

Båten fra Portør

SVEIN MOLAUG

Sørøstnorges båter har en annen karakter enn de vest- og nordnorske. De er bredere i forhold til lengden. Selv der hvor innflytelsen fra Vestlandet er påviselig, f.eks. Listerbåten og de båtene som skaptes av Gjert Gundersen og andre som slo seg til i Vest-Agder, er bredden større i forhold til lengden enn i Hordaland, der disse båtbyggerne kom fra.

Enda tydeligere er dette trekket i de andre sørøstnorske båtene. Vi kjenner navn som «snekke», «skjekte» og «kogg», og regner dem som de tradisjonsbærende båtene i området. Skjekte og kogg er samme båttypen, det er bare navnene som er forskjellige.

«Lillebåden», av den typen som står i Norsk Sjøfartsmuseums Båthall, er vel den som skiller seg sterkest fra de vestnorske båtene. Den er tung og solid, kort og bred, L 440 cm og B 193 cm. Den er bygget av furu. Bortsett fra proporsjonene er vel bruken av trenagler i stedet for båtsaum av jern det mest iøynefallende.

Det er tydelig at «Lillebåden» er formet under innflytelse fra andre områder, og det må ha skjedd etter at vikingetidens båter hadde funnet sin form. Dessverre vet man lite om de sørøstnorske båtene før 1800. Derfor vil et hvilket som helst sørøstnorsk båtfunn fra før denne tid være av interesse. Det vil lette litt på sløret som skjuler utviklingsfasene av båtbyggingen i området.

I juni 1981 satte Hans Kristian Pedersen igang arbeidet med å mudre opp utenfor bryggen sin i Gamle Portør Havn. Han ville lage plass for småbåter ved feriehyttene sine. En grabb begynte å ta opp slammet. Det var ikke dypt der, bare ca. 1,5 meter. Da grabben jafset med seg opp hudbord og andre deler av en båt, stoppet Pedersen arbeidet. Han meldte fra til Norsk Sjøfartsmuseum om funnet. Denne meldingen kom rett før utgravningen av Farestadvraket skulle starte, og det var ikke mulig å dra ned og se på funnet. Førstekonservator ved Universitetets Oldsaksamling, Arne Emil Christensen, var på de kanter, og han påtok seg å

gjøre en foreløpig undersøkelse. Han skrev en utførlig rapport datert 17/6 etter befaring.

Norsk Sjøfartsmuseum tok, på grunnlag av den, ny kontakt med Hans Kristian Pedersen og med museumsbestyrer Bjørn Sandberg, Kragerø Museum. Pedersen var villig til å utsette mudringen til ut på sensommeren for at båten kunne bli skikkelig undersøkt.

Den 15. august reiste Svein Molaug og Rita Kvaal ned til Portør. Fra Kragerø Dykkerklubb møtte Vidar Stein Andersen, Helge Elias Theting, Arvid Nylund og Rolf Ausland. De hadde fått lånt en spylepumpe fra Kragerø Brannvesen. Pumpen hadde liten spylekraft, men nok til at man kunne fastslå at båten var noe mer enn 5 m lang.

Problemet med å få båten hevet var vanskelig å løse. Den lå for grunt til at man kunne bruke vanlig slamsuger. Hardhendt spyling ville ødelegge båten. Det ideelle ville være å bruke en ejector med stor sugekraft. Norsk Sjøfartsmuseum hadde anskaffet et bensindrevet aggregat, men da det ble prøvet på ejectoren, sprang sikringene. Det krevdes 14 kW. i startfasen. Et forsøk på å låne et sterkt nok aggregat fra det militære førte ikke fram. Det tok adskillig tid før dette var klart, og det begynte å li på høsten. Da var det Kragerø Elektrisitetsverk kom til hjelp. Da man der fikk høre hva det dreide seg om, ordnet det både med utlån og transport av aggregatet. Norsk Sjøfartsmuseum er Kragerø Elektrisitetsverk meget takknemlig for denne uvurderlige hjelp.

Diverse avtaler og uforutsette vanskeligheter gjorde at Christensen og Molaug ikke kunne dra ned til Portør sammen.

