

ET VRAKFUNN PÅ TAU FRA 1500-TALLET

Av ARNE BANG ANDERSEN

I begynnelsen av desember 1972 fikk Stavanger Sjøfartsmuseum melding fra Statens vegvesen i Rogaland om at man under anlegg av en fergekai på Tau i Ryfylke var støtt på skipsrester som muligens kunne ha museal interesse.

Undertegnede foretok en befarings sammen med ingeniør Sigurd J. Seglem som hadde ansvaret for anlegget. Statens vegvesen hadde også stilt en dykker, Jon Næsheim, til disposisjon.

Ved fremkomsten viste det seg at man var i gang med å anlegge ny fergekai på vestsiden av Tau-vågen. Under arbeidet med å grave fundamenter til fergesto med en grabb, var denne kommet bort i en del trerester. Det ble sendt en dykker ned. Han kunne konstatere at det syntes å være rester av to fartøyer som begge var sunket ned i bunnen, som besto av leire.

En del tresaker som var tatt opp, besto av rester av hud og spanter av et fartøy, satt sammen av trenagler. Angivelig skulle de stamme fra et fartøy som lå noenlunde parallelt med den opprinnelige strandlinje på omlag 10 m dybde. Det lå litt nedsunket i leiren, og etter dimensjonene av restene som var tatt opp, må det trolig ha vært et mindre fartøy, muligens en fiskebåt. Litt lenger inne og med den ene smalenden mot stranden var det konstatert et annet fartøy.

Dykking ble foretatt. Imidlertid blåste det ganske kraftig, og bølgene rotet opp bunnslammet slik at sikten var svært dårlig. Dykkeren fant ikke det første fartøyet. Derimot fant han det andre fartøyet lenger inne. Det lå temmelig dypt nede i leiren på omlag 5 meters dyp. Sikten var fremdeles dårlig, men dykkeren kunne konstatere at rester av fartøyet lå spredd ut over bunnen, man hadde tydeligvis vært borte i det med grabben.

En del av de løse restene ble brakt i land og så ut til å være garnering og hud

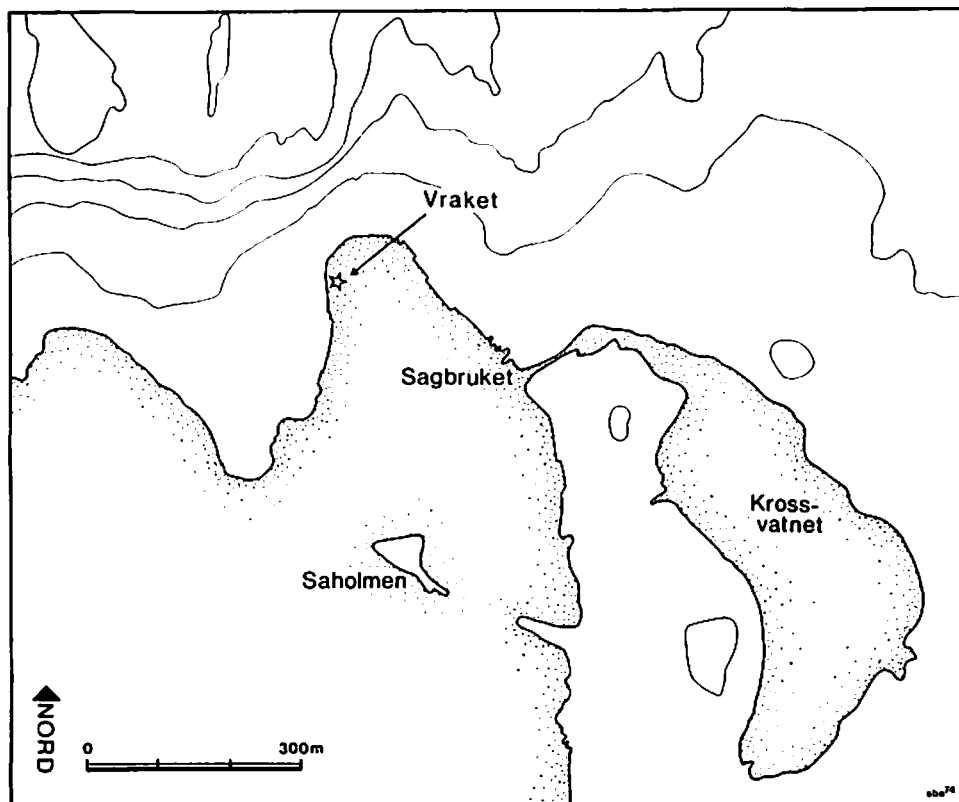


Fig. 1. Bukten ved Tau hvor vraket ble funnet. Sagbruket har antakelig ligget ved utløpet av Krossvatnet og gitt navn til Saholmen.

The bay at Tau where the wreck was found. The old sawmill was probably situated at the «Krosslake» and gave «Sawholm» islet its name.

av et fartøy som antakelig har hatt betydelig større dimensjoner enn det første. Et av de opptatte stykker, antakelig et bruddstykke av en bunnplanke, var således 46 cm bred og 5 cm tykk. Både på denne og de andre rester som ble tatt opp var det tallrike trenagler. Det var også spor etter jernagler. Metallet var rustet bort, slik at bare hullene sto igjen.

