



RAPPORT FRA ARKEOLOGISK REGISTRERING UNDER VANN I FORBINDELSE MED MUDRING AV FUGLEVIKBUKTA, BORG HAVN, FREDRIKSTAD K.



23.08.2012

SAK: 2012164

TORI FALCK

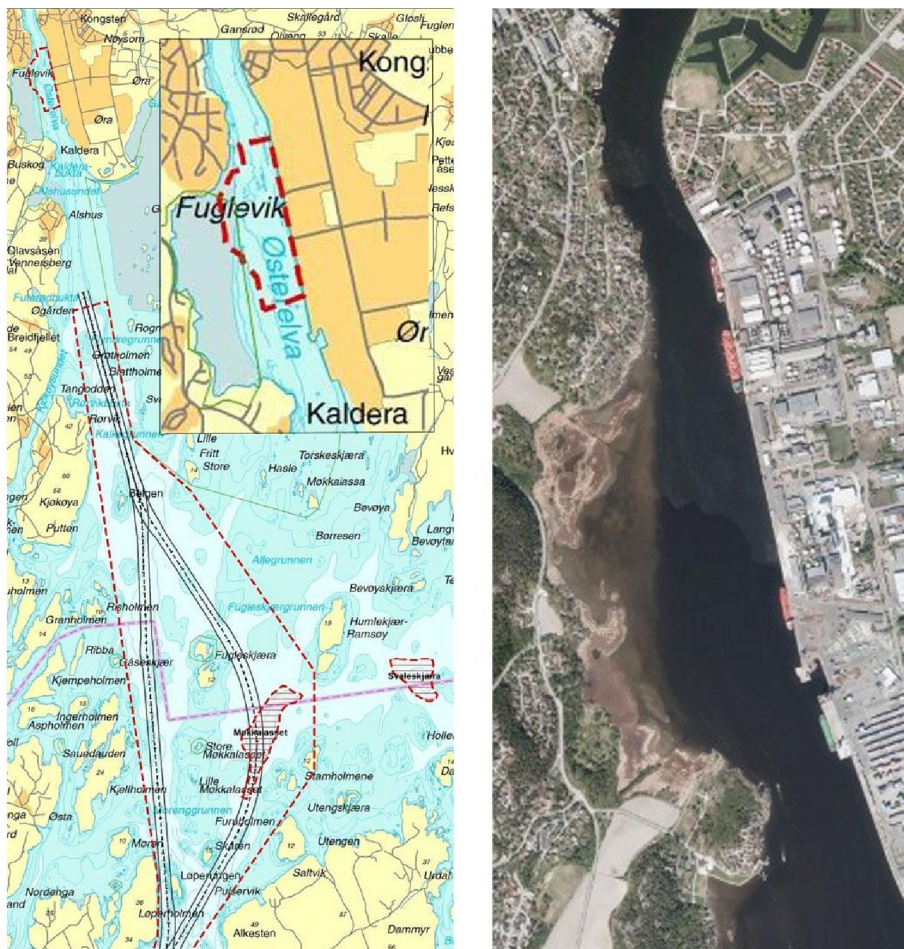


NORSK
MARITIMT MUSEUM

Resymé av saken

Norsk Maritimt Museum (NSM) mottok i brev av 15.05.2012 fra Asplan Viak (på vegne av Kystverket Sørøst) ovennevnte sak til uttalelse vedrørende eventuell konflikt med kulturminner under vann. Saken er del av farledsutbedringen for Oslofjorden. Planen innbefatter utbedring av farleden til Borg havn; Vidgrunnen til Flyndregrunnen, alternative dumpeplasser for rene mudringsmasser ved Møkkalasset og Svaleskjær, samt endring av lokalitet for snuplass fra Alshusbukta til Fuglevikbukta (Øra). Det ble krevd befaring for sistnevnte lokalitetsendring i planen. De øvrige lokalitetene i planen har tidligere blitt undersøkt av NMM (Rapport ved Løseth 2009, prosjektnummer 2009010).

Det skal i forbindelse med tilrettelegging av snuplass for større skip ved Øra foretas en mudring ned til ca 11 m og en betydelig mengde masser skal dermed fjernes. Krav om arkeologisk befaring ble framsatt i henhold til Kulturminneloven § 9, undersøkelsesplikten, for å fastslå hvorvidt mudringen kunne komme i konflikt med kulturminner under vann, først og frems § 14 som omhandler skipsfunn.