Arne Emil Christensen dro 10. oktober nedover sammen med dykkerleder Trygve Skaug og fotograf Bjarne Ims Henriksen fra Norsk Sjøfartsmuseum. Ejectoren var med stor velvilje utlånt fra firmaet Løwener Mohn A/S i Oslo.

Arbeidet med å avdekke båten begynte dagen etter ankomsten. Ejectoren virket utmerket. Dessverre var fotografen blitt kraftig forkjølet og alt arbeidet i vannet måtte utføres av Trygve Skaug, som fikk to lange og harde arbeidsdager.

Det viste seg at båten lå med kjølen opp. En stor stein hadde knust en del av fartøyet, og adskillig av kjølen og kjølbordene var forvitret. Det var ikke snakk om å heve båten hel, dertil var den for skjør.

Det ble nødvendig å ta opp bit for bit. Christensen tok imot delene etter hvert som de kom opp og tegnet dem. Alt ble tatt opp. Delene ble lagt utover så godt det lot seg gjøre og fotografert. Molaug og Kvaal kom nedover den 13. oktober.

Hvert enkelt bord og spant ble tegnet. Delene ble lagt i en båt som var fylt med vann og dekket med plast.

Den 30. oktober hentet Arne Emil Christensen og Trygve Skaug det hele, og alt ble lagt i vann i Norsk Sjøfartsmuseums store konserveringstank. Alle delene ble siden lagt utover på gulvet i museet, og det var litt av et puslespill å få delene til å passe sammen fordi det var mange smådeler, og også ting som manglet.

Trygve Skaug og Frithjof Johansen har en stor del av æren for at dette lykkedes.

Båten har vært 614 cm lang og ca. 170 cm bred. Det var laget av eik og i klinkbygningsteknikk. Det var brukt einernagler som saum. Disse hadde en diameter på 1,2 cm. På yttersiden var det et lite hode, på innersiden var det drevet en kile inn i saumen.

Kjølen har tilnærmet T-form. Den er 18 cm bred og 11,5 cm høy. Den øvre delen, som er 3,5 cm tykk, har gitt feste for kjølbordene. Den er flat oppå og skråner svakt inn mot selve kjølen, som er 8 cm høy. Den er 4,5 cm tykk oppe og 2 cm tykk nede. Dessverre var kjølen meget dårlig, og det mangler deler av den i begge ender. Det var derfor uråd å se hvorledes stavnene hadde vært festet til kjølen. Dermed kommer det inn en viss usikkerhet om hvorledes man løste akkurat denne detaljen. Da stavnene også var råtnet bort i endene, er det usikkert hvor lange de har vært.

Forstavnen går fra kjølen ut og oppover i en slak bue. Den er nå 144 cm lang. Den er 10,2 cm bred midt på, men bare 6,8 cm bred øverst og 7,6 cm nederst. Sidene skråner noe fra 2,4 cm ytterst til 4,2 cm innerst. Der er ikke spor for spunningen. Hudbordene er spikret rett på stavnen. Øverst oppe er på hver side en 12,1 cm lang, 2,4 cm bred og 0,4 cm høy vulst på innersiden i stavnens lengderetning. Under den er et 1,4 cm bredt spor, som er slitasje etter tau. Muligens er den laget for at landtauet, som i så tilfelle har vært mer enn 1,4 cm tykt, ikke skal gli av, men den kan også rett og slett være pynt.

Akterstavnen ligner forstavnen, men den er i to deler. Den er skjøtt 49 cm fra toppen. Den har ikke de to vulstene øverst.

21 cm fra toppen er på hver side et 2,7 cm bredt og 3,1 cm langt spor for beslag. Båten har altså hatt roret heftet på.

Hudbordene er av eik. De er 1,5 cm tykke og varierer noe i bredde fra 27 til 23 cm. De er saget på oppgangssag. På innersiden har man ikke brydd seg om å høvle sagfurene bort.