Dykkeren mente av bare bunnen av fartøyet var bevart og at bredden kunne dreie seg om ca. 7 meter, så vidt han kunne se. Dessuten mente han at det var et bredbunnet fartøy. Noe tegn til kjøl kunne han ikke se. Han kunne også berette



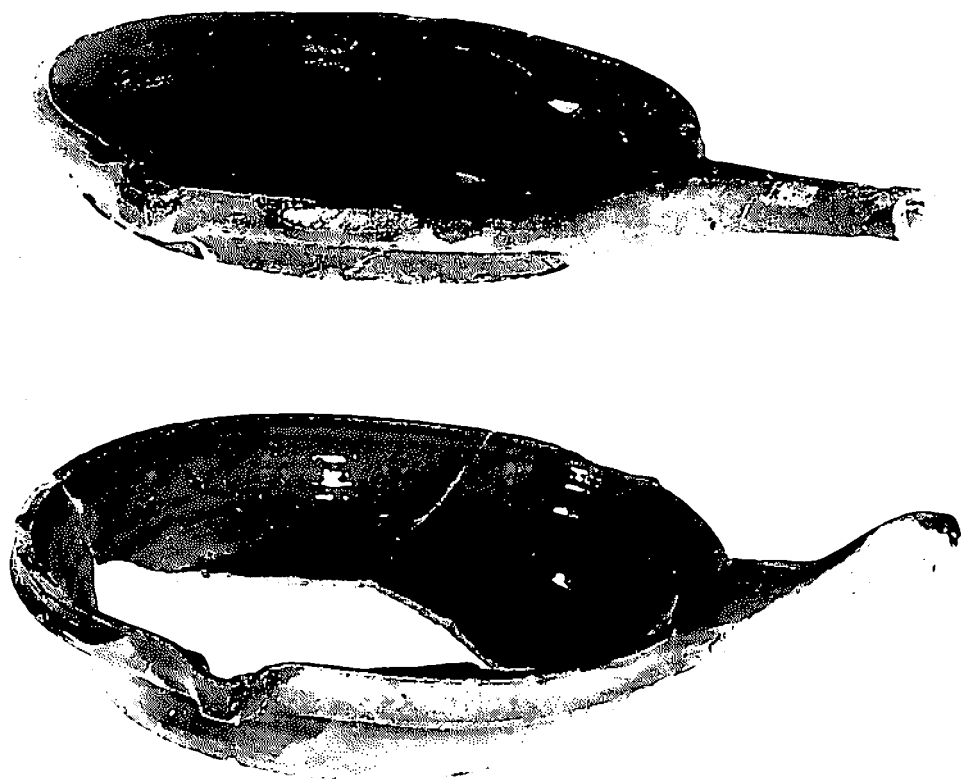
*Fig. 3. En tid etter undersøkelsen ble vraket heist opp til overflaten ved hjelp av en stor heisekran.
Some time after the investigation, the wreck was hoisted above the surface by a large crane.*

at spantene lot til å ha helt annerledes betydelige dimensjoner enn på det første fartøyet.

En av vegvesenets dykkere, Rolf Engebretsen, som først hadde vært nede og funnet de to fartøyer, lovet å gå ned for å ta nye observasjoner så snart siktforholdene bedret seg. Foreløpig ble de to fartøyer ikke berørt av de pågående arbeider

Torsdag den 14. desember kl. 14.00 fikk Sjøfartsmuseet telefonisk meddelelse fra ingeniør Seglem at dykker Engebretsen hadde foretatt en ny undersøkelse av det indre vraket på Tau og funnet flere glasserte fliser samt en del takstein.

Følgende dag ble det tatt kontakt med Engebretsen. Han kunne fortelle at vraket så ut til å ligge delvis på siden og antakelig var brukket langs midten. Så vidt han kunne se var der først et ytre lag bordkledning, deretter en garnering. Så kom spantene, og innenfor spantene syntes det å være enda et lag bord. En del



*Fig. 4. To forskjellige typer av stekepanner, en flat type med brun glassur
og en dypere type med grønn glassur.*

Two different types of frying pan, a shallow type with brown glaze and a deeper type with green glaze.

av vraket lå fritt i leirmassene, man han kunne konstatere omrisset av mer inne i leiren. Han mente at ca. 3 m av konturene var synlige i bunnmassen, mens et par meter var fri.

Flisene som ble funnet lå i siden på vraket, mens taksteinen lå utenfor. Det var usikkert om disse tilhørte vraket, men Engebretsen var sikker på at flisene måtte høre til skipet.

Samme dag overleverte ingeniør Seglem de fire flisene som var tatt opp. De var av rødlig gods, to av dem hadde en grønnlig glasur mens to hadde en mer gulaktig glasur. Taksteinen var av butt fasong, og av en type som har vært

brukt meget lenge og som til dels ennå er i bruk. Den var sterkt bevokst med skjell.

Ingenior Seglem ba om at en eventuell undersøkelse av vraket måtte gjøres raskt, helst i romhelgen, på grunn av de pågående arbeider.

Etter avtale med Norsk Sjøfartsmuseum ble Terje Olsen stillet til disposisjon som dykkerleder med sikte på en rask nødgraving. Ved en innledende befaringsforetok Terje Olsen et dykk på det største vraket. Han kunne konstatere at det så ut til å være et kravelbygd fartøy som var brukket langs midten slik at sidene var brettet ut i leiren. Utenpå spantene kunne konstateres to kledninger. Terje Olsen tok flere undervannsbilder og brakte også opp en del gjenstander: Hanken og en del av en leirpanne, en liten leirkrukke, en større leirkrukke og noen krukkeskår samt en takpanne av samme sort som den tidligere, dessuten et par fliser, også av samme sort som tidligere.

Den endelige utgraving ble foretatt 29. og 30. desember. Disse dager var anleggsarbeidet innstilt. Vegvesenet hadde stilt en flåte, en robåt, airlift og arbeidsbrakke til disposisjon samt også hjelmdykkeren Rolf Engebretsen. Dessuten deltok Erik Lien, Leif Berheim, Helge Foss og Kjell Skogen fra Havhesten undervannsklubb.

Det praktiske arbeid ble ledet på en utmerket måte av dykkerlederen, Terje Olsen.

