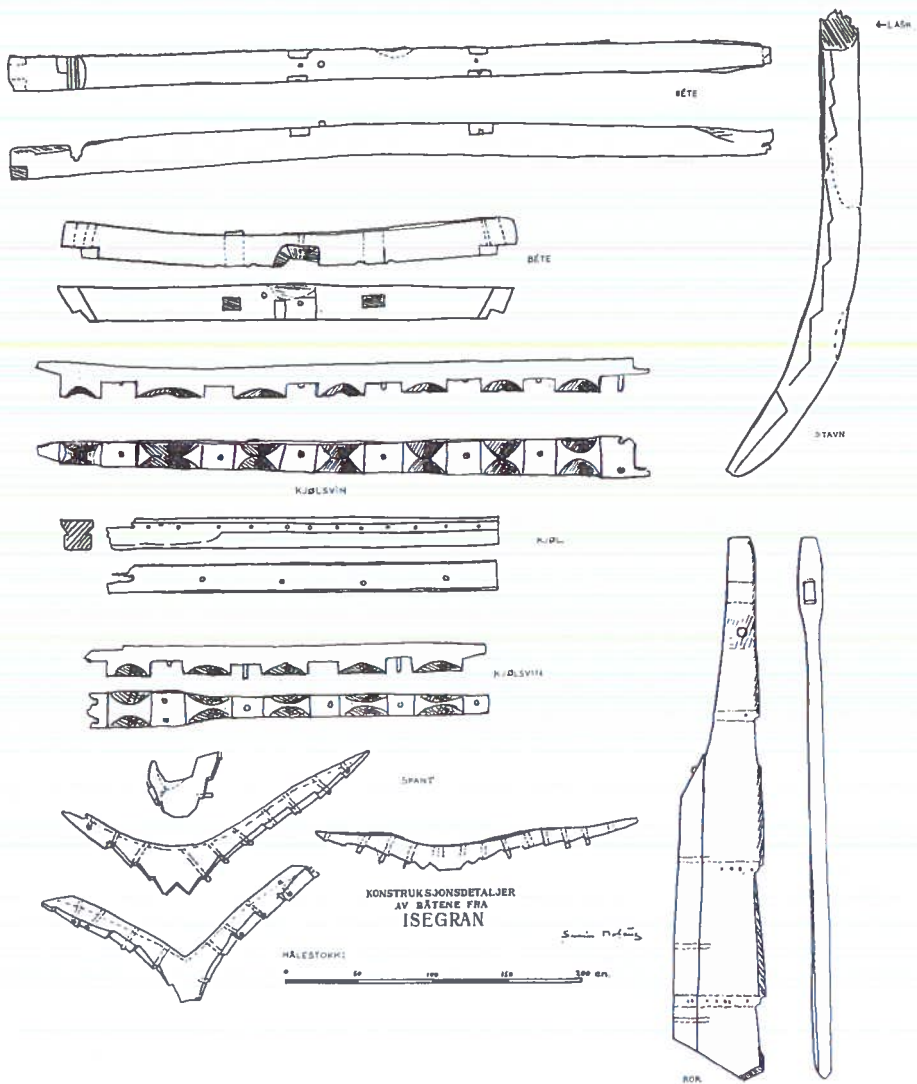
Isegran er skilt fra Kråkerøy ved en smal kanal, og en bro fører over kanalen ved det stedet der det tidligere lå en garnisonskirkegård.

I 1971 begynte Fredrikstad by å realisere planene om å mudre opp den sterkt tilgrodde kanalen og lage den om til båthavn. Gravemaskinene støtte på 3 fartøyer. Det merkelige med disse båtfunnene var at fartøyene lå på tvers av kanalen med en avstand på ca. 50 meter fra hverandre. Hvorfor er de lagt her, og hvor gamle er de?

Det normale er at et fartøy blir lagt langsetter bredden av en kanal, og synker det, blir det liggende i den retningen. Disse 3 fartøyene ligger tvert over kanalen, og det er naturlig å tro at de er lagt slik i en bestemt hensikt. Det har i alle fall ikke lyktes å finne noen brukbar forklaring på at fartøyene skulle bli liggende slik av tilfeldige grunner.

Den mest nærliggende forklaring er at båtene er lagt der som en sperring. Det er en mulighet for at Knut Alfsøn har bodd på Isegran, men det ville være nokså urimelig å sperre av kanalen på det tidspunkt. De andre sidene av Isegran lå jo helt åpne. Det er rimeligere å sette den eventuelle sperring i forbindelse med galeistasjonen. Man kunne muligens se kanalen som et svakt punkt i forsvaret av galeihavnen, idet befestningsanleggenes ildgivning stort sett dekket de to armene av Glomma.