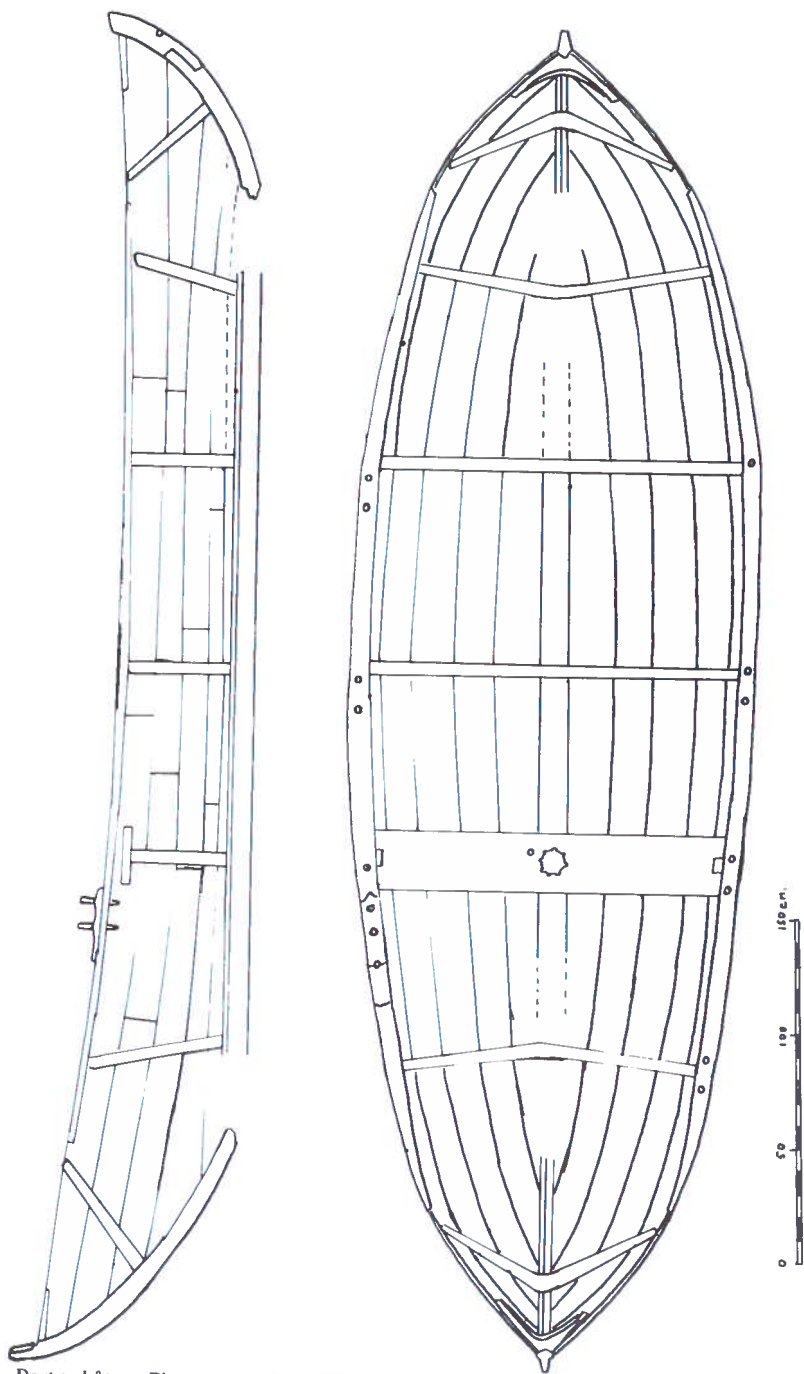
Båtsaumen står med noe vekslende avstand fra hverandre. Avstanden varierer fra 23 til 8 cm. Det normale er ca. 16 cm. Noen steder er det satt inn ekstra saum når de opprinnelige har sviktet.

Det har vært brukt et tetningsmateriale av en masse som kan være tjære med vegetabiliske oljer.

Hudbordene er lasket sammen med ca. 13 cm lange lasker. Selv forut ligger aktenforliggende hudbord ytterst i lasken. Men har altså ikke brydd seg om at skjøten dermed ville butte mot vannstrømmen.

Båten har vært reparert, og på styrbord side ser man at en stump hudbord er skjøtt inn. Det har vært en ikke helt vellykket reparasjon, for linjene brytes noe her.