Fjerning av løsmasser og utgraving ble foretatt av hjelmdykker Engebretsen ved hjelp av airlift og spyleutstyr. Airliften ble opphengt fra en flåte slik at sugemunnstykket hang ca. 1 m over vraket. Med høytrykks vannslange ble det så spylt fra vraket mot sugemunnstykket, som tok unna løsmassene. På grunn av den korte tiden man hadde til rådighet måtte arbeidet nødvendigvis gjøres raskt. Dermed hadde man risiko for å miste løsfunn. For å bøte på en slik eventualitet hadde man hele tiden under spyle- og sugearbeidet en eller to av «Havhesten»s dykkere nede på vraket sammen med hjelmdykkeren for at disse skulle ta unna gjenstander før airliften tok dem vekk.

Det ble ikke etablert noe oppsamlingsnett ved tommingen av airliften. Dette var det ikke tid til, og man måtte ta den risikoen at froskemennene ikke klarte å fange alle gjenstandene før de gikk i airliften.

Parallelt med sugearbeidene foretok to av «Havhesten»s froskemenn en avsøking av området utenfor for om mulig å finne deler av vraket.

Fjerning av løsmassene gikk eksepsjonelt raskt. Dette hadde ikke vært mulig uten ved hjelp av hjelmdykker. Tempoet i arbeidet ble oppnådd på bekostning av



Fig. 5. Bolle med vid brem og smal basis. Den har grønn glassur innvendig og brun glassur på kanten.

*Bowl with wide brim and narrow base.
The bowl has green glaze inside and a broken glaze on the brim.*

dokumentasjon av gjenstandsmaterialet i vraket, og med risiko for å tape gjenstander i airliften. I løpet av dagen var løsmassene oppe i vraket fjernet og vraket var klar for oppmåling og fotografering.

En del keramikk og tresaker ble funnet og registrert. For dagens arbeid ble avsluttet, ble det laget en grov skisse av vrakrestene. Skissen skulle være utgangspunkt for neste dags oppmålings- og fotograferingsarbeid.

Dette ble begynt ved at Erik Lien og en av de øvrige i «Havhesten» satte ut fotoline. Denne besto av rød klessnor av plast med grønn tapemarkering for hver 20 cm og gul markering for hver meter. Ved hjelp av denne markeringen kunne fotoene siden forstørres i målestokk og eventuelt rettes opp. Fotolinen ble fastet på langs av vraket, slik at man fikk 4 omtrent parallelle liner.

Deretter ble vraket mosaikkfotografert. For å holde konstant avstand mellom kamera og fotoliner ble brukt en to meter lang line med lodd i kameraet. Kameraet ble holdt så høyt over vraket at loddet akkurat berørte fotolinen. Det ble tatt i alt 36 bilder i 4 striper, slik at det skulle bli god overlappning av bildene. På grunn av

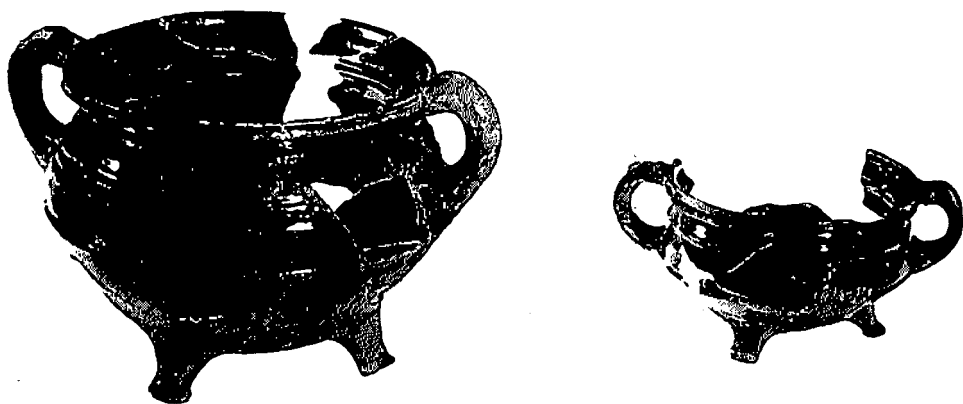


Fig. 6. To typer trefotede pottes med to håndtak, en temmelig stor og en betydelig mindre type, begge med brun glassur.

Two types of tripod pots with two handles, a rather big one and a considerably smaller type, both with brown glaze.

at vraket lå med noe helning i forhold til horisontalplanet, var det noe vanskelig å holde kameraet parallelt med vraket. Vraket hadde ca. 25–30° helning i kjolens retning og ca. 10–15° på tvers av kjølen. På grunn av dette måtte en del av fotoene rettes opp under kopieringen, noe som kan føre til detaljmålefeil i bildene. Imidlertid syntes det som om målefeilen i den ferdige mosaikk ikke er noe særlig over 5 prosent. I stavnepartiet, som stakk over resten av vraket, var målefeilen noe større.

Etter mosaikkfotograferingen ble lengde, bredde og tykkelse på spantene samt hoveddimensjonene på vraket målt. Det ble tatt mål for å kunne beregne kurvaturen på spant nr. 2, 5 og 8.

Vrakets største lengde var 5,50 m. Største bredde: 3,35 m.

Etter at undersøkelser av vraket var unnagjort, ble arbeidet med fergekaien fortsatt. Man montert da en to tonns heisekran på stedet, og ingeniør Seglem tilbød å gjøre et forsøk på å heise vraket opp til overflaten.

Det er ytterst sjelden at man etter en arkeologisk undervannsutgravning får anledning til å kontrollere og korrigere de oppmålinger som er gjort under vann. Dette eksperiment ble imotsett med stor interesse da man gikk i gang med det en lørdag i midten av januar, da anleggsarbeidet var innstilt for helgen.