Dessverre ble båtene revet i stykker av gravemaskinene, og de deler som er tatt opp, er for få til å gi klare opplysninger om båtenes størrelse og konstruksjon.



*Main fragments of the boats uncovered at Isegran.*

I samarbeid med konservator Arne Emil Christensen jr. ved Universitetets Oldsaksamling, og statsstipendiat Erling Johansen foretok Norsk Sjøfartsmuseum en registrering og oppmåling av fragmentene.

Det var klinkbygde fartøyer med sterkt buet forstavn og kraftig rett ror med innfeldt styrvol. Akterstavnen har hellet lett utover. Høyden av akterstavnen har vært ca. 3 m. Fartøyene har vært meget skarpe forut og antakelig også akter. Derimot har de vært nesten flate i midtskipet. Kjølens høyde med spinning er 20 cm høy. Fartøyenes lengde kan ha vært omkring 50 fot. Bordenes bredde er omtrent 28 cm. Til bunnspantene er lasket opplenger, og kraftige biter har gått tvert over fartøyene. Den ene bevarte biten er 5 m, den andre er 3,1 m. Det mest karakteristiske ved farkostene er kjølsvinene. De viser at båtene har hatt mast, og at de altså har seilet. En av bitene antyder at masten har støttet seg til biten, for der er en rundaktig utsparring midt på denne.

Spanteavstanden er 30—40 cm. Mellom bunnspantene er det i kjølsvinet fra begge sider hugget ut halvmåneformete utsparinger. Dette kan ha vært gjort for å minske vekten. En annen mulighet er at disse utsparingene er laget for å lette renholdet av bunnen. Kan det ha noe med sildelast å gjøre?

To fragmenter fra henholdsvis vrak 1 og vrak 3 ble sendt Norges Tekniske Høgskole for C-14 datering. Undersøkelsen viste  $210 \pm 100$  år for vrak 1 og  $320 \pm 100$  år for vrak 3 med 1950 som basisår.

Det virker som disse fartøyene er en lokal type, og de fortjener en nøyere undersøkelse. De fragmenter som er tatt opp er målt og tegnet opp av Svein Molaug, Arne Emil Christensen jr., Olaf T. Engvig og Dag Nævestad med assistanse av Rita Kvaal og Anne Marie Skaug. Det blir nødvendig med supplerende undersøkelser, og forhåpentlig vil man kunne gjøre disse i 1973 slik at fartøytypen tilnærmet kan rekonstrueres.

## SUMMARY

### *The Isegran Boats*

While dredging the canal at Isegran, near Fredrikstad, fragments of three boats were uncovered. The boats lay across the canal, apparently to form a defense barrier.

Unfortunately, the fragments became utterly torn to pieces by the dredging. One may assume that the boats have been of about 50 feet in length, almost flat-bottomed amidships, but quite sharp forward and probably also aft. The keelsons and one of the beams indicate that the boats have been equipped with sailing-rig.

The boats may be of a local type. It is hoped that further investigations can be made during 1973 in order to attempt a reconstruction of the type.

# Artikler i Norsk Sjøfartsmuseums årsberetninger 1965 – 1971

1965

Christensen, Arne Emil jr. og Molaug, Svein: Båtfunnet i Jernbanetorget's stasjon, Oslo. s. 17—21, ill.

1966

Molaug, Svein og Olsen, Terje: Et fransk tokt til Svalbard i året 1693. s. 18—32, ill.

1969

Gjellestad, Anders J.: Litt om oselverbåter. s. 18—29, ill.

Molaug, Svein: Utgravning av vrak ved Kvitsøy 1969. s. 30—57, ill.

1970

Molaug, Svein: En sektor av vår gamle kystkultur. Fra Norsk Sjøfartsmuseums og G. Unger Vetlesen Foundation's ekspedisjon 1970 langs Sørlandskysten. s. 20—59, ill. Summary: s. 68—71.

Molaug, Svein: Vrak og havneundersøkelser. Norsk Sjøfartsmuseums og G. Unger Vetlesen Foundation's marinarkeologiske ekspedisjon sommeren 1970. s. 60—67, ill. Summary: s. 68—71.

Beckman, Ludvig J.: Forvitring av flaskeglass fra fregatten «Lossen»; datering og kjemiske analyser. s. 73—85, ill. Summary: s. 85.

Kolltveit, Bård: Norske interesser i Brasils innenriks dampskipsfart. s. 86—102, ill. Summary: s. 102

1971

Keller, Christian: The underwater excavations at Møvik 1971; a technical report. s. 22—74, ill.

Kolltveit, Bård: Kyst-postruten og andre passasjerruter mellom Oslo og Bergen. s. 75—114, ill. Summary: s. 115.