Esingen er laget av løvtre, muligens ask. Den er 4,6 cm tykk og 6,3 cm bred. Den er festet med trenagler på innersiden av øvre bordgang og følger denne



Portør-båten. Plan og oppriss. (Svein Molaug).

overkåst. Den går ikke helt ut til stavnene. Den smalner til 2,3 cm bredde og 3,6 cm tykkelse foran første og etter siste tollegangen og slutter ca. 75 cm fra fremre og aktre stavn.

Det har vært 4 tolleganger på hver side. Under årene har det vært laget en liten treplate i esingens bredde og 1,7 cm tykk. Den er holdt på plass av tollepinnene som står med 11,8 cm avstand. Sliteplaten er av eik og har trekantet avslutning. Den fremre tollegangen på styrbord side har hatt 3 tollepinner.

I hver av stavnene har vært en liten baugbrok, bare 4 cm tykk. Lengden av armene på forre baugbroken er 30 og 25 cm, og tilsvarende mål på aktre baugbroken er 28 og 26 cm. Baugbrøkene har vært spikret til øvre bordgangen og har fulgt øvre kanten av denne.

Det er 7 spant. De er av eik, men et par har opplenger av furu. 5 av spantene står loddrett og har gått like opp under esingen. De har vært festet med trenagler med diameter 1,6 cm. Ronga og det tilsvarende spant forut står på skrå innover i båten og spenner bare over 4 bordganger. De går like opp til ripa.

Seiltofta er av furu. Det virker som om den er satt til senere, for treet virker nyere. Den sitter på det andre spantet forfra. Den er 47 cm bred og 6 cm tykk. Midt i står mastehullet. Det har en diameter på 11 cm. Det er laget på den måten at det er boret små huller langs periferien, og så er hullet skavet ut. På styrbord side av mastehullet, 4 cm fra dette, har stått en liten nagle, diameter 2,5 cm. Den kan ha vært kryssholt for fallet.

Mastespantet har også hull for masten. Det er ikke gjennomgående, bare 3,2 cm dypt. Det har en diameter på 4,6 cm. Mastespantet er nokså flatt, så båten har vært relativt flat i bunnen. Mastespantet står ca. 210 cm fra baugen. Dette antyder at båten har hatt spriseil. Hadde den ført råseil, ville mastespantet antakelig stått nærmere midten av båten.

Spantet nærmest baugen og akterstaven har ikke stått på kjølen, men hvilt mot stavnene. Det har ikke stått rett, men på skrå innover i båten. Toppen av spantet har gått opp like til ripen i det stykket der det ikke er esing.

Det er tydelig at båten har vært lenge i bruk, for den er reparert. Hva som har hendt med den, er ikke godt å si. Kanskje har den drevet av, for det er ikke vanlig at man går fra båter med bunnen i været. Men hvor gammel er den? Det er nærliggende å tro at sagede bord var så pass nytt at man ikke så på sagfurene som noe skjemmende, snarere tvert imot. Ettersom vannsagene bredte seg på 1500-tallet, kan ikke båten være eldre. 1600-tallet synes rimeligere.

Laboratoriet for Radiologisk Datering har etter anmodning fra Arne Emil Christensen foretatt en C-14 datering, og den ga som resultat 1465 ± 45 .

Portørbåten må sies å være et viktig funn. Forhåpentlig vil all aktiviteten langs kystens feriesteder føre til at flere båter blir funnet, og at vi kan få klarhet i de sørøstnorske båtenes utviklingshistorie.

The boat find at Portør.

In June 1981, considerable fragments from a boat were discovered while dredging was done in the old port of Portør in South-Eastern Norway. A scientific expedition was arranged by the Museum in the autumn, when the fragments were brought up and measured.

The fragments are from an open, rivet-built double-ended boat, almost entirely built of oak. It has a length of 614 cm and a beam of 170 cm. The boat has carried a mast and sail. The positioning of the mast foot rather forward in the boat indicates that it has carried a spritsail rather than a symmetric square sail.

A radiological dating analysis (C-149) has dated the boat to AD 1465±45.

The boat bears much resemblance to small craft from South-Eastern Norway of more recent periods. The find is considered a major contribution to throw more light on the development of the small craft from this region.