Ved hjelp av en hjelmdykker og en froskemann som Statens vegvesen hadde stilt til disposisjon, ble det lagt en kjetting og en stålwire under vraket. Oversiden av vraket ble spilt ut ved hjelp av to solide trebjelker slik at ikke vrakrestene skulle klappe sammen. Til kjettingene ble det festet jernstenger for å tynde dem ned. Kjetting og wire ble så festet til kranen. Deretter ble vrakrestene heist forsiktig opp. Det var spennende å se om kjetting og wire holdt, om vraket ville klappe sammen, eller om kranen ikke var sterk nok til å heve det. Men det gikk bra. Vraket ble hevet over vannflaten og svinget inn til land slik at man kunne gå ombord.

Den inspeksjon som ble foretatt av vrakrestene viste en stor overensstemmelse med fotomosaikken, tegningene og undervannsfotografiene. Dette var en stor betryggelse, idet man derved kunne fastslå at en oppmåling og fotografering av et vrak, foretatt under sterkt tidspress, midtvinters på 5 meters dyp, med dårlig sikt og med mudret bunn, kunne foretas med stor nøyaktighet.

Det vellykkede resultat skyldtes i første rekke den hjelpsomhet og samarbeidsvilje som ble vist av ingeniør Seglem ved Statens vegvesen. Dernest Terje Olsens innsats som dykkerleder og undervannsfotograf og den interesse og dykkemessige ferdighet som ble vist av de profesjonelle dykkere så vel som av sportsdykkerne.

Tross avsøking av bunnen, lyktes det ikke å finne igjen restene av det mindre fartøyet. Det lå på kanten av «stufen» og er antakelig glidd ut på dypere vann og forsvunnet i gjørmene.

Ved de undersøkelser som ble gjort, under og over vann, kan følgende konstatere: Det vraket som ble funnet skriver seg fra et kravelbygd fartøy av eiketre. Bevert var et 5,5 m langt stykke av fartøyet bunn i en bredde av 3,35 m. Bare 5 cm av kjølen stakk ned under huden. Kjølen var tydeligvis avbruddet i en lask og var 35 cm bred og 25 cm høy.

Stevnen var lasket til kjølen i en vinkel på 40–50° og var ganske kraftig dimensjonert, 45 x 20 cm. Vi var svært i tvil om hvorvidt dette var skipets forstevn eller akterstevn. Den skrå lasking til kjølen kunne tyde på at det var forstevnen. Imidlertid var det på stevnen avtrykk etter to beslag som kan tydes som rorbeslag. Jeg er derfor tilbøyelig til å anta at det dreier seg om akterstevnen.

Alt i alt var det 14 spanter som var fra 17 til 20 cm tykke og fra 10 til 15 cm brede. De to spantene nærmest stevnen var bredere, henholdsvis 25 og 29 cm.

Bunnstokkene lå med en spantebreddes avstand, spantene lå i åpningen mellom bunnstokkene. Dette ble imidlertid ikke sikkert konstatert da garneringen



Krukke av fint lys grått steingods med tre sirkulære medaljonger.

Antakelig produsert i Siegburg.

Flagon of fine light grey stoneware with three circular plaques.

Probably produced in Siegburg.

ikke ble fjernet. Heller ikke om det var nagling eller annen fast forbindelse mellom spant og bunnstokker, eller mellom bunnstokker og kjøl.

Fartoyet har hatt to lag hud, hvert hudlag var ca. 5 cm tykt. Om fartoyet har hatt begge hudlag fra det var nytt, eller om ytre hudlag er lagt på som reparasjon, fikk man ingen sikker indikasjon på.

Hudbordene har ligget an mot stevnen i en kraftig spinning, en for hvert hudlag. Det virket som om det ikke var spinning i kjølen, i hvert fall ikke for ytre hud. Ett løsrevet hudbord som ble tatt på land viste at hudbordene har vært skrålasket som på vest- og nordnorske klinkbygde båter. Om dette bord skrev seg fra ytre eller indre hud vites ikke. Skrålasken hadde vært sammenholdt av stift eller tynne jernnagler i hver ende og med to trenagler nær midten. Ellers var hudlagene festes til spantene med trenagler som for en stor del også gikk gjennom garneringsbordene.

Garneringsbordene var omlag 4 cm tykke. De var festet til spantene med relativt få jernspiker og gjennomgående trenagler. Over kjølen lå et kjølsvin, ca. 50 cm bredt. Det var påfallende lavt, bare omlag 12 cm.

Det var ikke spor etter mast i den del av kjølsvinet som var bevart. Bredden

på de bevarte deler av fartøyet – ca. 2,5 m fra midt av kjøl til det ytterst bevarte på babord side ved spant 8, viste at fartøyet har vært minst 5 m bredt – sannsynligvis 6 m eller bredere på dette partiet. Dette antyder at fartøyet har vært minst 18 m langt – om man regner et bredde/lengde forhold på 1 : 3. Det vil fremgå av snittene at fartøyet har hatt en utpreget flat bunn og trolig har vært temmelig gruntgående.

Vraket på 'Tau lå i en bukt som har vært nyttet som ankerplass for seilfartøyer. Slike steder kan man vente å finne gjenstander som i årenes løp er blitt kastet over bord eller mistet på sjøen. Således var det også her. Det ble funnet og tatt opp en del flaskeskår, knuste kopper og kar og andre bruksgjenstander, vesentlig fra forrige århundre. Disse var lette å identifisere og har intet med vraket å gjøre.

Derimot ble det funnet en del ting i og ved vraket som utvilsomt hører sammen med det og som her skal gis en nærmere omtale.

Av tresaker ble det funnet et knivskaft med blybeslag mot knivbladet. Den andre enden smalner av og ender i en kule. Skaftet er 11,8 cm langt og faller godt i hånden.