Figur 1. Planavgrensning, stort og lite utsnitt (innfelt), og flyfoto over Fuglevik/Øra.

Registreringen ble gjennomført den 22. august 2012. Mannskapet på registreringen var Kristian Løseth, Tori Falck og Jørgen Johannessen, alle arkeologer ved NMM.

Problemstilling og bakgrunn

Fuglevikbukta/Øra ligger i utløpet av Glommas østlige løp, og har vært én av to mulige innseilinger til Fredrikstad siden byen ble grunnlag i 1567. Glomma er også innseilingen til Sarpsborg, som ble grunnlagt i 1016 av Olav Haraldson og slik er en av Norges eldste byer. Festningen på Isegran ved

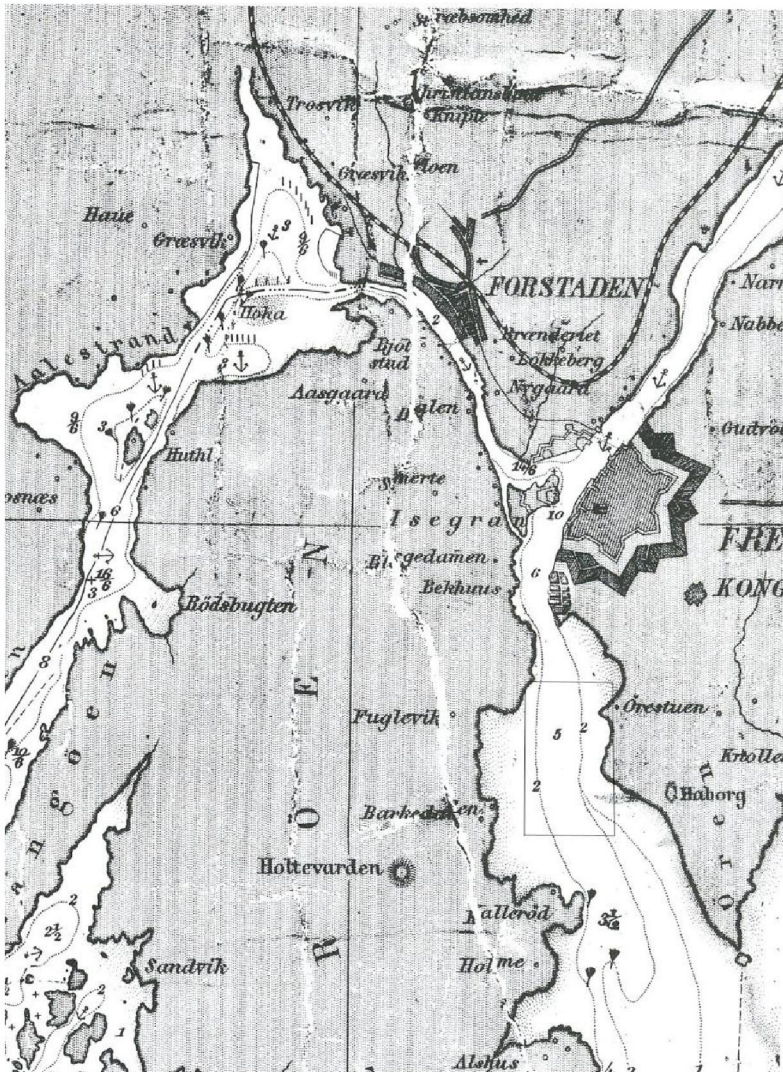


Fredrikstad omtales i skriftlige kilder allerede på slutten av 1200-tallet. Her har det også vært skipsverft. I en seilingsbeskrivelse fra 1803 (Sørli 1984?:32-33) heter det:

Løpene på begge sider av Kråkerøy fører inn til Fredrikstad hvor der er en betydelig handel. Går man vestre løp kommer man med større skip ikke lenger enn til ballastplassen hvor der er fra 3-14 favner vann. Når skipene ikke stikker dypere enn 10 fot eller kan losses til dette, kan de gå opp til Forstaden og det der værende verft. De som stikker over 15 fot kommer til pynten av Gresvik hvor de kan losse og laste. Fartøyer som ikke er over 10 fot kan gå nordfor Kråkerøy og denne vei komme til Fredrikstad (Gamlebyen). Går man det østre løp kommer det største skip bare til Kallera, men skip som ikke stikker dypere enn 14-15 fot, kan på denne siden av Kråkerøy komme helt til byen. Da det er strøm i Glomma behøver man som regel en frisk sønnenvind for å komme opp, men i begge løp må man ha nordenvind for å seile til sjøss. Den vestre veien er den letteste og korteste.