Dessuten ble det funnet en liten bolle av tre. Toppen mangler, men bollen har antakelig hatt en diameter på 9,5 cm da den var hel. Antakelig har den vært benyttet som kopp. Det ble også funnet et fragment av en lignende trebolle.

Endelig ble det funnet et flatt avrundet trestykke med 20 sirkelrunde huller tvers gjennom. Antakelig har det tilhørt en fiskeøse av tre.

Det som først og fremst fanger interessen var en hel del fliser, både fordi de ble funnet først og fordi de hadde et alderdommelig utseende som brakte assosiasjoner med senmiddelalderen. De var firkantede, 12 x 12 cm og hadde en tykkelse på 2,5 cm. Godset var rødlig, og på den ene platesiden var det en glasur som dels var grønnlig, delt gulaktig. Det kunne se ut som om flisene var beregnet til å legges vekselvis i disse to farger.

Bortsett fra en som var sterkt sotsværtet, virket flisene som om de ikke var brukt. En av dykkerne hevdet bestemt at en del av flisene lå pent ordnet i en bunke. Det kan derfor meget vel tenkes at skipet har ført dem med som eksportgods. Den sotsværtede flisen må antakelig tilhørt skipes bysse.

Det kan også tenkes at en del av den keramikk som ble funnet har vært eksportgods. Her kan det tydelig skjønnes mellom keramikkbiter som har vært i bruk over en grue, som antakelig har vært brukt ombord, og andre gjenstander som ikke bærer vitnesbyrd av å ha vært brukt.

Keramikken var svært knust, men det lyktes å sette en hel del biter sammen slik at man kan skjelne mellom fem forskjellige og karakteristiske, former:

Stekepanne av rødlig gods, diameter 26 cm. Den er temmelig flatbunnet og har brun glasur på innsiden. Stekepanne av gråhvitt gods, diameter 27 cm. Den er atskillig dypere og har en grønn glasur innvendig.

Trefotet gryte av rødlig gods og med brun glasur utvendig så vel som innvendig. Den er forsynt med to hanker og har en høyde på 17,5 cm og diameter på 21 cm.

Mindre trefotet og bredbuket bolle med to hanker og brun glassur innvendig så vel som utvendig. Høyde 9 cm, diameter 14,5 cm.

Bolle med bred åpning og avsmalnende basis. Den har grønn glassur innvendig men brun glassur langs øvre kant. Høyde 9 cm, diameter 25 cm.

Utenom de keramikkjenstander som her er nevnt og som er satt sammen av mange biter, var det også en hel del keramikkskår som ikke lot seg rekonstruere, men som later til å ha hort til lignende gjenstander som her er beskrevet, bortsett fra et skjerv av rødt gods, brun dekor og gul begitingsdekor.

Mens alle de her nevnte gjenstander og deler av gjenstander er produsert av rødlig gods, er der en 19 cm høy krukke av tynt hardbrent steingods av gråhvit farge, som skiller seg ut fra de her beskrevne gjenstander både av utseende og i kvalitet. Krukken er forsynt med hank og har tre runde påtrykte medaljonger der det er avbildet en kronetperson omgitt av en dekor av løvverk.

Det ble også funnet fragment av en krukke av omtrent samme hardbrente gråhvite steintøygods, men med blå glassur på overflaten. Som ornament var det trykt på en rund medaljong i grå glassur. Disse fargene, blått og grått står godt til hinannen og må ha gitt krukken en meget dekorativ effekt.

Mens de opptatte gjenstander fra vraket var under preparering, ble de 15. mars 1973 besøkt av museumsdirektør G. D. van der Heide fra Rijksmuseum «Zeudermuseum». Han hevdet med stor bestemthet at steintøykrukken av gråhvit gods stammet fra Siegburg, ikke langt fra Bonn, fra det såkalte Kannenbecherland og at den kunne dateres til siste halvpart av 1500-tallet. Likeledes mente han at flisene stammet fra samme periode. Keramikken kunne også være så gammel. Det må her innskytes at de keramiske stykkene på det daværende tidspunkt ikke var satt sammen til noenlunde hele gjenstander.

Et enkelt skjerv av tynt steingods har en innpreset karveskårornamentikk som man finner igjen fra Knütgens verksted i Hoeher, Westerwald, på gråhvite



Øverst: Fig. 9. Fragment av ornamentert steintøy med gulaktig glassur. Samme ornamentering treffes i begere fra Siegburg ca. 1600.

Ornamented fragment with yellowish glaze similar to beakers produced in Siegburg about 1600.

Under: Fig. 10. Ornamentert fragment av brun keramikk med gul dekor.

Fragment of earthenware with brown glaze decorated with yellow trailed slip.



Fig. 8. Fragment av krukke av fint lys grått steingods med blå glassur og grå medaljong. Antakelig produsert i Westervald.

Fragment of flagon of light grey stoneware with a fine blue glaze and a circular grey plaque. Probably produced in Westervald.

kanner fra 1600 og også fra begere fra Siegburg fra omlag 1600.¹⁾ Dette skjervet har imidlertid bare den karakteristiske gråhvite farge i selve godset. Unntaksvis og

¹⁾ Jfr. Emil Hannover: *Keramisk Haandbog*. Kjøbenhavn 1919. S. 209.

formodentlig etter særlig oppdrag ga man i Siegburgvarene et gulbrunt overtrekk, nettopp som som er tilfelle med steintøyskjervet fra Tau.¹⁾

Et annet av stykkene, nemlig det hardbrente og blåglasserte bruddstykket med grå ornamenter, mente van der Heide å kunne identifisere som et produkt fra Westerwald. Både det grålige hardbrent godset, den blå glassuren og det grå påtrykte ornamentet i funnet fra Tau synes å stemme nøyaktig med Westerwald-produktene.