Sitatet forteller oss at mellomstore skip kunne komme inn til Fredrikstad ved å seile opp det østre løpet, forutsatt at man hadde god sørlig vind. De aller største skipene derimot måtte lastes ved Kallera, og dette stedet er like sør for planområdet på kartet fra 1862 (heter da Kallerød). Lenger nord, ved Nøkledypet ved Isegran, ble det på begynnelsen av 1970-tallet funnet tre klinkbygde skip (AID 118244) i forbindelse med åpning av en tidligere gjenfylt kanal. Disse kan trolig dateres i overgangen mellom middelalder og tidlig moderne tid (1500-tall). I tillegg er det gjort seks andre skipsfunn av forskjellig karakter ved Isegran. Ut fra disse opplysningene har området ved Øra/Fuglevik i utgangspunktet et potensial for kulturminner under vann.

Det var i forkant av undersøkelsen noe usikkerhet om bunnforholdene og søkeforholdene i området. Det er store masseforflyttinger og sedimentering i Glomma, og det har trolig også vært mudret tidligere her. Slike mudringer kan ha fjernet kulturminner, men vi har også erfaring med at man finner lommer av bevarte kulturminner og sjøavsatte kulturlag i områder som er mudret. Sedimenter kan også ha tildekket kulturminner, slik at de gjennom visuelle registreringer ikke vil synes på overflaten, men være tildekket av mudder og sedimenter. Sikt er også et stort metodisk problem da vannet er fullt av partikler.



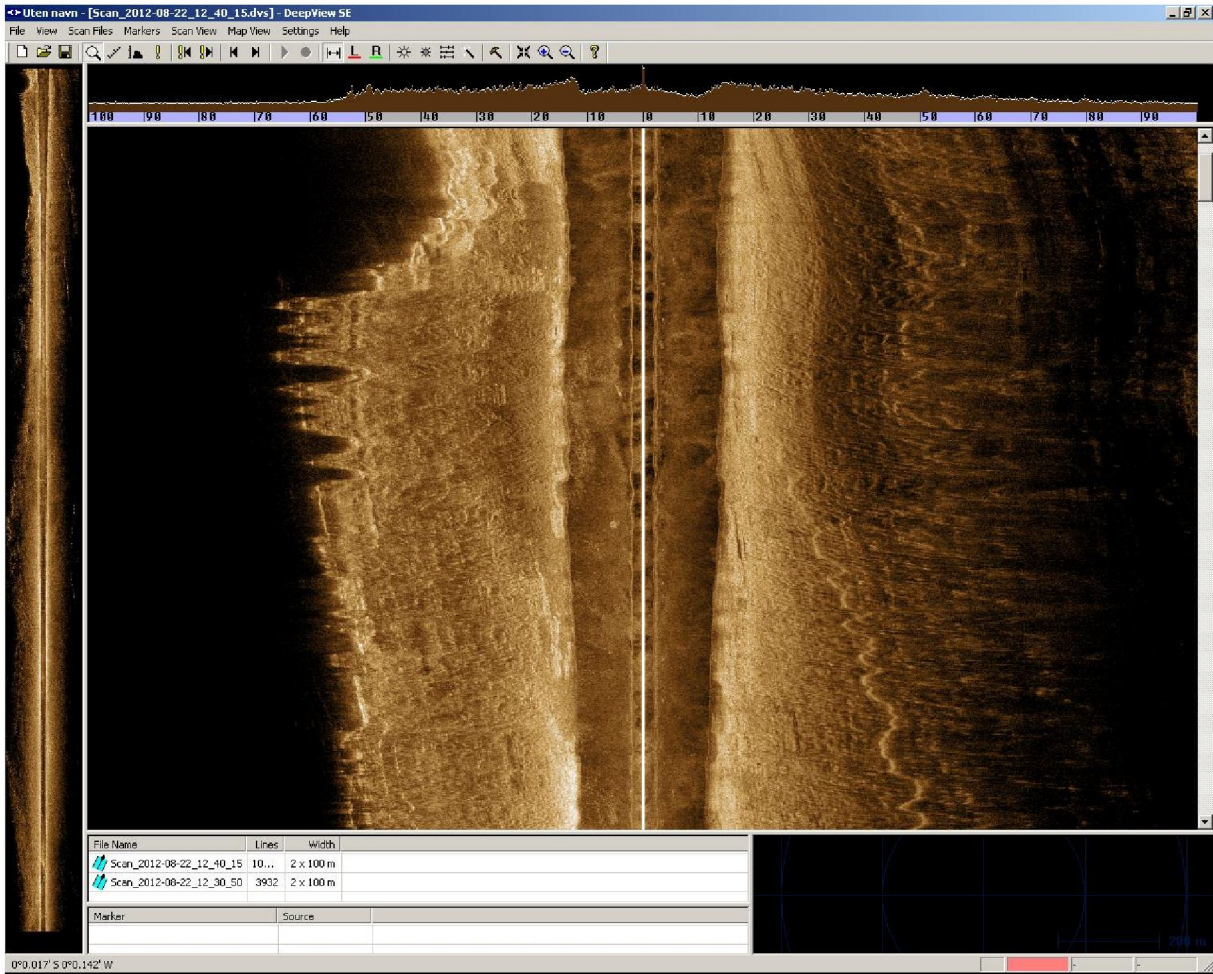
Figur 2. Sjøkart fra 1862, som viser de to utløpene til Glomma, på øst- og vestsiden av Kråkerøy. Området som omfattes av reguleringen er grovt rammet inn (Kart fra Sørliie 1984:31).

Metode og gjennomføring

På grunn av de metodiske problemene nevnt i avsnittet over ble undersøkelsen planlagt som en kombinert sonarkartlegging og dykkeregistrering. Planen var å kartlegge planområdet med sidesøkende sonar, og plukke ut anomalier på sonogrammet som ville bli undersøkt ved dykking. Undersøkelsen var derfor estimert til å ta to dager, én til etablering og sonarkjøring og én til dykking. Det ble kjørt to strekk med sonar fra sør til nord i planområdet. Hver kjøring dekker ca 100 meter på hver side av sonaren.

Resultater

Sonarkjøringen viste en mer eller mindre flat bunn uten noen anomalier som stakk seg ut. Det ble derfor konkludert med at det trolig ikke var noen større kulturminner som stakk opp av elvebunnen, og at vi dermed ikke hadde noen åpenbare mål å dykke på. Å gjøre et regulært bunnsøk med dykker ble ikke forsøkt på grunn av den dårlige sikten kombinert med sterk strøm.



Figur 3. Sonarbilde fra landsiden av Fuglevik på vestsiden av planområdet mot midten av leia (t.h). Skyggene på vestsiden er brygger. Bearbeiding: K.Løseth/NMM.

En stålleker som ligger dumpet ved land ved Kallera ble fotografert, og er i etterkant lagt inn i Askeladden som nyere skipsfunn (AID 158015). Lekteren ligger i et område hvor tette trepeler langs land viser at det tidligere har stått en brygge/kai her. Sør for lekteren er det også en t-bolt, som viser at båter har ankret opp her. T-bolten er av ukjent alder, men er nok ikke veldig gammel. På forsidefotoet kan man også se lekteren fra flyfoto.



Figur 4. Stålleker ved Kallera (AID 158015).



Figur 5. T-bolt og blink ved Kallera. Foto: J. Johannessen/NMM.



Figur 6. Bergnabb med t-bolt, pelerekke og stallekter. Foto: J. Johannessen/NMM.

Konklusjon

Da sonarkjøringen ikke ga oss noen indikasjoner på at det fantes kulturminner i planområdet, avsluttet vi undersøkelsen etter første dag i felt. Vi kunne konkludere med at ingen kulturminner, skipsvrak, stikker såpass opp av bunnen at de gir noe bilde på sonogrammet. Vi kan likevel ikke utelukke at slike kulturminner finnes lenger ned i sedimentene. Vi vil derfor minne om meldeplikten ved funn som kan dukke opp under mudringsarbeidene.

Om det under gravingen oppdages kulturhistorisk materiale som kan være vernet eller fredet må arbeidene straks stanses og museet varsles, jfr. kml § 14 tredje ledd. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidene om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt.

Vi ber samtidig om at tiltakshaver sender varsel til Norsk Maritimt Museum når tidspunkt for oppstart av arbeidet er fastlagt, slik at museets personell ved leilighet kan besøke arbeidslokaliteten. Tidspunkt for arbeidet bør meldes Norsk Maritimt Museum innen en måned før iverksettelse