Det er blitt reist tvil om hvorvidt visse utforminger i ornamentet kan skrive seg så langt tilbake i tid som til 1500-tallet, er dette blitt forelagt museumsdirektor Lauritz Opstad ved Norsk Kunstindustrimuseum som henviste til professor dr. Hans Spiegel i Düsseldorf. Med den usikkerhet det gir å vurdere fra fotografier og ikke fra selve gjenstandene, antydte professor Spiegel en datering fra begynnelsen av 1600-tallet.²⁾

Imidlertid har også den vel kjente antikvitetshandler Kaare Berntsen sett på den grå krukken så vel som det blå og grå krukkestykket og han hevdet uten betenkning det samme som van der Heide, både når det gjaldt opprinnelses-sted og datering.³⁾

Nå er tidsintervallet mellom slutten av 1500-tallet og begynnelsen av 1600-tallet ikke stort. Vi griper derfor neppe meget feil når vi antar en datering til nær året 1600. Det må være på den tid forliset skjedde.

Det finnes ingen skriftlige vitnesbyrd om et slikt forlis. Statsarkivar Hans E. Næss har foretatt undersøkelser både i de lokale kilder og i Riksarkivet, men uten resultat. Likeledes har konservator J. A. van den Bergen ved Nederlandsch Historisch Museum i Amsterdam foretatt arkivundersøkelser som konkluderer med at man ikke har funnet skriftlige vitnesbyrd om et skipsforlis ved Tau på den tid. De hollandske kilder er ikke så systematisert at man kan oppspore et slikt forlis.⁴⁾

Men om de skriftlige kilder har sine begrensninger, er skipsvraket reelt nok. Hvis man går ut fra at det høyst sannsynlig dreier seg om et hollandsk fartøy og at forliset antakelig har funnet sted nær året 1600, melder spørsmålet seg om hva slags skipstype dette kan ha vært. De få vrakrester som ble funnet danner et meget svakt utgangspunkt for å besvare et slikt spørsmål, og man må begi seg ut på gjet-

¹⁾ Hannover, s. 194 og 197.

²⁾ Brev av 5. februar 1975.

³⁾ Kaare Berntsen inspiserte tingene 13. januar 1975 i Sjøfartsmuseets magasin.

⁴⁾ Brev av 15. november 1974.

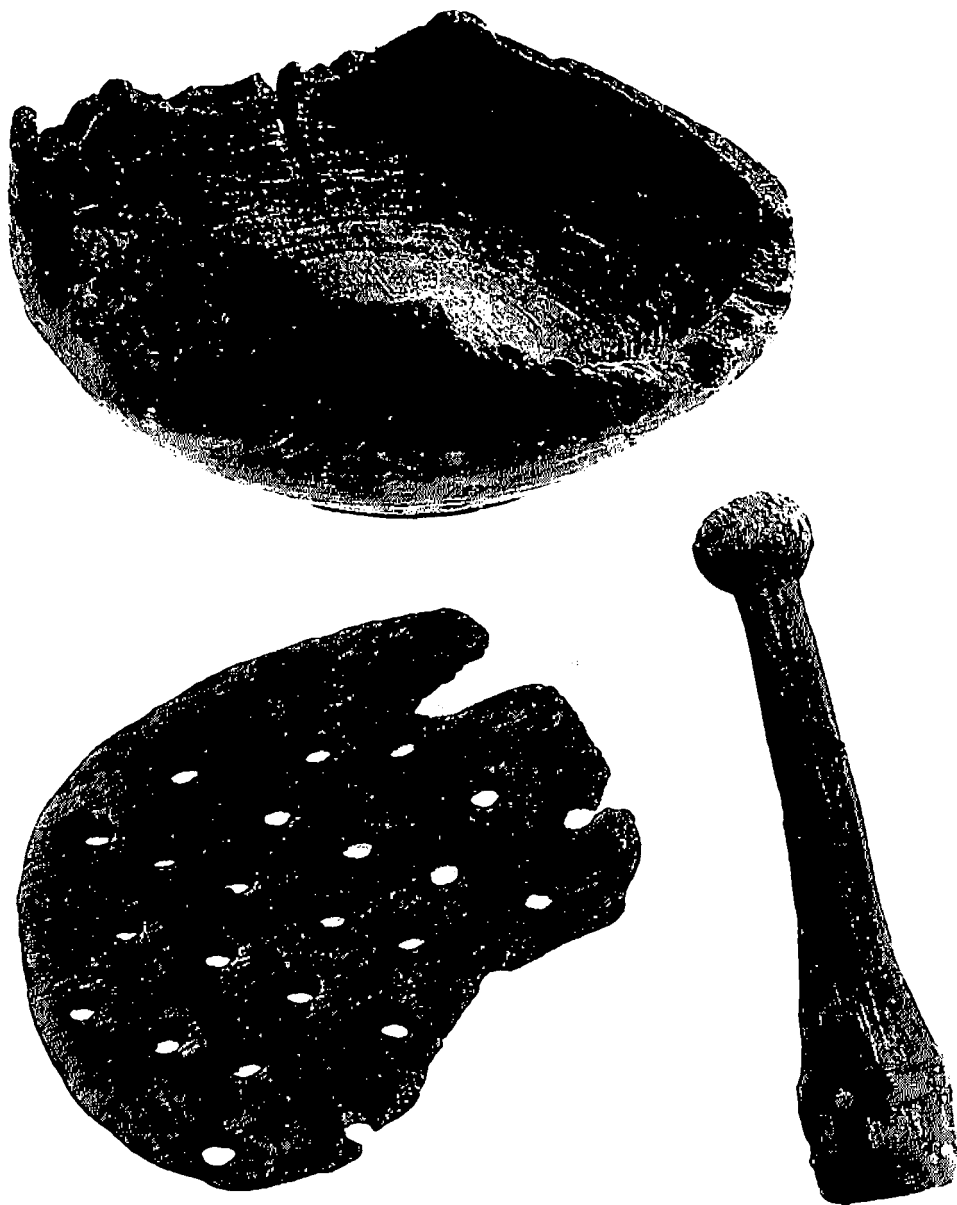


Fig. 11. Saker av tre: en bolle, muligens del av fiskeose og knivskaft med blybeslag.
Objects of wood: a bowl, fragment of a possible fish ladle and a knife handle with lead mounting.

ningens vei. Det kan da være en viss betryggelse å slå følge med J. A. van den Bergen som formulerer det slik: «My guess is the Kogg, or better, one of her later relatives as Ever (german Ewer), Pleit, Kaag, Snik; all having a strait stem. Kogge and Ever also har an inclining sternpost; the Ever in after years showed an inclining transom stern.»¹⁾

Det karakteristiske ved vraket på Tau er nettopp den skråstilte akterstevnen som vi finner igjen på den middelalderske kogge og dens etterfølger, den såkalte evert. Muligens er det derfor et skip av denne type vi har funnet restene av på Tau. Sikkert nok er at hollenderne på slutten av 1500-tallet og fremover hadde både dyktige sjøfolk og gode fartøyer, skikket til å krysse den stormfulle Nord-sjøen.

På den tid var skottene og hollenderne begynt å kjøpe opp trelast i Norge. Ryfylke var helt annerledes skogkledd enn i våre dager, dessuten var det gjort en oppfinnelse som kom til å få dyptgripende virkninger for skogbruket, nemlig vannsagen. Den ble kjent i Norge i begynnelsen av 1500-tallet. Fra 1520-årene og fremover var den utbredt praktisk talt over hele Sor-Norge.

I Ryfylke oppsto det en rekke lasteplasser for tommer: på Nedstrand, i Vats, Vikedal, Hogganvik og Nesvik, videre i Jelsavågen og i Sauda. De skriftlige kilder forteller ikke noe om at det har vært en lignende lasteplass på Tau. Men dermed er ikke sagt at så ikke kan ha vært tilfelle. For her var det i hvert fall skog nok. Således forteller Holger Barkved: «Der står fortalt om store skogar der det no er snautt, t. d. Holtaheia og Tauramarka. Elles var det fine eikeskogar upp frå Tau «noget fra Soen udi tvende Skovliger ved et ferskt Vand.» Det må vera på båd sidar av Bjørheimsvatnet.»²⁾

I løpet av siste halvdel av 1500-tallet og et stykke inn i neste århundre fant det sted en kraftig råhogst i Ryfylkes skoger på grunn av skottenes og etter hvert også hollendernes stadig stigende oppkjøp av tommer, hvor da særlig eika var ettertraktet til skipstommer. Dette førte til at kong Christian IV i 1633 sendte ut et kongebrev hvor han forbød hogst av eik «uden hvis efter vores egen naadigste Anordning til vores Flaades Bygning Fornødenhed bliver befalet at hugges».

Her nevnes uttrykkelig at dette forbud blant annet gjelder «Taug's Skove». Vi vet også at det var et sagbruk på Tau, den såkalte «Loubrecke Soug» som 1661 ble drevet av bispen i Stavanger.³⁾ Løvbrekke er navnet på prestegården, og gårds-

¹⁾ Brev av 15. november 1974.

²⁾ Holger Barkved: «Soga um Strand» 1939, s. 228.

³⁾ Holger Barkved: «Sagbruk på Tau», s. 230.

navnet antyder rikdom på løvskog. Hvor lenge denne sagen har vært i drift før den tid, og om også kanskje andre sagbruk kan ha vært i virksomhet, vet vi ikke noe om. Men det synes som temmelig sikkert at skogen på Tau og nærmeste omgivelser var snauhogd på den tid, for i 1661 måtte man få tommeret langveis fra til bispesagen på Lovbrekk. Det måtte nemlig «kiøbes och flødes fra Liusefjorden».

Dette tyder på at de skogrike omgivelsene omkring Tau må ha vært sterkt ettertraktet under tommerhandelen med skottene og hollenderne. Det førte til rasering av skogen her som så mange andre steder i Ryfylke.

En av forutsetningene for en lasteplass for tømmer er hovelige havneforhold. Og det finnes på Tau. En bukt som skjærer seg inn er skjernet av en holme, slik at den er en brukbar havn. «Loubrecke Soug» har antakelig ligget ved utløpet av elven, like innfor holmen som etter gammel tradisjon tidligere kaltes Saholmen, som må referere seg til det innenforliggende sagbruk. Dette er antakelig blitt nedlagt en gang i siste halvdel av 1600-tallet. Det har neppe vært særlig hensiktsmessig å frakte tommer langvegsfra da skogen omkring var blitt snauhogd, slik vi hører fra 1661.

Så er både sagbruket og den gamle lasteplassen blitt glemt. Bare navnet Saholmen hang igjen. Stedsnavn pleier å være merkelig seiglivet.

Når man på en slik plass finner restene av et ukjent fartøy fra siste halvdel av 1500-tallet eller nærmere året 1600, er det rimelig å anta at det må ha vært enten et skotsk eller hollandsk skip som skulle laste tommer. Ingen av de sakene som ble funnet i eller ved skipet tyder på skotsk opprinnelse, de peker heller i retning av Holland. Keramikken så vel som flisene er av hollandsk produksjon. Man kan her skjelne mellom stykker som synes å ha vært brukt og stykker som virker ubrukt. Det kan derfor tenkes at skipet kanskje brakte med seg et parti keramikk til Norge, vesentlig grovere bruksting, men også finere ting produsert i Rhinområdet og reeksportert fra Holland, slik som ofte var tilfelle.

Vi kan tenke oss at skipet er kommet seilende med kurs for Tau for å laste tommer. Det har vært uvær, og fartøyet er under innseilingen grunnstøtt på Saholmen og slått til vrak. Sjoen kan bryte svært stygt mot denne holmen i uvær. Fartøyet er trolig brukket opp. Akterenden er drevet inn i bukten av strømdraget, og er sunket på det sted den ble funnet nærmere 400 år etter forliset.

Hvis en slik antakelse er rett, har vraket på Tau krav på atskillig kulturhistorisk interesse som et håndgripelig minne om en tid da man for å vinne en kort-siktig profitt raserte skogene i Ryfylke.

S U M M A R Y

During construction of a ferry quay in December 1972 in the harbour of Tau near Stavanger, some remains of a ship were discovered. Stavanger Maritime Museum was notified and this led to a close cooperation between the Museum and the State Roadworks which was responsible for the construction.

In order not to hamper the work, an emergency excavation was carried out in two days by a team of professional and amateur divers.

The excavation revealed the stern part of a rather shallow bottomed ship with inclining stern-post, a flat keel and solid frames with uppermost planking and inside ceiling. Only 5,5 m. of the ship's bottom was left. The construction indicated a beam of at least 6 m., which would correspond to a length of about 18 m., presuming a relation of 1 : 3 between beam and length.

A fortnight after the excavation, a large crane was brought to the construction area. The engineer in charge, Mr. Sigurd J. Seglem, who had been very helpful during the excavation, suggested lifting the wreck above the water by means of the crane.

After having strengthened the wreck with solid timber frames in order to prevent it from collapsing, it was hoisted above the sea surface. This made it possible to inspect the result of a very quickly performed undersea excavation, carried out in the middle of winter at a depth of 5 m with low visibility caused by a muddy seabed. The inspection proved that such a venture could be carried out with amazing accuracy. This was due to careful planning, the ability of Mr. Terje Olsen, chief diver and undersea photographer, and good team work.

The most conspicuous objects found were ceramic tiles without ornaments, some with a yellow and some with a green glaze.

There were also sherds of rather coarse earthenware. Some of them could be assembled to form following objects:

Two different types of frying pans, a shallow one with brown glaze and a deeper type with green glaze.

Two types of tripod pots with two handles, a rather big one and a considerably smaller type, both with brown glaze.

Bowl with wide brim and narrow base. The bowl has green glaze inside and brown glaze on the brim.

A small fragment indicates another type of a bowl with brown glaze decorated with yellow trailed slip.

A flagon of fine bright grey stoneware with three circular plaques depicting a person with a crown surrounded by a decoration of leaves.

A fragment of another flagon of the same bright grey stoneware with a fine blue glaze and a circular grey plaque with ornaments and also some grey ornaments of leaves outside the circular plaque.

Small ornamented fragment of thin bright grey fabric and yellowish glaze.

Some of the coarse earthenware sherds had obviously been used in the ship's galley, but most of the stoneware and earthenware seemed unused. It is therefore not impossible that they might have belonged to a load of export articles for the Norwegian market.

Besides the abovementioned earthenware and stoneware, a few objects of wood were found: a knife handle, a bowl, a part of a similar bowl and a flat piece of wood with circular holes of unknown use. It might have belonged to a wooden fish ladle.

The key to dating seems to be the stoneware flagon. According to Director G. D. van der Heide of the Rijksmuseum «Zuiderzeemuseum», who has inspected the objects, this flagon is produced in Siegburg, Germany not far from Bonn, in the so called Kannenbecherland in the last half of the 16th century. Mr. van der Heide also identified the blue fragment with grey ornament as a product from Westerwald with the same dating, and this corresponds with the dating of the tiles and the earthenware products, which have probably been produced in Holland at about the same time.

The well known antique dealer, Mr. Kaare Berntsen of Oslo, who has been kind enough to inspect the objects, is of the same opinion as Mr. van der Heide. Professor Dr. Hans Spiegel of Düsseldorf has, however, indicated a somewhat later date, the beginning of the 17th Century. His assumption is based on photographs and a description of the objects in question. Maybe a dating near the year 1600 is not very far from the year of production.

This theory seems to be supported by a small ornamented fragment with yellowish glaze. The ornament as well as the fabric and glaze can be recognized in beakers from Siegburg from about the year 1600.

At this time the Scots and Dutch had started importing timber from the south-western part of Norway. Due to the invention of the water driven sawmill which had been introduced in this region from 1520 onwards, the timber trade developed to such a degree that the fine oak woods were devastated after about one century.

We learn from old documents that there had been a sawmill in the harbour of 'Tau, there is clear evidence that this region was abundantly wooded, and there is also evidence that the woods here were devastated in the middle of the 17th century.

The Tau wreck is probably a Dutch ship which took part in this sad process, where natural resources were squandered in order to gain a shortsighted profit.

From the scanty remains of the wreck it is very difficult to tell what type of a ship it was. We could, however, indulge in guesswork and join Mr. J. A. van den Bergen, Curator at Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum, who has been kind enough to give his opinion on the wreck: «My guess is the Kogg, or better, one of her later relatives as Ever (german Ewer), Pleit, Kaag, Snik; all having a strait stem. Kogge and Ever also had an inclining sternpost; the Ever in after years showed an inclining transom stern.»

The ship, possibly an Ever, judging from the inclining sternpost, probably come from Holland in rough weather, struck a rock which shelters the entrance of the harbour, and was broken up. The stern part drifted into the harbour where it sunk and has been covered by veil of obscurity for almost 400 years.